

HALK ULAŞIM

halkın ulaşımı

Yıl: 15 - Sayı:175 - Fiyat:100 ₺

Minibüs – Servis – Belediye ve Halk Otobüsü

Aralık 2024

SEDAT ŞAHİN DÖNEMİ ESNAFIN DESTEĞİ İLE DEVAM EDİYOR



BEKLENTİ YÜKSEK,
TALEP ÇOK, MÜCADELE BÜYÜK



TOPLU TAŞIMA VE ÖHO CAMİASININ
GELECEK PERSPEKTİFİ

Yeni eSprinter ile Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar'da Elektrikli Dönüşüm Başlıyor



Kentkart, Barcelona
Akıllı Şehirler Fuarı'nda
Teknolojilerini Tanıttı



BİRLİKTE GİDİLECEK NİCE YOLLARA.

Her yıl yeni bir yolculuktur. 2025 yılında da yolculuklarınıza eşlik etmekten mutluluk duyacağız. Birlikte gidilecek nice yollara. Mutlu yıllar!

Mercedes-Benz
The standard for buses.





AKILLI Şehirler için Ulaşım Teknolojileri

kentkart

editörden



SORUN 49 OLMAK MI?

Mülkiyet Kanunu isimi bir çalışma var. Kamu kanun hazırlarsa kendine fayda sağlar, bu olağan bir durumdur. Lakin muhatapları da fayda bekler. Yaklaşık 3 yıldır konuşulan bu çalışmada ilgili kurumların bir bölümü koşulsuz şartsız isterken bir kısmı ise karşı çıkıyor. Maalesef hiç kimse yasa ile sektörel bir fayda kazanma gayesinde değil!

Tüm ulaşım modları yasaya karşı tepkiler gösterdi. Tepkilerin haklı veya haksız olduğu benim konum değil. Ancak gördüğüm şu ki aslında kimsenin bir faydasına da imkan sağlayan içerik yok. Kamu bir yasal yapı kazandırmak istiyorsa bunu yapma adına birçok imtiyaz da sunar, yeter ki konunun takipçisi kurumlar ne isteyeceğini bilsin. 49 yıl süre kazanacağı için sevinçle yasayı bekleyenlere şunu sormak istiyorum. Finansal güvence olmayan bir hak ile geleceklelerini güven altında görebiliyorlar mı? Değil 49, 1000 yıllık imtiyaz bile tanısa yasa ama kazancın olmazsa bu işi yapabilecek misin? Kamu istediği gibi bilet tarifesi belirliyor, her an yeni ücretsiz kalemler ekleyebilir. Oluşan finansal maliyete bir güvence sunuyor mu? Bugün 49 yıla çıkmak isteyenlerin bile asıl savunusu ihale süresi boyunca zararını daha uzun vade kazanarak telafi etmek.

Şehir içi ulaşım sorunlu kamu hizmetidir. Eğer bu sektöre bir yasa çıkarılacak ise sürdürülebilirliği güvence altına alınacak bir yapıda olmalı. Bilet tarifeleri zararına taşımamak yapmaya engel olmalı veya sektörel maliyetler güvence altına alınmalı. Bu hem sektör mensuplarını hem de vatandaşları korumaktır. Aksi halde süreli veya süresiz ne fark eder. Nice iller gördük hatlarından vazgeçen. Her yıl alınacak ruhsat bedeli yasa ile TÜİK verilerine bağlanmış. Bu sektör hangi yıl enflasyon oranınca zam aldı? İddia ediyorum ki eğer yıllık bu beden enflasyona bağlanırsa 49 yıl sonra hat bedelini geçer ruhsat bedeli. İsteyenler 49 yıldır uygulanan bilet zamları ve enflasyon verileri esas alarak bir şema yapabilir.

49 ya da süresiz, sektörün asıl sorunu bu değil! Sektörel asıl ihtiyaçların belirlenmesi için artık işinin profesyoneli akil bir yapı kurulsun. Bu akil yapı alanının uzmanı isimlerden kurulsun. TÖHOB sektör adına taleplerde bulunacaksa bu talepler orada şekillensin. Hukuk, finans, planlama, siyaset... Bunların hepsi farklı konular. Keşke herkes bildiği işi yapsa.

MURAT UZUN

İçindekiler

4-5



CEZANIN DA BİR ÖLÇÜSÜ OLMALI, YILDIRMAMALI

18



Allison Ventures, Agtometry Şirketine Stratejik Yatırım Yapıyor



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

İMTİYAZ SAHİBİ ve SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Murat UZUN

YÖNETİM YERİ

Annan Kahveci Mahallesi Konak Caddesi
Engin Sokak No: 2 D: 7 Beylikdüzü / İSTANBUL

Tel : (0555) 553 20 72

E-mail: halkulasim@hotmail.com - halkulasim@gmail.com

6



Elektrikli Otobüs Testinde Mercedes-Benz Türk İmzası

14



ANADOLU ISUZU'DAN KIRŞEHİR'E CITIPOINT

20-21



TOPLU TAŞIMANIN GELECEĞİ VE HİZMET ODAKLI YÖNETİM ANLAYIŞIMIZ

22-23



SEDAT ŞAHİN DÖNEMİ ESNAFIN DESTEĞİ İLE DEVAM EDİYOR

YAYIN DANIŞMA KURULU

Naci Yağız // İstanbul Halk Ulaşım A.Ş.

Mehmet Tekin // Öztaş Ulaşım A.Ş.

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

Göksel Ovacık // Özulaş A.Ş. Ramazan Gürler // Mavi Marmara Ulaşım A.Ş.

Yalçın Beşir // Yeni İstanbul Halk Otobüsleri A.Ş. Ercan Soydaş // Ankara Özel

GRAFİK TASARIM

EYLÜL GRAFİK- Satı GÖKÇE (0212) 252 62 57

Basım Yeri

Türmatsan Organize Matbaacılık
Gıda İnş. Nak. San. Tic. Ltd. Şti

YAYIN TÜRÜ

Yerel Süreli Yayın - Aylık



CEZANIN DA BİR ÖLÇÜSÜ OLMALI, YILDIRMAMALI

“

Cezanın bile vicdanı olmalı, caydırmalı ama yıldırmamalı. Fazlası ceza olmaktan çıkar ve her aksaklık hata olarak görülmemeli. Yaşanan durum koşullar dikkate alınarak yorumlanmalı, tek taraflı değerlendirilmemeli. Toplu taşıma en zor kamu hizmetidir, bu unutulmamalı ve çok önemli bir koşul olarak dikkate alınmalı!

Tek taraflı yorumlamalar ile yazılan cezalardan bıktık. Bu artık kabul edilebilirlikten çok uzak! En zor kamu hizmetini ifa ediyoruz, dünyanın en zorlu trafiğinde hizmet veriyoruz. Araçlarımız sefer başına 100 üzerinde yolcuya hizmet veriyor ve 15-20 km hızla ilerleyen bir trafikte 12 metre araç kulla-

nıyor. Böylesi zorlu bir koşulda birçok faktöre maruz kalarak sunduğu hizmette her yaşanan aksaklığın ceza olarak dönmesi nasıl kabul edilebilir? Günde 1000 civarı yolcu ile muhatap oluyor şoförlerimiz. En sıkışık trafikte ilerliyor. Ülkemizde krizler, sorunlar bitmiyor. Hem vatandaşımız stresli hem de personelimiz. Evini yeri geli-

yor geçindiremiyor, kirasını ödeyemiyor, belki evde hastası var. Sayısız sıkıntısı ve sorunu ile halka hizmet için hergün direksiyonda. Keza yolcumuzda aynı. Gelir seviyesi düşük, zor geçinen bir yolcu kitlesine hizmet sunuyoruz. Belki işine geç kalmış, belki kirasını ödeyememiş, borcu var. Bir anlık kızgınlıkla şoförümüze saldı-

yor. Bu ve bunun gibi nice olaylar yaşıyoruz ama hep şoförümüz haksız görülüyor ve haddinden fazla cezalar ile karşılaşılıyor.

ALO 153 üzerinden gelen şikayetler de aynı. İnsanlarımız teknolojinin gelişmesi ile herşeyi şikayet eder oldu. Yolcumuz telefonla oynuyor, kulaklıkla müzik dinliyor. Şoförümüz ani bir fren yaptığı için ALO153'ü arayıp tehlikeli araç kullanıyor iddiası ile şikayette bulunuyor. Oysa elinde telefon kulaklığında kulaklık, trafikte ne olduğundan bihaber. Önüne çıkan bir motorcu yüzünden kaza yapmamak için frene basmış, trafikte aracımızın önüne ani dönüş yapan bir araç yüzünden durmak zorunda kalmış, kaldırımdan kulaklığı takılı bir yaya önüne atladığı için... bunun gibi sayısız nedenden dolayı hayatı bir kurtuluşa imkan sağlamış şoförlerimiz şikayet ediliyor. Tebrik hak ederken, cezalandırılıyor. Halk şikayet edebilir buna yapabileceğimiz bir şey yok ama idare bunu anlayıp değerlendirmeli. İşini layığı ile yapan birçok şoförümüz bile artık yıldı, işi bıraktı. Şoförlerimize edilen hakaretlere bakılmıyor ama şoförümüz bir karşılık verdiğinde ise durum bambaşka. Lütfen artık personelimizin de insan olduğu kabul edilsin.

TÜVTÜRK Kriterlerinin Ötesi İş Kaybı Olmamalı

Araç filomuz birçok sebepten dolayı yaşlandı. Pandemi, döviz artışları, yüksek krediler ve düzensiz ödeme süreçleri araç filomuzun çok falz eskimesine sebep oldu. Oysa otobüs esnafı yeni araç sever, elinde olsa her yıl değişim bile yapar. Lakin bu eşik yaşanan olumsuzluklardan ötürü aşıldı. Artık araçlarımızı yenileyemiyoruz. Eski araçların bakımı ise gerçekten zor. Ancak buna rağmen tüm araçlarımız TÜVTÜRK muayenelerinden tek seferde geçiyor. Çünkü ortaklarımız araç bakımlarına çok hassas. Ama aynı araçlarımız İETT muayenesinden 3-4 günde geçemiyor. TÜVTÜRK'ten tek seferde çıkan otobüse en az harcayan 100Bin TL daha bakım parası ödüyor, yine de tek seferde geçemiyor. 300Bin TL'yi gören araçlarımız var. Uluslararası standartlarda denetim yapan TÜVTÜRK'ten geçen otobüsten bahsediyorum. Sırf bu yüzden günlerce işe çıkamıyor otobüsler. Hem esnafımız maddi olarak zarara giriyor hem de yolcularımız.

Yolcu güvenliğine etki etmeyen ve trafikte ki her araçta olabilecek mini kusurlar bile işe çıkmaya engel teşkil ediyor. Bu uygulamanın kime faydası var? Muhataplarımız defalarca bu hatayı anlattık. TÜVTÜRK gibi uluslararası standartlarda hizmet sunan bir kurumumuz var ve her yıl zaten araçlarımız muayene ediliyor. Üstüne bir kurum muayenesi! İsterlerse tabi ki muayene devam etsin ama 242 madde çok fazla. Keza bu maddelerin hangileri yolcu güvenliği için? Bu uygulama hem yolcuya hem de esnafa zarar veriyor. İstanbul'a hizmette yarışalım.

Süreci ısrarla yürütüyoruz, bu konuda en kısa zamanda bir düzenleme

bekliyoruz. Kuralların hizmete kalite sunması gerekir, süreci aksatmamalı.

Güncelleme ve Ödeme Planı

Dediğim gibi filo eskiyor, araçlar artık bakım bile tutmaz hale gelecek. Araçların acilen yenilenmesi lazım ama nasıl? İdareye her toplantıda bunu anlatıyoruz, araçların yenilenmesi için öncelikle ödeme düzeni şart. Esnaf ödemelere güvenemediğinden bir borca giremiyor. Zaten fiyatlar uçuk, faizler yüksek. Esnafın geleceğine güvenmesi ve yatırım yapması için ödeme düzeni sağlanmalı. İçeride biriken alacakların en az yarısı acilen ödenmelidir. Çünkü esnafımız tamirciye, bankaya, şoföre, piyasaya borçlu. Sonrasında ise her ay kestiğimiz fatura kadar para alabilmeliyiz. Ortaklarımız alamadığı paraları yüzünden bile ek borçlara sürükleniyor. O sebeple acilen bir ödeme düzeni sağlanmalı. Hele ki anormal cezalar ve araç muayeneleri de paraların ödenmediği bir süreçte ortaklarımız nasıl bezdirdiği de aşikar.

Düzenlediğimiz toplantıların ana gündemi ödeme planı. Her seferinde bu konuyu görüşüyoruz. Tabi Büyükşehir Belediyesi'de zorlu süreçler yaşadı. 2020'de pandemi ve sonrasında iki seçim derken istenmeyen süreçler yaşanmış olabilir. Ancak biz hizmete devam ediyoruz, paramızı almamız gerek.

Ödeme düzeni sağlanamadığı 2024 yılına bakınca 2025 yılı ve güncelleme süreci de ayrı bir konu olarak önümüzde. Hizmet Üretici Fiyat endeksi esas alınarak bir güncelleme sağlanmalı. Bu konuda teknik kurumumuz çalışmaları sürdürüyor. İETT ve İBB ile süreci yürütüyoruz. Bazı rakamlar şimdiden görüştük, onlarda hesaplamalarını yapacaklar. Ancak en önemlisi ödeme düzeni. Bu konuda kalıcı bir cevap alma niyetindeyiz. Çünkü bizler esnafız, böylesi büyük finansal yüke katlanabilecek gücümüz yok. ÖTİS'in sektörümüzde doğmuş olması büyük şans. Eksikleri elbet var, zaten 4 yılda çok değişti ve halen geliştiriyoruz. Sistemi bekası için ise ödeme düzeni şart. Bunu da İstanbul Büyükşehir Belediyesi sağlamalıdır. O konuda beklentimiz devam ediyor. Bürokratların iyi niyetinden şüphemiz yok, eminiz ellerinden geleni yapıyorlar. Ancak otobüs esnafı zorda ve sektöre güven azalıyor. Bu konuda kalıcı bir çözüm sağlanmalı. Belki artık toplu taşımanın finansal yüküne merkezi yönetimin de ek finansal çözümler sunması konuşulabilir. Çünkü bu zorunlu bir kamu hizmeti ve bunu en uyguna sunan bizleriz. Toplu taşımanın bekası için belediyeler ve hükümet ortak çalışmalara bile imza atmalı.

Kalıcı bir çözüm bizden çok belediyeye kazanım sağlar. Eminim ki ödeme sorunu bir çözüme kavuşsa çok kısa zamanda otobüs filomuz yenilenir. Yenilenen otobüs filosu yolcu memnuniyetidir. Daha güvenli ve konforlu ulaşım için filo yenilemesi olmalı. Mevcut durumda sefer kayıpları kaçınılmaz bir durum maalesef.





Elektrikli Otobüs Testinde Mercedes-Benz Türk İmzası

“

Elektrikli otobüs filoları için en yeni araç geliştirmeleri, batarya çözümleri ve hizmetlerin tanıtıldığı Daimler Buses eMobility Days 2.0 (eMobilité Günleri) Berlin’de gerçekleştirildi. Türkiye’deki e-mobilite çalışmalarını Daimler Buses Solutions çatısı altında yürüten Mercedes-Benz Türk sunduğu e-mobilite hizmetleri ile Türkiye’de elektrikli dönüşüm için önemli bir misyon üstleniyor.

Dünya ağır ticari araç sanayisinin öncü markası Daimler Buses, otobüslerinde elektrikli mobiliteye geçiş bir dizi yenilikle hızlandırıyor. Bu kapsamda şirketin, elektrikli otobüs filoları için en yeni araç geliştirmelerini, batarya çözümlerini ve hizmetlerini tanıttığı Daimler Buses eMobility Days 2.0 (eMobilité Günleri) Berlin’de gerçekleştirildi. Açılışını Daimler Buses CEO’su Till Oberwörder’in yaptığı etkinliğe dünyanın farklı yerlerinden çok sayıda basın mensubu katıldı. Daimler Buses ağına önemli bir yere sahip olan Mercedes-Benz Türk İstanbul AR-GE Merkezi işe yeni nesil otobüs modellerinin geliştirilmesindeki önemli katkılarıyla dikkat çekti.

Türkiye’deki çalışmalarını Daimler Buses Solutions çatısı altında yürüten Mercedes-Benz Türk, markanın kritik öneme sahip modellerinde şirketin geleceğe hazırlığında kritik bir misyon üstleniyor. 2018 yılında Daimler Truck tarafından, ilk elektrikli otobüs olarak üretilen **Mercedes-Benz eCitaro’nun** iç donanımı, karoseri, dış kaplamaları, elektrik altyapısı, diagnost sistemleri, yol testleri ve ekipman dayanıklılık testleri gibi kapsamlı Mercedes-Benz Türk’ün İstanbul AR-GE Merkezi tarafından yürütülmüştü. eCitaro’nun ilk prototip aracı; 2 yıl süreyle, yaklaşık 140 bin kilometre mesafede, 10 bin saat boyunca Türkiye’nin zorlu iklim şartlarında ve farklı sürüş koşullarında test edilmesinin ardından yollara çıkmıştı. Türkiye’nin global sorumluluğu kapsamında zorlu testlerden geçirilen tamamen elektrikli eCitaro’lar Avrupa’nın çeşitli şehirlerde hizmet vermeye devam ediyor.

Elektrikli dönüşüm için tek kaynaktan kapsamlı hizmet Mercedes-Benz Türk’te!

Türkiye’de ulaşım ve taşımacılık sektörlerinde, elektrikli dönüşümü gerçekleştirmek için elektrikli araçların satışını bütün bir paket halinde ele alan Mercedes-Benz Türk, hat ve e-mobilite danışmanlığı çerçevesinde müşterilerine en verimli şekilde operasyonunu yürüteceği araç kapsamı ve gerekli şarj alt yapısını belirliyor. Şirket, teklif aşamasından araçların operasyona çıkmasına kadar gerekli her türlü simülasyonu, müşteri ihtiyacına göre donanımı belirlenmiş araçları, şarj istasyonunu, elektrik alt yapısını, şarj ve filo yazılımlarını müşterilere kapsamlı paket halinde sunuyor.

Şehirlerarası ve gezi rotaları için elektrikli mobilite!

Tamamen elektrikli Mercedes-Benz elntouro, şehirler arası otobüsünün seri üretime yakın prototipi olarak öne çıkıyor. Dizel motorlu Mercedes-Benz Intouro modelini temel alan yeni araç, LFP bataryaları ve merkezi motorla çalışan bir batarya-elektrik sistemi ile donatıldı. Bu sayede Daimler Buses, ilk kez şehirlerarası güzergahlar, okul servisleri, servis otobüsleri, gezi rotaları ve kısa mesafeli yolculuklar için elektrikli mobiliteye geçiş yapabiliyor. Yeni Mercedes-Benz elntouro ile ilk kez bir Avrupa otobüsünde yazılım güncellemeleri, servis ziyareti gerekmesizin mobil ağ üzerinden yüklenebiliyor.

Şehir içinde 400 kilometrelik menzil sunuyor!

10,63 metrelik kompakt boyutlarıyla öne çıkan Mercedes-Benz eCitaro K, sadece 17,28

metrelik dönüş çapıyla banliyölerde ve eski şehirlerdeki dar ve dolambaçlı rotalarda rahatça hareket edebiliyor. Özellikle sınırlı yolcu kapasitesiyle çalışmak için uygun olan araç, mevcut NMC3 versiyonunda kullanılan maksimum 588 kWsa kapasiteli bataryasıyla elverişli koşullar altında 400 kilometrelik bir menzil sunuyor.

Menzil artırıcı olarak bir yakıt hücresiyle donatılan Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell, belirli işletim senaryolarında kullanılabilecek yeni “H2 modu” sayesinde yalnızca hidrojenle çalışabilecek. Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell’de batarya artık durağan evrelerde harici olarak şarj edilme zorunda değil. Bunun yerine araç hareket halindeyken yakıt hücresi tarafından şarj edilecek. Hidrojen bazlı yakıt hücresine sahip Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell, 2024 yılında İspanyol yayın grubu EDITEC tarafından düzenlenen ve 24 şirketin taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan 28 farklı model ticari aracının değerlendirildiği yarışmada; "Yılın Otobüsü" ve "Yılın Çevre Dostu Otobüsü" ödüllerine layık görülmüştü.

Yeni NMC4 batarya ile kapasite artıyor!

Daimler Buses, etkinlikte dördüncü nesil lityum-nikel-mangan-kobalt bataryalarını tanıttı. Yeni NMC4 batarya nesli, elektrikli otobüslerin daha uzun menzillere ulaşmasını sağlayan yüksek enerji yoğunluğunu çok uzun bir kullanım ömrü ile birleştiriyor. Bataryanın uzun ömrü, maksimum 150 kW şarj kapasitesine sahip daha yumuşak bir şarj süreci ve 300 kW’a kadar şarj kapasitesiyle düzenli hızlı şarj işlemleri sayesinde elde ediliyor. Yeni NMC4 bataryalar, 2026 başından itibaren eCitaro, eCitaro G, eCitaro K ve eCitaro yakıt hücreli modellerinde kullanılacak.



Daha konforlu, daha çevreci sürüş.

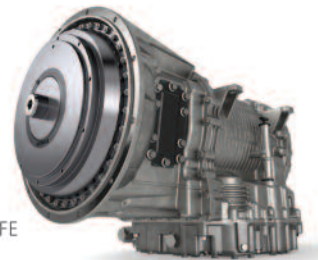
Allison tam otomatik şanzımanlar, kesintisiz vites geçişleri sayesinde yolcularınızın sarsıntısız ve konforlu ulaşımını garantiliyor. Allison'ın Kesintisiz Güç Teknolojisi™, sürücüler için her koşulda hassas ivmelenme ve manevra kabiliyeti sunuyor. Allison'ın hidrolik tork konvertörü, minimum aşınma 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



eSPRINTER
Geleceği sana taşır.



Yeni eSprinter ile Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar'da Elektrikli Dönüşüm Başlıyor

/// eSprinter. Geleceği sana taşır” sloganı ile Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar'ın Türkiye'de sunduğu ilk elektrikli hafif ticari araç eSprinter, 81 ve 113 kW'lık iki batarya seçeneği ve şehir içi 530 kilometreye kadar uzanan menzili ile sahneye çıktı. Çok yönlülük, esneklik ve verimliliği ile öne çıkan tamamen elektrikli Mercedes-Benz eSprinter, standart olarak sahip olduğu birçok güvenlik ve teknolojik özelliklerle beraber 2.730.102 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

22 Kasım'da İstanbul'da düzenlenen basın toplantısında konuşan Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz, 2024 yılında Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar olarak pazar paylarını yüzde 13'ün üzerinde büyüterek 7 bin 607 adetlik satışa ulaştıklarını belirtti. Satışların bu düzeyde devam etmesi durumunda 2023'ün üzerinde bir satış rakamı elde edeceklerini söyleyen Akdeniz, "2024 yılının ilk 10 ayını değerlendirdiğimizde Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar tarihimizde Sprinter ve Vito satışında tüm yılların en yüksek adedine ulaştık" dedi.

Karbon nötr bir gelecek için hafif ticari araçların da elektrifikasyon stratejisine sahip olduğunu vurgulayan Tufan Akdeniz; Ambition 2039 ile belirlenen sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda tüm değer zinciri ve araçların tüm yaşam döngüsü boyunca net karbon nötr bir gelecek inşa etmek istediklerinin altını çizdi. Yeni tamamen elektrikli eSprinter ile Hafif Ticari Araçlar olarak elektrikli çağa ilk adımlarını attıklarını söyleyen Akdeniz, "2026 yılından itibaren hayatımıza girecek modüler ve ölçeklenebilir VAN.EA mimarisi ile de elektrifikasyon stratejimizi bir sonraki aşamaya taşımaya hedefliyoruz. Böylece tüm yeni geliştirilen orta ve büyük hafif ticari araçlarımızın doğuştan elektrikli olmasını amaçlıyoruz" dedi.

Gökhan YeğİN: eSprinter şehir dışında 478 kilometreye şehir içinde 530 kilometreye kadar ulaşan menziliyle birçok sektör için ideal bir araç.

Birçok sektöre yönelik geniş kapsamlı çözümleriyle hafif ticari araç segmentini baştan tanımlayarak yıllardır öncü konumunu sürdüren

Sprinter'ın bu kez de elektrikli olarak Türkiye yollarına çıkacağını söyleyen Mercedes-Benz Hafif Ticari Araçlar Pazarlama ve Ürün Yönetimi Grup Müdürü Gökhan YeğİN, eSprinter'ın iki gövde tipi ve uzunluğu, iki batarya boyutu, iki farklı motor gücü seçeneği ve yüksek taşıma kapasitesiyle çok yönlü ve esnek olduğunu vurguladı.

eSprinter'ın 81 kWh ile 340 kilometreye ve 113 kWh batarya ile 478 kilometreye kadar mesafeyi kat edebileceğini belirten YeğİN, "WLTP şehir içi verilerine göre 530 kilometreye kadar menzile ulaşabiliyorsunuz. Bu da özellikle şehir içinde çalışan sektörün işini oldukça kolaylaştıracak" dedi.

Lityum Demir Fosfat bataryası sayesinde aşırı ısınma ve termal kaçışı karşı daha fazla güven sağlayan eSprinter'ın, lityum iyon bataryaya göre daha uzun bir yaşam ve şarj döngüsüne sahip olduğunu vurgulayan YeğİN, eSprinter'ın sektörde rakiplerinden bu anlamda ayrıştığını ve ekolojik ayak izi bakımından daha çevre dostu olduğunu belirtti.

Yeni Mercedes-Benz eSprinter, farklı uzunluk ve gövdeleriyle esnek çözümler sunuyor

Çok yönlü bir araç olana yeni Mercedes-Benz eSprinter, çok sayıda teknik yeniliğin yanında üç modülden oluşan yeni bir konsepti temel alıyor.

Ön modül tek tip gövde şeklinde tasarlanarak tüm yüksek voltajlı bileşenleri kapsıyor ve aks mesafesi ve batarya boyutundan bağımsız olarak değişiklik yapmadan tüm araç çeşitleriyle birleştirilebiliyor. Gövdenin altında ve akslar arasında yer alan entegre yüksek voltajlı batarya modülü alandan tasarruf sağlarken düşük ağırlık merkezli de yol tutuşunu daha iyi bir seviyeye taşıyor. Kompakt ve güçlü elektromotor da arka modüle entegre olarak sunuluyor.

D AUTO reküperasyon teknolojisi ile verimli ve konforlu sürüş

eSprinter optimize edilmiş ve verimli sürüş sağlayan gelişmiş reküperasyon teknolojisiyle de öne çıkıyor. Otomatik reküperasyon D AUTO, "Öngörülür sür ve enerji tasarrufu yap" ilkesiyle radar sensörlerinin bilgileri ile kamera ve navigasyon

verilerini optimize ederek reküperasyonun gücünü otomatik olarak gerçek zamanlı bir şekilde duruma uygun adapte ediyor.

eSprinter'ın sahip olduğu ısı pompası ise özellikle düşük sıcaklıklarda menzil kaybını önüyor. İç mekânı ısıtmak için elektrikli tahrikten ve yüksek voltajlı bataryadan gelen atık ısıyı verimli bir şekilde kullanarak pil gücüne olan ihtiyacı büyük ölçüde azaltıyor.

MBUX ile sürücülerin ve yolcuların hayatı kolaylaşıyor

Yeni eSprinter, sahip olduğu 26 cm (10,25 inç) ekranlı MBUX (Mercedes-Benz Kullanıcı Deneyimi) ile daha fazla konfor ve güvenlik sunuyor. Ayrıca aktif menzil yönetimi, bulut tabanlı hizmetler ve uygulamalarla akıllı navigasyonlu (elektrikli zekaya sahip navigasyon) elektromobil ekosistemine de entegre olarak şeffaf ve mümkün olan en yüksek planlama güvenliğiyle rahat bir yolculuk sağlıyor. Bu özelliğiyle hem sürücülerin hem de yolcuların hayatını kolaylaştırıyor.

Güvenlik ve destek sistemleriyle de çok farklı

Yeni eSprinter'ın çoğu standart donanıma dahil olan güvenlik ve destek sistemleri de her türlü sektörün güvenli bir şekilde çalışmasına yardımcı oluyor. Aktif Şerit Takip Asistanı, N2 Nokta Asistanı, ATTENTION ASSIST yorgunluk uyarısı, aracın üretim tarihinden itibaren yedi yıl kadar ücretsiz navigasyon verilerini içeren hız sabitleme özellikli Akıllı Hız Asistanı, panel vanlar ve minibus için geri vites kamerası standart olarak sunuluyor. Ayrıca isteğe bağlı olarak, ilk kez, harekete geçerken aracın önündeki diğer yol kullanıcılarıyla çarpışmayı önleyen Harekete Geçme Bilgi Yardımcısı'na da sahip olan eSprinter, N2 onaylı araçlar için standart, ancak diğer versiyonlarda opsiyonel olarak sunulan Yan Koruma Yardımcısı ile de güvenlik standartlarını değiştiriyor. Park paketi kapsamında 360 derece kamera ve engellerin görünürlüğüne sağlayan yeni 3D ekran rahat ve hızlı park etmeyi sağlıyor. Opsiyonel dijital dikiz aynası, arka cam olmadığında veya araç uzun olduğunda bile arka tarafın rahat bir şekilde görülmesini sağlıyor.

YENİ D-MAX

MACERAYA YOL AÇAR

**Yenilenen Isuzu D-Max en yakın
Isuzu Yetkili Satıcı'da sizleri bekliyor.**





TOPLU TAŞIMA VE ÖHO CAMİASININ GELECEK PERSPEKTİFİ **KURUMSALLAŞMA VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

“

Toplu taşımacılık sektöründeki dönüşüm ve gelişim süreci, Özel Halk Otobüsleri (ÖHO) camiasının önümüzdeki yıllarda daha sürdürülebilir ve verimli bir yapıya kavuşması için kritik bir dönemdir. ÖHO şirketlerinin karşılaştığı finansal, bürokratik ve operasyonel zorluklar, sadece yerel yönetimlerin değil, aynı zamanda merkezi hükümetin de desteğini gerektirmektedir. İETT ile iş birliği, ÖTİS Sistemi gibi yenilikçi çözümler ve esnafın yaşadığı ekonomik sıkıntıların çözülmesi için önerilen kurumsal yapılar, bu sürecin önemli unsurlarıdır. Ancak, mevcut yapıların yeterliliği sorgulanmakta, esnafın haklarını savunacak ve toplu taşımacılığı daha verimli hale getirecek bir kurumsallaşma sürecine ihtiyaç duyulmaktadır.

ÖHO camiasının gelmiş geçmiş tüm yönetim kurulları esnafın lehine olacak şekilde hareket etmişlerdir. Başarılı, başarısız, yeterli veya yetersiz olduklarına esnaf kararını seçimlerde iradesini kullandıkları oylarla kararını belirlemiştir. Esnaf toplantılarında bugünlerde kurumsallaşmadan tek çatı altında toplanma konusu gündeme mevuttur. Fakat kimse mevcut statüde bunun imkansız olduğunu vurgulamamaktadır.

Kurumsallaşmanın Gerekleri

Şirket ana sözleşmelerinin, yönetim organlarının, yönetim şemalarının, yönetici portföylerinin hatta secim sürecinin bile öncelikle standarta kavuşturulması gerekir. Yöneticilerin eğitim seminerlerine periyodik olarak katılımları sağlanmalıdır. AR-GE ve Tasarım ünitesi her şirkette oluşturulmalıdır. Durumdan vazife çıkartılarak İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü yönetim şeması esas alınarak şirketlerde standart sağlanmalı kurumsallaşma için adım atılmalıdır. Bunları gerçekleştirmek için kamu kurum kuruluşlarının bilhassa yönetim, yürütüm ve denetimi altında çalıştığımız İETT Genel Müdürlüğü'nün bize destek vermesi gerekmektedir. Sistem kurulduktan, işleyişteki aksaklıklar giderildikten sonra şirket içerisinde profesyonel kadrolaşma hususunda şirketlerin bünyesinde Endüstri, Bilgisayar Mühendisleri Akıllı Ulaşım Sistemleri üzerinde doktorasını yapmış danışman, siyasi danışman, ulaşım konusunda uzman avukat, mali müşavir, muhasebeci ve basın danışmanları çalışan kadrosuna dahil edilmelidir. Yönetici sayısı araç mevcutlarına veya dar çalışma bölge sayılarına göre belirlenmeli profesyonel şirket yönetimi anlayışıyla hareket edilmelidir. Bunu sağlamak zor ama imkansız değildir. İstek varsa çözüm olduğu unutulmamalıdır.

Camiamızda samimiyetsizlik ve empati noksanlığı yüzünden çözüm odaklı sonuçlara gidilememektedir. İğneyi esnaf veya yönetici olarak kendimize, çuvaldızı sonra ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına batırmalıyız. Başlarken söylediğim gibi tüm yöneticilerin, teknik ekiplerin gayretleri tecrübe ve bilgileri doğrultusunda esnafımız için mücadeleleri takdire şayandır.

2004 yılından itibaren İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü bünyesinde Genel Müdür, Gn. Md. Yardımcıları, Daire Başkanları, Müdürler ve Şefler ile çalışma fırsatı buldum. Şimdiye kadar ÖHO camiasının kaderi merkezi ve mahalli siyasetçilerin iki dudağı arasından çıkan sözcüklerle belirlendi. Şahsi kanaatimce 13 Aralık 2019 yılında yapılan Lastik Tekerlekli Toplu Ulaşım Çalıştayı akabinde yapılan ÖTİS Sistemi Çalıştayları neticesinde 17 Eylül 2020 tarih ve 906 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclis kararı esnafımızın

dönüm noktasını teşkil etmektedir. 2019 yılından günümüze kadar bayağı yol kat edilmiş olup halen çözüme kavuşturulamamış aşağıda belirttiğim sorunlar beklemektedir.

- Sürücü akademisinin hayata geçirilememesi,
- Şoför eğitiminde istenilen seviyeye ulaşılmaması,
- Ulsüz kart kullanımı ile yeterince mücadele edilmemesi,
- Akıllı durakların yeterince yaygınlaştırılmaması,
- Bürokrasi ve kurumlar arasında koordinasyon sağlanamaması,
- Tercihli yol uygulaması ve geçiş önceliğinin tanınması,
- Garaj yerlerinin tahsis ve yapımı, inşası
- İETT Garajlarından istifade edilmemesi,
- Bazı belediyelerin ve AVM'lerin ücretsiz taşımacılık yapmasının önlenmesi,
- D2 ve D4 yetki belgesine haiz araçların UKOME kararlarına uymaması, bir türlü ETDS sistemine geçilmemesi korsan taşımacılığın halen devam ediyor olmasının önlenememesi,
- 65 yaş kartlara biniş sınırı getirilememesi,
- Öğrenci kartlarına yaş sınırlanmasının uygulanmaması,
- Araç içi elektronik cihazların 5 yılda bir veya ihtiyaç duyulduğunda ücretsiz yenilenmesi,
- 10 yılda bir defaya mahsuben devlet tarafından KDV'siz araç alımının sağlanması,
- Esnaf kefalet kooperatif kredilerinin güncel otobüs fiyatları baz alınarak %75'ine tekabül eden kredinin kullanılması,
- Araç içerisinde bulunan bir cihazdan ziyade mobil olarak taşınabilen bir aplikasyonun tedarik edilmesi veya cep telefonlarına entegre edilerek şoförü araca bağımlı hale getirmemesi, verimliliği artırılması,
- İETT duraklarının hususi otomobil, dolmuş, minibüs ve Havayolu taşıma araçları tarafından işgalinin önlenmesi hususunda trafik zabitalarının daha fazla kullanılması,
- Merkezi ve yerel yönetimlerce kademeli mesai düzenlenmesinde toplu taşıma pik saatlerinin göz önünde bulundurulması,
- Turist taşımacılığına yönelik hat ve güzergâh belirlenmesi,
- Turizm taşımacılığında çalışacak şoförlere en azından yolculuk diyalogu için gerekli yabancı dil eğitimi verilmesi,
- Lastik tekerlekli AGT Metro Sistemi
- Trolleybus sistemi uygun olan dar çalışma bölgesinde projelendirilmesi
- Otobüs imalatı KÖİ (kamu özel iş birliği) tarafından yapılması
- Merkezi Hükümet tarafından toplu taşımanın sübvansede edilmesi
- Görüldüğü üzere ilk defa yapılan taksi, dolmuş minibüs ve ÖHO taşımacılığı temsilcileri, akademisyenler ilgili müdürlük ve daire başkanları-



nın katılımlarıyla gerçekleştirilen çalıştay camiamız için son derece faydalı olmuştur. 2025 yılı içerisinde de çalıştay planlanmasını talep etmekteyiz. Buradan şu sonuç ortaya çıkmaktadır. Her şeyi mahalli yönetimlerden beklememeliyiz. Merkezi hükümette toplu taşıma hususunda elini taşın altına koymalı. Ortak akıl ile düşüncelerimiz, plan ve projelerimizle sunumlarımızla, uygun üslupla mücadele sergilemeliyiz.

Başkan İmamoğlu'nun Özverisi ÖTİS'i Sağladı

İ.B.B başkanlarından Ekrem İMAMOĞLU gibi hiçbiri bu kadar ÖHO camiasına yaklaşım sergilemedi. Yine hiçbir Genel Müdür, ÖTİS Sistemi için samimi tutum davranış sergilemedi. Mesai mefhumu gözetmeksinin sahada olmadı. Entegre ve Planlama toplu taşımada esastır. Aksi takdirde başarı elde edilemez. ÖTİS sistemine geldiğimizde yıllarca süren teknik çalışma, emek neticesinde oluşturulan dünyada örneği olmayan bir sistem olup tüm Türkiye Cumhuriyeti'nde toplu taşımada kullanılması gereken, kısmi eksiklikleri de giderildiği takdirde mükemmel bir işletim sistemi olduğu aşıkardır. Bu sistem üzerinde geçmiş yıllarda da çalışmalar yapılmış olup nihayetine erdirilmemiştir. Çünkü düşünülen sistem kilometre bazlı olduğunda haksızlık oluştuğunu gören bürokratlar bunu uygulamamışlardır. Ekrem İmamoğlu başkanımızın önderliğinde İETT Genel Müdürümüz sayesinde ÖTİS Sistemi hayata geçirilmiştir. Amortisman hesaplanması ve ödeme hususunda düzenlemelere ihtiyaç göstermektedir. Bilhassa ödeme konusu gündeme getirilmekte esnaf doğal olarak bu aksamadan ötürü son derece olumsuz etkilenmektedir. Çözüm üretilmesi tereddütsüz şarttır!

Bu konuyu biraz açmak faydalı olacaktır. Ulaşım pastasından nasıl pay alırsın yerine nasıl büyütürüz diye düşünmeliyiz. ÖTİS sisteminin devamlılığı için performans kriterleri konulmuştur. Performans kriterlerinde yolculuk sayısı %60'lık dilime tekabül etmektedir. (%30 Şehir içi yolcu taşımacılığı ortalaması diğer %30 D.Ç.B yolcu taşımacılığı ortalaması baz alınmaktadır.) Dolayısıyla bu uygulama ile adalet sağlanmaya çalışılmıştır. Sübvansiyon sistemi sadece yolculuk sayısına veya sadece kilometreye göre düşünüldüğünde adil bir uygulama gerçekleşmemektedir. ÖTİS sistemi oluşturulurken D.Ç.B içerisinde en çok kazananında mağdur olmayacağı en az kazananla makasın kapatılmasını düşünerek hareket edilmiştir. Diğer kriter sürücünün direksiyonda kaldığı süreç ele alınmıştır. Dolayısıyla adil bir tutum içerisinde davranılmıştır. Bugünlerde SGO'nun %90'ı altına düşmesinden dolayı esnafımız ekonomik olarak mağdur edilmekte olup bunun sorumlusu yine bizlerdir art niyetli hareket eden esnaf veya şoför arkadaşlarımız yüzünden bu cezai müeyyide uygulanmıştır. Bu uygulama caydırıcı olması açısından hizmetin aksamaması için ağır yaptırım ile karşı karşıya kalmaktayız. Ya servis esaslı kayıp yerine km bazlı kayıp sistemine geçeceğiz. Ya da garaj yerleri tarafımıza tahsis edilinceye kadar bu oranın %80'e çekilmesini sağlayacağız. ÖTİS sözleşmesini tüm yönetici ve esnafın okuması incelemesi şarttır.

Ödeme Sorunu Hükümeti de İlgilendiriyor

Ödeme konusuna dönecek olursak; merkezi hükümetten İBB'ye düzenli ödeme geldiği takdirde ödeme planı bizimle paylaşılacaktır. ÖTİS sözleşmesinde ödeme hususlarında garanti istediğimizde hukuken olamayacağı bize beyan edilmişti. Bu husus üzerine şirket hukukçuları ve teknik kurulları bir çalışma daha yapmalıdır. ESNAF BU KONUDA HAKLIDIR!

Fakat şunu da belirtmeden geçemeyeceğim. Yurt dışı örnekleri incelendiğinde; toplu taşımada belediye bütçesi ve merkezi yönetim bütçesinin kullanıldığı görülmektedir. Paris'te işverenlerden alınan vergiler, New York'ta tahvil satışı, toplu taşımayı kullanmayan vatandaşlardan alınan vergiler vasıtasıyla (değer alım vergisi vb.) alınan fonlar, Singapur'da arsa değerindeki artışla toplu ulaşımın finansmanı, Hong Kong'da MTR'nin arazi kullanım hakkı vb. uygulamalar bulunmaktadır. AB'ye üye devletleri incelediğimizde de Vergi gelirleri, Sübvansiyonlar, Devlet Bütçesi, Yolcu ücret gelirleri, Kamu fonları, Yakıt vergileri, AB'nin yapısal fonları, Trafik cezalarının bir kısmının toplu ulaşımına aktarılması, Mineral yağlar vergisi (verginin %50'si ulaşım içindir), Motor yakıtlarından alınan fazla vergi, Kaynağı belirtilmeyen spesifik olmayan sübvansiyonlardan oluşmaktadır. Dolayısıyla merkezi Hükümetten de istek ve taleplerimiz olmalıdır. Basın açıklaması yapılırken Ankara'da düşünülmelidir. Her seferinde Saraçhaneye gitmek çözüm değildir. Konu tüm bürokratlar tarafından bilinir hale gelmiştir.

Genel Müdürümüz İrfan Demet, sorunlarımızı bilhassa ödeme aksamasını, yetersizliğini, İBB Başkanımız Ekrem İMAMOĞLU'na bizlerin huzurunda ifade etmiştir. Haklılığımızı ortaya koyarak hakkımızı savunmuştur. Camiamızın birlik beraberliğine ihtiyacı varken böl parçala yut mantığı ile hareket eden emperyalist ruhlarla meydanı bırakmayalım. Yöneticilikte faydalı olacağına inanan kişiler olağan genel kurul sürecinde seçim listesini oluşturup veya herhangi bir seçim listesinde yer alıp seçilip gelmelidir. Aksi takdirde kaos ortamı oluşur. Bazen tecrübelerden istifade etmek bazen de kan değişikliği esnafın takdirine bırakılmalıdır. Muhalefet mutlaka olmalı ama çözüm teklif ve önerilerini uygun üslupla dile getirmelidir. İhtiyaç hasıldır.

ÖTİS sisteminin getirdiği huzur ortamından dolayı bile vazgeçilmemiz olmalıdır! Kamuda bunu aleyhimize kullanmamalıdır. Toplu taşımada kamuya göre 1/2 oranında daha ucuz maliyetle taşımacılık yaptığımız göz ardı edilmemelidir! Bilet fiyatı yakıt fiyatına endekslenmediğinde alternatif işletim sistemleri üretilebilir. Aksi takdirde bu bilet fiyat politikası ile çözüm üretilemez. Mevcut şirket ve kooperatif başkanları çözüm odaklı emek sarf etmektedirler ve yakinen şahit oluyoruz. Muayene kriterleri hususunda girişimlerde bulunmaktadır. Bir şeyi değerlendirirken madalyonun iki yüzü olduğunu hatırlayıp empati yapıp ona göre eleştirilerde bulunulmalıdır.

Yasal Düzenleme Hassasiyetlerimizi Korumalı

Gelelim mülkiyet hakkımız hakkında düzenlenen kanun teklifi konusunda görüşmelerimizi paylaşmaya. Şirket avukatları,

ulaşım üzerine çalışan avukatlar hukuk donanımı olan teknik kurul üyeleri şirket başkanları, TÖHOB, Esnaf odası temsilcilerinin katıldığı geçtiğimiz pazar günü 17/11/2024 tarihinde Yeni İstanbul'da toplantı yaptık kendi içimizde durum değerlendirilmesinde bulunduğ fikirlerimizi tartıştık avantajları ve dezavantajları önümüzdeki günlerde camiamız tarafından karara bağlanacaktır. Şahsi kanaatimce çok hassas bir konu dolayısıyla zaman ayrılarak üzerinde çalışılması gerekli düzenlemeler yapılmadan kabul edilmemelidir! "Esnafımız mülkiyet hakkı güvencesi için 49+1 kısmına işletmecilerin bu kanundan önceki müktesep hakları saklıdır" şeklinde mutlak bir ibare eklenmelidir. Olmazsa olmazımız bu olmalıdır.

Belediyeleri Birliği Başkanı olarak Ekrem İMAMOĞLU başkanın bu konudaki düşüncelerini öğrenmek çekincelerimizi dile getirmek şahsi kanaatlerini öğrenmeliyiz. Siyasilerin, siyasetçilerin kurbanı olmamalıyız. Bu işin neticesinde Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat KURUM ve İ.B.B başkanımız Ekrem İMAMOĞLU karşı karşıya gelecektir. Esnafın vebalini almamalıyız. Lehine olacaksa tamam demeliyiz.

Kanun taslağına gizlilik neden getirilmiştir. Büyükşehir Belediyeleri'nin yetkileri kısıtlanmakta mıdır? Kanun taslağında AB üye devletlerinin finansman kaynakları örnek alınarak, iyileştirme yapılmadı. Toplu taşıma sektöründeki esnafın tamamına yönelik vergiden muaf tutularak 5-10 yılda bir KDV'siz ÖTV'siz araç alması imkanı, esnaf kefalet kredilerinin diğer esnafın kefalet kredilerinin diğer esnaflara oranla daha düşük kullandırılması imkanı tanınmalıdır. Zira hiçbir sektör bedelsiz, ücretsiz hizmet üretmemektedir. Kısa ve net aceleyle getirilmemelidir. İsteddiğimiz düzenlemeler yapılmadan kabul görmemelidir. Sektörde ki tüm yöneticiler öncelikle emek partisinin olmak zorundadır. Hiçbir siyasi partiye veya temsilcisine şirin görünmek için hareket etmemelidir. Esnaf temsil için görevlendirildiğini yönetici seçildiğini, esnaflardan maas olarak evinin rızkını karşıladığının bilincinde hareket etmelidir.

İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Çin'in CRRC firması ile önümüzdeki günlerde teknik çalışmalarını tamamlayarak Adıyaman'a yeni nesil araçlar ile projeyi hayata geçireceğini basından duyurmaktayız. Gönül isterdi ki bu tür toplu taşıma ile ilgili ARGE gelişmelerinde, uluslararası incelemelerde ÖHO camiasının temsilcileri ile birlikte hareket edilsin. Uluslararası toplu taşıma konularında ÖHO şirket yönetimleri bilgilendirilsin. AB ülkelerinde kullanılan tramvay sistemlerinin işleyişi hakkında, şirketlerin işleyişleri hakkında camiamızın da bilgi sahibi olması, karşılaştırmalarda bulunarak çözüm teklif ve önerilerini sunarak daha modern toplu taşımacılık için bizlere de imkan yaratması temennimizdir. Böylelikle kentsel zorluklara karşı çözümler ürettirdiğimiz kanaatindeyim. Çünkü sahada biz de varız; "Hitabet ve Sözlü İletişim Becerileri Eğitimi" programı eğitimi, etkili hitabet teknikleri, beden dili, dinleme becerileri ve doğru iletişim yöntemleri hususunda öncelikle camiamızı temsil eden yöneticilerimize Hizmet içi Eğitim Semineri düzenlenmesi faydalı olacaktır.

Samimiyet, saygı, sevgi, empati ve sadakat içerisinde yanarlara dileği ile!

ISUZU

YETKİLİ OTOBÜS SERVİSİ

UYGUN



OTOBÜSÜNÜ SEVENLERİN ADRESİ



**MÜŞTERİ İKRAM
ODAMIZ**



**DİNLENME
ODASI**



**YEDEK PARÇA
STOKU**

Anadolu Isuzu Otobüsleri yetkili servis hizmet noktası UYGUN OTOMOTİV, tüm otobüs markalarını kaliteli hizmet ile buluşturuyor.

KAMİL USTA

0534 284 26 58

İSMET USTA

0532 624 10 48

ERKİN USTA

0531 555 88 67

İ.O.S.B Mh. Dolapdere San. Sit. 5. ada D2 Blok N:28 İkitelli
Başakşehir / İstanbul +90 212 549 19 00 - 01



ANADOLU ISUZU'DAN KIRŞEHİR'E CITIPOINT

“

Şehir içi ulaşımda yüksek teknoloji ile donatılmış araçlar sunan Anadolu Isuzu, Kırşehir Belediyesi'ne 6 Citiport modelini teslim etti. Düzenlenen teslimat törenine; CHP Kırşehir Milletvekili Metin İlhan, Kırşehir Belediye Başkanı Selahattin Ekicioğlu ve Anadolu Isuzu Yurtiçi Otobüs Satış Müdürü Murat Küçük ile birlikte çok sayıda davetli katıldı.



Altı araçtan oluşan Anadolu Isuzu teslimat törenine, CHP Kırşehir Milletvekili Metin İlhan, Kırşehir Belediye Başkanı Selahattin Ekicioğlu, Kırşehir Belediye Başkan Yardımcısı Mustafa Orman, Anadolu Isuzu Yurtiçi Otobüs Satış Müdürü Murat Küçük, Anadolu Isuzu Otobüs Satış Yöneticisi Emin Günışık, Anadolu Isuzu Otobüs Bölge Satış Sorumlusu Ozan Şimşek ve Örnek Otomotiv YK Başkanı Yunus Öztepe katıldı.

Türkiye'nin ticari araç markası Anadolu Isuzu, Kırşehir Belediyesi'ne şehir içi ulaşımda kullanılmak üzere 6 Citiport modelini, düzenlenen bir törenle teslim etti. Kent Meydanı'nda düzenlenen teslimat töreninde, Kırşehir Belediye Başkanı Selahattin Ekicioğlu'na araçların anahtarları, Anadolu Isuzu Yurtiçi Otobüs Satış Müdürü Murat Küçük tarafından teslim edildi. Türkiye'de üretilen ve dünyanın birçok ülkesinde tercih edilen Isuzu otobüsler, Kırşehir halkına rahatlık ve konforun yanında, güvenli yolculuklar sunacak.

Avrupa'nın "En Konforlu ve Ergonomik Otobüsü" ödülünü alan Citiport, artık Kırşehir yollarında

Törende konuşan Anadolu Isuzu Yurt İçi Otobüs Satış Müdürü Murat Küçük, konu ilgili şunları söyledi. "107 kişilik kapasiteye ulaşan, rahatlık, konforlu ulaşım ve güvenlik özellikleriyle dikkat çeken Citiport otobüs modelimizin, birçok belediyemiz gibi, Kırşehir Belediye'miz tarafından da tercih edilmesi bizi çok mutlu etti. Konfor ve ergonomi özellikleri ile ödüle sahip olan Citiport; işletmelere sağladığı maliyet avantajlarıyla da çok tercih edilen modellerimiz arasında. Anadolu Isuzu olarak, tüm belediyelerimiz ve iş ortaklarımızın ihtiyaçlarını karşılamaya devam edeceğiz."



 KARSAN

Otokar

Atalay



OTOBÜSTE GÜVENİN ADRESİ



Adres: Turgut Özal Mh. 99.Sk. No:2 Esenyurt / İSTANBUL
(E-5 Karayolu Üzeri Haramidere ABC Petrol Arkası)
Telefon : +90 212 428 07 07 E-Mail : info@atalayoto.com.tr



BEKLENTİ YÜKSEK, TALEP ÇOK, MÜCADELE BÜYÜK

“

Ortaklarımızın İETT ve İBB yönetiminden talepleri çok, beklentileri yüksek. Çünkü bu istekleri hak eden bir hizmet sunuyoruz. Aslında sadece hakkımız olanları talep ediyoruz. Yönetimler olarak bu ihtiyaçların hayata geçmesi adına bizlerden de esnafın beklentisi yüksek. Şuan yönetimler yetkilerinin bile üstünde bir mücadele yürütüyor. Buna rağmen halen çözülmemiş sorunlarımız var, biraz da artık idarenin özveri göstermesi gerekiyor.

İstanbul'da ki özel halk otobüsleri olarak Türkiye genelinde farkımız belli olmaktadır. Şuan halk otobüsünün en değerli olduğu şehir İstanbul. Bunun aksini iddia etmek imkansız. Yanlış fiyatlamalar ile kazancından düşük görülen İstan-

bul'da araçlar veya kazancından çok yüksek satılan şehir dışında ki araçlar emsal kabul edilemez. Şuan aylık kazancı yine de en iyi il İstanbul. Fakat en büyük yük ve en zorlu koşullar da bu şehirde. Bunu da asla unutmamak lazım.

İstanbul yönetimlerinin özverisi ile ÖTİS hayatımıza girdi. Pandemi dahil olmak üzere son 4 yıl gelir belirsizliği yaşamadık. Lakin ödeme düzensizliği ise hiç bitmedi. ÖTİS'in eksik yanı işte bu. Zaten öncelikli sıkıntımız da ödeme düzeni sağlanma-

masıdır. Ancak bu tek sorun değil!

Rapor ve Cezalar Bezdirdi

Keşke denilmez ama bazen bunu bile diyoruz "keşke tek sorun ödeme düzensizliği olsa". Şuan raporlar ve cezaya dönme oranları kabul edilebilirliği çoktan aştı. Kimileri şoförden keselim diyor. Yahu herşeyin ceza olarak algılandığı bir ortamda şoför maaşı buna yeter mi? Kim bilerek ve isteyerek kaza yapar. Adı üstünde kaza! Bu bile cezaya dönüyor, esnafımız ek gelir kaybına sebep oluyor.

Başkanlarımız ve bizler her gittiğimiz toplantıda bunu dile getiriyoruz. Artık cezaların terbiye ediciliği aşıldı. Bu çalışanlarımızı yıldırma durumuna geldi. İnsanlar artık otobüste çalışmak istemiyor. Ani fren yüzünden ceza yazılıyor. İstanbul trafiği hangi aracın nereden üstüne geleceğini kim bilebilir? İçeride 100 yolcu, dışarıda onlarca araç ve yaya, trafik, stres bunların hiçbiri dikkate alınmadan ceza yağmur gibi geliyor.

Bugün otonom araç bile alsak eminim ki ceza yazılacak. Çünkü şoförsüz araç bile ani fren yapmak durumunda kalacaktır. Yola motor, bisiklet, yaya veya bir araç aniden atlayabilir. Hatta öyle olaylar gördük ki şoför bir hayvana çarpmamak için direksiyon kırıyor ve bu yüzden yolcudan hakaret görüyor. İnanıyorum ki hiçbir otonom araç şoförlerimizden daha konforlu bu hizmeti sunmaz. Ama sistem şoförlerimizi küstürdü. Artık personel bulamıyoruz.

Muayeneler Yüzünden Hatlar Satılıyor

Araç muayenesi gelen 1 ay önceden kara kara düşünmeye başlıyor. 200-300bin TL muayene öncesi esnafımız para harcıyor. Buna rağmen tek seferde geçebilen yok gibi. İş kaybı ve mali kayıp esnafı çok yordu. 242 maddelik bir muayene kriteri var. Sakın yanlış anlamayın bu TÜVTÜRK muayenesi değil. TÜVTÜRK'ten kalan tek bir aracımız yok. Çünkü bizim esnafımız parasını alamasa da aracın bakımını asla aksatmaz.

Muayeneden kalan bir araç gördüm torpidoda benim göremediğim bir çizik sebebiyle kalmış, tamponda fark edilmeyen bir göçükten, etek altı bir pas gibi muayeneye giderken bile yaşanabilecek basit eskimeler! Yazık insanlar şoförüne maaş ödeyemiyor. Vatandaş duraklarda otobüs bekliyor. Peki sonuç ne? Esnaf zardarda, vatandaş durakta.

Halk otobüsçü kamunun çok önemli bir yükünü sırtlanmış durumda. Maliyet olarak da belediyelere büyük kazanç sağlıyor. Ben asla halk otobüslerinin belediyelere yük olduğunu düşünmüyorum. Çünkü biz olmasak bu işin maliyeti en az 2 kat. Sırf bu yüzden bile bizi bu işten bezdirmek yerine teşvik etmeliler. Son yıllarda hat devirleri çok arttı,

ödeme düzensizliği ve baskılar sebebi ile sektörden giden hem esnaf hem de personel çok fazla. Bu kayıplar aslında Büyükşehir belediyesi'ne de bir zarar. Sektöre yatırım azalıyor, işi bilenler kaybediliyor.

Güncelleme Enflasyonu Tedavi Etmeli

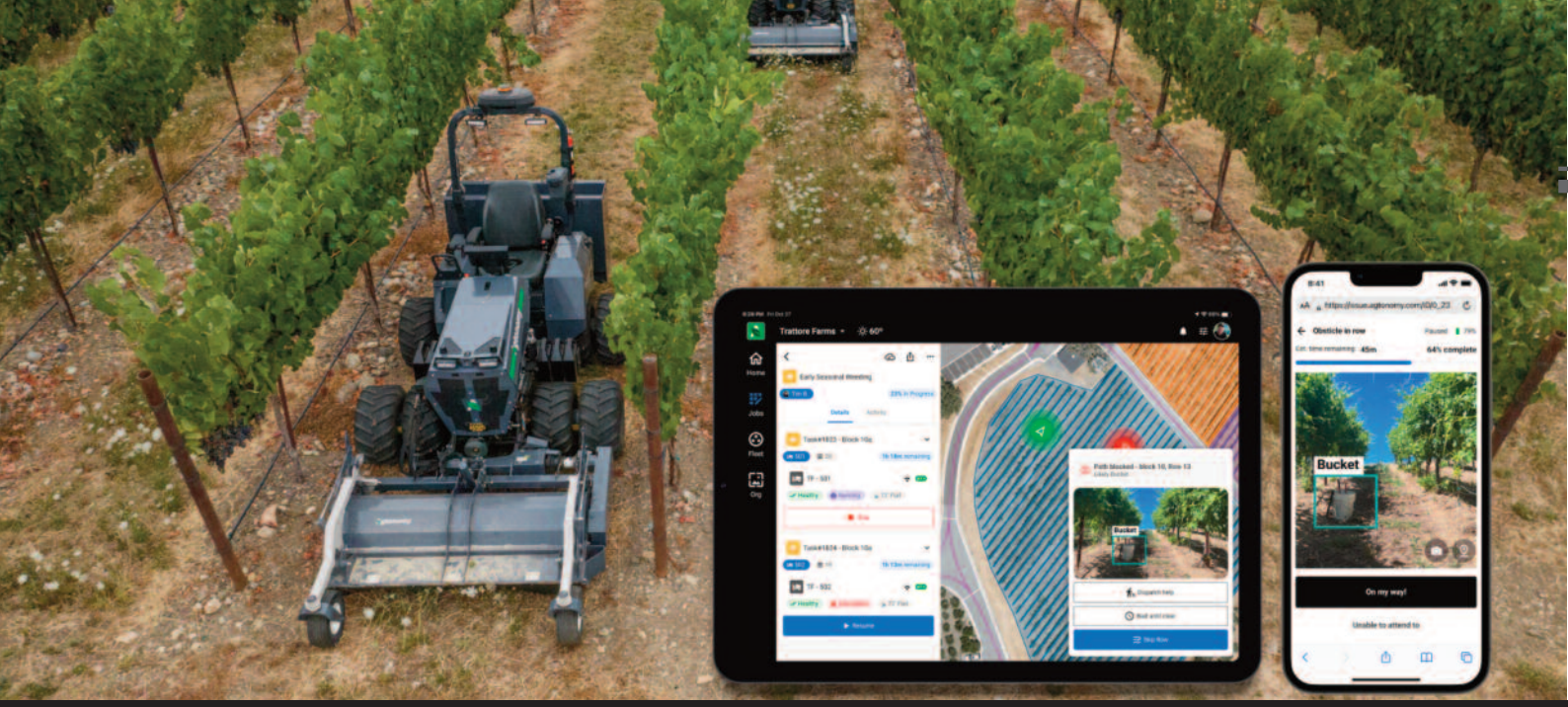
Maliyetler durmadan yükseliyor. Artık Türkiye'de ki enflasyon yabancıların bile ana gündemi. Bu ülkede son 3 yılda yaşanan enflasyon artık sanlanabilecek durum olmaktan çıktı. Bu enflasyon belki de en çok bizim sektörümüzde hissediliyor. Pandemiye 1.300.000 TL olan sıfır belediye tipi 12 metre otobüs şuan 8.500.000TL. bunun yanında lastik, akü, yaz, yedek parça, bakım gibi tüm maliyet kalemleri de arttı. Sağolsun İstanbul Büyükşehir Belediyesi'de bu duruma kayıtsız kalmadı. Daima güncelleme talebimiz meclisten oy birliği ile geçti. Belki olması gereken kadar değil ama imkanlar dahilinde onlarda en olabilir rakamları sunduklarına inanıyorum.

2024 yılında Temmuz için bir güncelleme talebimiz vardı. Asgari ücrete artış yapılması sebebi ile bu talep hayata geçmedi. Personel maliyetimiz artmadı ama diğer tüm giderlerimiz yüksek oranda değişti.

2025 yılı maliyet güncellemesi 2024'te ki kayıplar da dikkate alınarak değerlendirilmeli. Esnafın 2024 kayıpları ve 2025'te ki muhtemel artışlar dikkate alınarak bir güncelleme sağlanmalı. Bunlar esnafımız haklı talepleridir. Tüm bu gereksinimleri düzenlenen toplantılarda dile getiriyoruz. Teknik birimlerimiz bunlar doğrultusunda çalışmalar yapıyor, İETT ve İBB'ye resmi olarak sunuyor. Hem bürokratlar hem de siyasetçiler ile sıkı bir görüşme süreci yürütüyoruz. Bunları sadece olmalı diye bi satırlarda yazmıyoruz. Yazdıklarımızdan çok daha fazlasını görüşmelerde gündem yapıyoruz.

Şirketlerimiz ÖTİS ile beraber çok fazla mücadele sürecine başladı. Gerçekten çok zorlu bir çalışma süreci. Kimileri belki bunu farkında olmayabilir veya olmak istemeyebilir ama aslında yükümüz ve mücadelemiz çok arttı. Fakat süreç böyle ya da böyle diyalog masasında nihayete erer. Bazı konularda Türkiye-AB müzakereleri gibi fazla uzamış olabilir. Ancak ne olursa olsun çözüm diyalogda. Şuan İBB Genel Sekreterimiz başkanlığında yeni bir yapı kuruldu. Sorunlar eskisi gibi orer veya hat düzenlemesinden ibaret değil. Zaman alacak ama elbet çözülecek. Kişiler fani, kurumlar bakı. Mücadele edeceğiz, haklılığımızı anlatacağız. ÖTİS, ilk imzayı attığımız hali ile mi duruyor. Her geçen yıl eksiklerini düzelterek geliştirdik. Bugünün sorunları da hızlı veya yavaş e-lbet çözümlenecek. Bizim gayemiz en iyi şekli ile çözmek. Esnafımızın bize olan inancını ve desteğini her zaman görüyoruz. O desteğe layık olarak mücadelemizi sürdürüyoruz.





Allison Ventures, Agtonomy Şirketine Stratejik Yatırım Yapıyor

Allison Transmission'ın girişim sermayesi kolu, tarım ve arazi bakımı için yapay zekâ destekli otomasyon yazılımlarında uzmanlaşmış yazılım ve hizmet şirketi olan Agtonomy'ye yatırım yaptı.

Allison Transmission'ın girişim sermayesi kolu Allison Ventures, tarım ve endüstriyel uygulamalar için gelişmiş otonom ve yapay zekâ çözümlerinde uzmanlaşan Agtonomy yazılım ve hizmet şirketine stratejik bir yatırım yaptı. Bu yatırımla Allison, gelişmiş otomasyon ve bağlantı yoluyla ticari üretkenliği ve operasyonel verimliliği artırmada Agtonomy'yi destekleyecek.

2021 yılında kurulan Agtonomy, teknolojisini entegre ettiği traktör ve ekipmanları, tarım için güvenlik, kârlılık ve çevresel sürdürülebilirliğe

öncelik veren, dijital olarak kontrol edilen, görev odaklı bir sisteme dönüştürüyor. Kaliforniya merkezli şirket, tek bir kullanıcının filosunu izleyip kontrol etmesine olanak tanıyan, çiftçiler için işçilik maliyetlerini önemli ölçüde azaltan ve üretkenliği artıran yenilikçi uzaktan kontrol edilen uygulamasıyla kısa sürede fark yarattı.

Agtonomy CEO'su Tim Bucher, açıklamasında; "Allison'ın seçkin yatırımcı grubumuza katılmasından heyecan duyuyoruz. Destekleri, en gelişmiş teknolojideki otonom ve yapay zekâ çözümlerini kullanma misyonumuzu geliştirmemiz açısından çok önemli. Birlikte, sektörler arasında dönüşüm etkisi yaratmak için zemin hazırlıyoruz" şeklinde belirtti.

Yatırım, Agtonomy'nin pilot programını

genişletmek için gerekli kaynakları sağlamasına yardımcı olacak. Bu genişleme, daha büyük bir coğrafyayı kapsamanın yanı sıra, daha çeşitli tarımsal ihtiyaçlara hitap eden ek araç ve ekipman platformlarını da içerecek ve programın genel etkinliğini artıracak.

Allison Transmission Strateji, İş ve Şirket Geliştirme Başkan Yardımcısı Todd Bradford; "Allison Ventures, belirli yatırım hedeflerimizle uyumlu olmakla birlikte farklı stratejik alanlarda inovasyonu teşvik etme taahhüdümüzü de temsil eden Agtonomy ile iş birliği yapmaktan memnuniyet duyuyor. Bu ortaklık, mali bir yatırımdan öte; bilgi ve teknik paylaşımı kapsayan iş birliği olmasıyla önem taşıyor" diye açıkladı.

Shell ve UND, Yenilikçi Çözümler Sunuyor



Shell Filo Çözümleri ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) arasında iş birliği anlaşması imzalandı. Anlaşma kapsamında UND üyeleri Shell Card ile; Shell'in Avrupa'daki yaklaşık 30 bin istasyonluk ağında yararlanma imkânının yanı sıra, köprü, tünel, otoyol geçiş ödemeleri, KDV ve ÖTV iadeleri, Ro-Ro ve RoLa hizmetleri ve Yol Yardımı gibi özel ayrıcalıklarından faydalanacak.

Shell & Turcas AŞ Filo Çözümleri Direktörü Hakan Burak Güner ve UND Yönetim Kurulu Başkanı Şerafettin Aras'ın katılımıyla gerçekleşen imza töreninde, Shell Card'ın sunduğu avantajlar ve UND üyelerine sağlanan özel ayrıcalıklar ön plana çıktı.

İmza töreninde Shell Filo Çözümleri Avrupa Kurumsal Satışlar Müdürü Kaan Tanyeri'de, Shell Card'ın nakliyecilere sunduğu avantajlarla ilgili kıymetli bilgilerin paylaşıldığı bir sunum yaptı.

100 yılı aşkın süredir Türkiye'yi ileri taşıyan çözümler sunan Shell, UND ile yaptığı bu iş birliği sayesinde uluslararası taşımacılık sektöründeki şirketlere daha güvenli, kaliteli ve verimli hizmetler sunmayı hedefliyor.

Shell Card, otoyol geçişlerinden vergi iadelerine, feribot hizmetlerinden yol yardımına kadar geniş bir yelpazede taşımacılara büyük kolaylıklar sağlıyor. UND üyeleri, bu hizmetlerden özel avantajlarla faydalanma fırsatı yakalıyor.

Avrupa'da geçiş ücretleri ve vergi iadesi kolaylığı

Shell Card, taşımacılara sağladığı tek bir cihaz ile 15 ülkede zahmetsiz elektronik geçiş imkânı sunmasının yanı sıra tüm Avrupa genelinde otoyol, köprü ve tünel geçişleri için fark yaratan çözümler sunuyor. Ayrıca, Shell aracılığıyla KDV ve ÖTV iadeleri filo yöneticilerine ek evrak işi yaratmadan yönetiliyor, sunulan

net faturalandırma yöntemi ile müşterilerinin nakit akışlarına fayda sağlanıyor.

Yol yardım ve tamir hizmetiyle güvenli taşımacılık

Shell Card ile taşımacılara sunulan 7/24 yol yardım hizmeti, 40 ülkede 300'den fazla anlaşmalı servis noktasında geçerli. Tüm tamir ve bakım masraflarının Shell Card ile ödenebilmesi sayesinde, taşımacılar hem zamandan hem de maliyetten tasarruf edebiliyor.

Shell Card kullanıcıları, Transcamion ve P&O Ferries'in sunduğu 1.300'den fazla feribot güzergahından yararlanabilirken, Rail Cargo Austria ile karayolu ve tren yolculuklarını birleştirerek operasyonel kabiliyetlerini güçlendirebilme fırsatı elde edebiliyorlar.

Shell & Turcas AŞ ve UND'nin bu stratejik iş birliği, taşımacılık sektörüne yenilikçi çözümler sunarak sektörün gelişimine önemli katkılarda bulunuyor.

Kentkart, Barcelona Akıllı Şehirler Fuarı'nda Teknolojilerini Tanıttı

“ Her yıl Kasım ayında Barcelona'da düzenlenen Smart City Expo World Congress fuarı bu sene de yoğun ilgi gördü. Etkinlik, 25.000'den fazla sektör profesyoneli ve 1.150'den fazla katılımcıyı ağırlayarak, konunun uzmanlarına akıllı şehirler alanında geliştirilen son teknolojileri deneyimleme fırsatı sundu.

Kentkart, düzenli olarak katıldığı bu etkinlikte akıllı ulaşım teknolojilerini tanıttı. Fuar hakkında bilgi aldığımız Kentkart Global Pazarlama Müdürü Dr. Volkan ŞEN, akıllı şehir denince akıllı ulaşımın akıllara geldiğini ve Kentkart olarak bu alana özel teknolojiler geliştirdiklerini belirtti.

Barcelona'da düzenlenen Akıllı Şehir fuarına önem verdiklerini belirten Dr. Volkan ŞEN, “bu fuarda farklı ülkelerden gelen akıllı şehir vizyonuna sahip yerel yöneticilere en son teknolojilerimizi tanıtmaya fırsatı buluyoruz” dedi.

Dr. Volkan ŞEN ayrıca; 1999 yılında beri ülkemizde elektronik ücret toplama ve akıllı ulaşım sistemleri alanında faaliyet gösteriyoruz. Kendi bünyemizde yürüttüğümüz Ar-Ge faaliyetleri ile kendi yazılımlarımızı ve kendi cihazlarımızı üretiyoruz. Sahip olduğumuz tecrübe ve know-how ile bugün Dünya standartlarında teknolojiler

geliştiriyoruz. Ülkemizde hizmet verdiğimiz 24 şehrin yanında bugün 17 farklı ülkede kentkart teknolojileri kullanılıyor. Bu hepimiz için büyük bir gurur” ifadelerini kullandı.

Etkinlik boyunca Kentkart'ın standını ziyaret eden misafirler, toplu taşımada devrim yaratacak teknolojileri inceleme fırsatı buldular. Özellikle QR kod ve temassız kredi kartları ile ödeme alabilen kart okuma cihazları ve yolculara büyük kolaylık sağlayan mobil uygulama ziyaretçilerin beğenisini kazandı.

Kentkart temsilcileri, teknolojinin yalnızca ödeme süreçlerini iyileştirmekle kalmayıp, kentlerin karbon ayak izini azaltma ve sürdürülebilirlik hedeflerini destekleme konusundaki rolünü de vurguladılar. Bu yönüyle kentkart'ın şehir içi hareketliliği dönüştürme ve daha yeşil bir gelecek için sürdürülebilir çözümler sunma taahhüdünü yerine getirdiğini belirttiler.





TOPLU TAŞIMANIN GELECEĞİ VE HİZMET ODAKLI YÖNETİM ANLAYIŞIMIZ

“

13 Kasım 2024 tarihinde gerçekleştirdiğimiz 29. Genel Kurulumuz, Öz Ulaş tarihinin dönüm noktalarından biri olarak kayıtlara geçmiştir. Şirket tarihimizin en yüksek oy oranıyla yeniden göreve seçilmiş olmak, bizler için yalnızca bir başarı değil, aynı zamanda taşıdığımız sorumluluğun daha da ağırlaştığını gösteren anlamlı bir mesajdır.

Bu zor dönemde ortaklarımızın gösterdiği teveccüh, yalan, dolan ve iftira kampanyalarına karşı en güzel cevabı vermiştir. Bu güven, yalnızca yönetim kurulumuzun geçmişteki çalışmalarına bir teşekkür değil, aynı zamanda geleceğe yönelik beklentilerin ve umutların güçlü bir ifadesidir.

Hizmet Odaklı ve Sağduyulu Yönetimin Önemi

Toplu taşıma gibi bir kamu hizmetini yönetirken, temel yaklaşımımızın; hizmet odaklılık, sağduyu ve uzun vadeli stratejik düşünce üzerine inşa edilmesi gerektiğine inanıyoruz. Aday olurken yalan vaatler veya karalama kampanyaları yerine, projelerimizi, vizyonumuzu ve hedeflerimizi net bir şekilde ortaya koymayı tercih ettik.

Bizler, temsil ettiğimiz sektörü yalnızca ekonomik bir faaliyet alanı olarak görmüyoruz. Toplu taşıma, kent yaşamının düzenlenmesi ve vatandaşlarımızın yaşam kalitesinin artırılması için hayati bir öneme sahiptir. Bu nedenle, Öz Ulaş'ın yönetim anlayışını şu temel ilkelerle şekillendiriyoruz:

1. Hizmet Odaklılık: Yolcularımızın ve ortaklarımızın ihtiyaçlarını ön planda tutarak, daha kaliteli, güvenilir ve erişilebilir bir toplu taşıma hizmeti sunmayı hedefliyoruz.

2. Sağduyu ve Akılselim Yaklaşım: Şirketimizin iç huzurunu ve sektörel uyumu korumak için daima yapıcı ve çözüm odaklı bir dil kullanıyoruz. Eleştirileri yok saymak yerine, yapıcı bir anlayışla bu eleştirilerden ders çıkarıyoruz.

3. Projelerle Güven İnşa Etmek: Sözlerimiz ve eylemlerimiz arasındaki tutarlılık, ortaklarımızın bize duyduğu güvenin temelini oluşturuyor. Yönetim olarak, her zaman somut projelerle geleceği inşa etmeyi önceliklendiriyoruz.

Bu Dönemde Göreve Seçilmenin Anlamı

Ekonomik sıkıntıların ve sektörel belirsizliklerin en yoğun şekilde hissedildiği bir dönemde, şirket ortaklarımızın bizlere gösterdiği yüksek destek, büyük bir anlam taşımaktadır.

- Bu güven, yıllardır Öz Ulaş'ın vizyonunu temsil eden bir yönetim anlayışının doğruluğunu bir kez daha teyit etmiştir.

- Aynı zamanda, sektördeki olumsuz algılara karşı ortaklarımızın

zın iradesinin bir zaferi olarak da değerlendirilmektedir.

Bu süreçte aldığımız her karar ve attığımız her adım, şirketimizin sadece bugünkü ihtiyaçlarını karşılamakla kalmayıp, geleceğini de güvence altına almak amacıyla şekillendirilmiştir.

Kurumsal Güç ve Gelecek Vizyonu

29.Genel Kurulumuzda elde ettiğimiz bu sonuç, kurumsal yapımızın ne denli güçlü olduğunu bir kez daha ortaya koymuştur. Güçlü bir kurumsal yapı, yalnızca mevcut sorunlara yanıt vermekle sınırlı değildir; aynı zamanda, sektörel krizleri fırsata dönüştürme yeteneğini de beraberinde getirir.

Önümüzdeki dönemde:

1. Yenilikçi Çözümlerle Hizmet Kalitesini Artırmak:

- Çevre dostu araçlarla filosunu yenileyen,
- Akıllı ulaşım sistemleriyle teknolojiyi hizmete entegre eden,
- Yolcu memnuniyetini ön planda tutan bir yapı oluşturmayı sürdüreceğiz.

2. Ekonomik Zorlukların Üstesinden Gelmek:

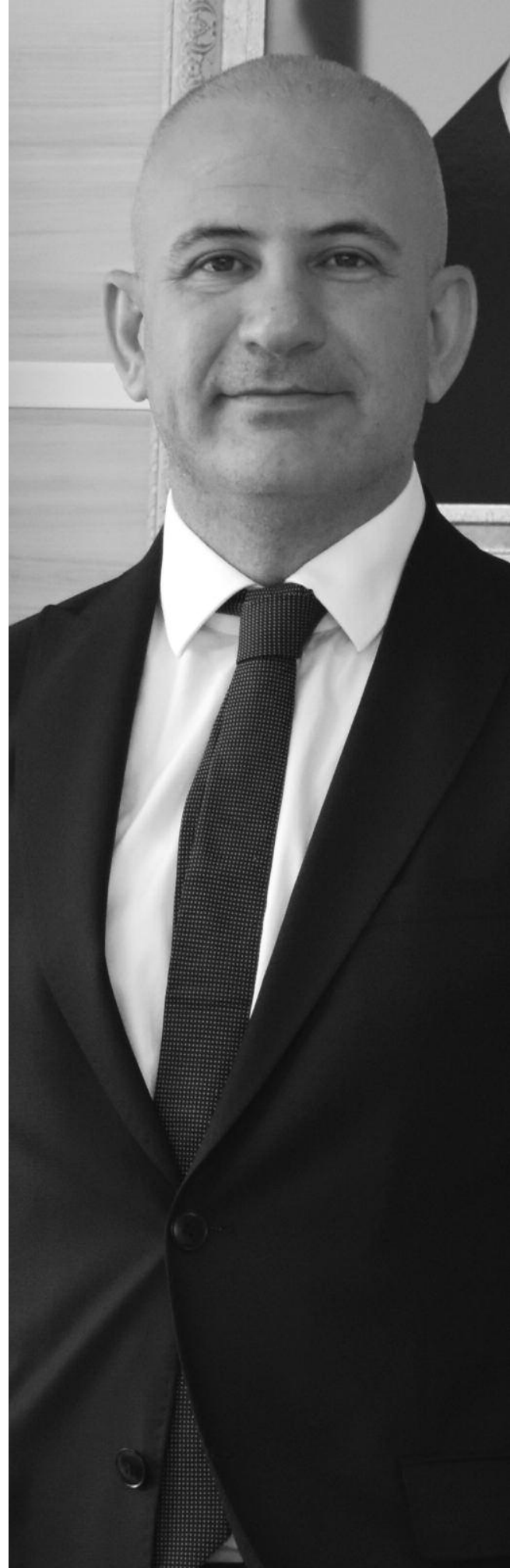
Artan maliyetlere rağmen, verimlilik odaklı bir yönetim anlayışıyla ekonomik dengeyi sağlamayı hedefliyoruz. Ayrıca, yerel ve ulusal teşvik mekanizmalarını harekete geçirmek için sektörel iş birliğini güçlendireceğiz.

3. Ortaklarımıza ve İstanbul Halkına Karşı Sorumluluğumuz:

Şirketimiz yalnızca ortaklarına değil, aynı zamanda İstanbul halkına karşı da sorumludur. Bu anlayışla, hizmet kalitesini sürekli artıracak projeler geliştirerek sektörümüzde fark yaratmaya devam edeceğiz.

29.Genel Kurulumuzda, ortaklarımızın bizlere gösterdiği bu yüksek teveccüh, daha güçlü bir Öz Ulaş için atacağımız adımlara ışık tutmaktadır. İstanbul gibi bir metropolde toplu taşımanın önemi, yalnızca bireylerin ulaşım ihtiyacını karşılamaktan öte, sosyal denge ve çevresel sürdürülebilirlik açısından da kritik bir rol oynamaktadır.

Bizler, bu zorlu dönemde yeniden göreve seçilmenin verdiği güçle, sektörde daha büyük bir sorumluluk üstlenmeye hazırız. Amacımız, geçmişte olduğu gibi gelecekte de hizmet odaklı ve sağduyulu bir anlayışla çalışarak hem ortaklarımızın hem de İstanbul halkının güvenine layık olmaktır.



ÖZULAŞ TOPLU TAŞIM SANAYİ
VE TİCARET A.Ş.'NİN 29.
GENEL KURUL TOPLANTISINA
HOŞ GELDİNİZ

SEDAT ŞAHİN DÖNEMİ ESNAFIN DESTEĞİ İLE DEVAM EDİYOR

“

Özulaş A.Ş.'nin 29. Olağan Genel Kurul Toplantısı, Sancaktepe Belediyesi Recep Tayyip Erdoğan Kültür Merkezi'nde düzenlendi. Toplantı, Özulaş A.Ş. Genel Müdürü İsmail Yolcu'nun açılış konuşmasıyla başladı ve ardından saygı duruşu ile İstiklal Marşı okundu.



Diivan kurulunda Yener Alioğlu, Nevzat Aybi, Mehmet Şimşek ve Metin Yıldızlı yer aldı. Toplantıya özel halk otobüsleri oda, şirket ve kooperatif başkanları, yöneticiler ve esnaf katılım gösterdi. Divan Başkanı Yılmaz'ın gündem hakkında bilgi vermesinin ardından Genel Kurul başladı.

Faaliyet raporu, Başkan Sedat Şahin tarafından okundu ve müzakere edilerek oy birliğiyle ibra edildi. Denetim ve bütçe raporu ise Özulaş A.Ş. Başkan Vekili Fesih Yıldızlı tarafından sunuldu. Faaliyet ve denetim raporlarının ardından, gündemin diğer maddeleri de oy birliğiyle kabul edildi. Seçim süresinin iki yıl olarak belirlendiği Genel Kurul'da yönetim ve denetim kurulu maaşları da kararlaştırıldı. Gündemin son maddesi olan yönetim ve denetim kurullarının seçimi için Sedat Şahin (Mavi Liste) ve Necdet Güney (Beyaz Liste) listeleri genel kurul üyelerine tanıtıldı.

Heyecanlı bir oylama süreci sonunda, Sedat Şahin 228.840 hisse oranı, Necdet Güney ise 124.320 hisse oranı aldı. Böylelikle Sedat Şahin, Özulaş Toplutaşım A.Ş.'nin yeni dönem başkanı seçildi. Güven tazeleyerek yeniden seçilen Başkan Sedat Şahin, teşekkür konuşmasında "esnafımız bugün bu salona gelerek hepimizi onurlandırdı. Çok olgun bir seçim süreci yaşadık. Esnafımıza ve bizlere rakip olan arkadaşlar teşekkür ederim. Esnafımız bana ve ekibime büyük bir teveccüh gösterdi. Yaptıklarımızın yapacaklarımıza teminat olduğuna inanırım. Özulaş başkanı olarak bana bu görevi layık gören tüm ortaklarımıza teşekkür ederim. Bugün bir seçim yaşadık, yarın ise hizmet bizi bekler. Desteğinizle sektörümüze nice güzellikler yaşatma adına bu göreve layık görüldüğüm için mutlu ve gururluğum. Göreceksiniz kazanan bugün Sedat Şahin ama hergün Özulaş kazananaktır" dedi.

YENİ YÖNETİM KURULU

Sedat Şahin
İbrahim Ayılmazdır
Fesih Yıldızlı
Mehmet Arı
Erdal Fidan
Serhat Akçakaya
Mehmet Ali Alpata
İsmail Demirel
Nejdet Aksu

DENETİM KURULU

Maşallah Sezgin
Ersin Hasağdaş
Nihat Aktaş





“Acıbadem Dr. Şinasi Can (Kadıköy) Hastanesi Beslenme ve Diyet Uzmanı Tuba Sungur “Kış çayları dikkatli tüketilmezse faydadan çok zarar verebilir! Özellikle diyabet, hipertansiyon gibi kronik hastalığı olanlar bu çayları tüketmeden önce mutlaka içeriğini öğrenip doktoruna danışmalıdır. Çünkü içeriğindeki bitkiler kullanılan ilaçlarla etkileşime girebilir ve hastalığın şiddetini artırabilir. Ayrıca mide sorunlarından diyabete, böbrekten karaciğere çok ciddi tehlikelere neden olabilir. Çocuklarda 6. aydan önce kesinlikle bitki çayı verilmemelidir. 6. aydan sonra papatya, ihlamur, nane çayı ve 4-10 yaş arasındaki çocuklarakafeinsiz bitki çayları mutlaka doktoruna danışarak, aşırıya kaçmadan verilebilir” diyor.

KIŞ ÇAYLARINI TÜKETİRKEN DİKKAT!

Beslenme ve Diyet Uzmanı Tuba Sungur, en çok tüketilen 7 kış çayını sıraladı, önemli uyarılar ve önerilerde bulundu.

Kekik çayı

Üst solunum yolu enfeksiyonlarında akla gelen çaylardan olan kekik çayının çoğunlukla bilinmeyen özelliği ise tansiyon düşürmesidir. Düşük tansiyonlu kişilerde kan basıncını daha da düşürmesi nedeniyle önerilmemektedir. Kekik çayı hipertansiyon (yüksek tansiyon) hastalarının kullandığı tansiyon düşürücü ilaçların da etkinliğini artırarak hayati risk oluşturmaktadır. Bu nedenle yüksek tansiyonu olan kişilerin kekik çayını hiç tüketmemesi veya tüketmeden önce mutlaka doktorlarına danışarak tüketmeleri gerekmektedir.

Kuşburnu çayı

Kış çaylarının olmazsa olmazı kuşburnu, içeriğindeki C vitamini sayesinde bağışıklık sistemini korur ve güçlendirir. Soğuk algınlığı ve gribal enfeksiyonlara karşı vücudun direncini artırır. Ancak gün içerisinde yaklaşık iki fincan fazla tüketimi deride kaşıntı gibi alerjik reaksiyonlara neden olabilir. Bu bitki çayı ağızda ve sindirim sisteminde tahrişe yol açabilir. Yüksek C vitamini içerdiği için aşırı tüketiminde böbrek taşı oluşumu riskini artırabilir. Ayrıca kan sulandırıcı ilaçlarla etkileşime girebileceği için kan sulandırıcı ilaç kullanan kişiler mutlaka doktoruna danışmalıdır.

Adaçayı

Boğaz enfeksiyonuna çok iyi gelir. Solunum yollarını rahatlatan ve öksürüğe iyi gelen adaçayı bazı ilaçlarla etkileşime girme potansiyeline sahiptir. Özellikle kan sulandırıcı ilaçlar, diyabet ilaçları ve antidepresan ilaç kullanan kişiler doktoruna danışmadan kesinlikle tüketmemelidir. Hamilelere rahim kaslarını uyarıcı etkisinden dolayı adaçayı tüketmemelidir.

Zerdeçal çayı

Beslenme ve Diyet Uzmanı Tuba Sungur “Gerek arkadaş çevresinde gerekse internette ve sosyal medyada bitki çayları ile ilgili pek çok tarif paylaşıyor. Ancak bu çaylar fazla tüketildiğinde ya da ilaçlarla etkileşime girdiğinde sağlığa ciddi zararlar verebilir. Örneğin; zerdeçal, içerdiği curcumin sayesinde antioksidan ve anti-inflamatuar (iltihap giderici) etkiler göstererek fayda sağlasa da; safra salgısını artıracağından safra taşı, safra kanalı tıkanıklığı veya karaciğer rahatsızlığı olanlar kesinlikle tüketmemelidir. Kan sulandırıcı, diyabet, reflü ilaçları kullananların da zerdeçal tüketmeden önce mutlaka uzmana danışması önerilir” diyor.

Zencefil çayı

Soğuk algınlığı semptomlarını, öksürüğü azaltır ve boğaz ağrısına iyi gelir. Mide bulantısına, sindirim sorunlarına iyi gelir. Ancak tıpkı zerdeçal gibi zencefil de safra salgısını artırdığı için safra kesesi ile ilgili rahatsızlığı olanların uzman kontrolünde tüketmesi önemlidir. İlaçlar ile etkileşim riski

yüksek olduğu için ilaç kullananların mutlaka uzmana danışması gerekmektedir.

Ihlamur çayı

Ihlamur vücuttaki iltihaplanmayı önlemeye yardımcı olan antioksidanlar içerir. Soğuk algınlığı semptomlarını azaltır. Ağrı ve krampları hafifletmeye destek olur. Ihlamur tüketirken dikkat edilmesi gereken en önemli nokta aynı ihlamuru gün boyu birkaç kez ısıtıp, üzerine su döküp kullanmak yerine her defasında yeni baştan demlemeye dikkat edin. Ihlamurun kaynatılması içeriğindeki antioksidan olan polifenollerin azalmasına sebep olur. Bu nedenle ihlamur demleme yöntemi ile hazırlanmalı. Ihlamurun aşırı tüketimi kalp rahatsızlığına yol açabilir ve vücuttan aşırı su atımına neden olabilir. Ihlamur çayının önerilen tüketimi günde 2-3 fincan geçmemelidir. Alerjik yapısı olanların ve düzenli ilaç kullananların da mutlaka doktora danışması gerekir.

Yeşil çay

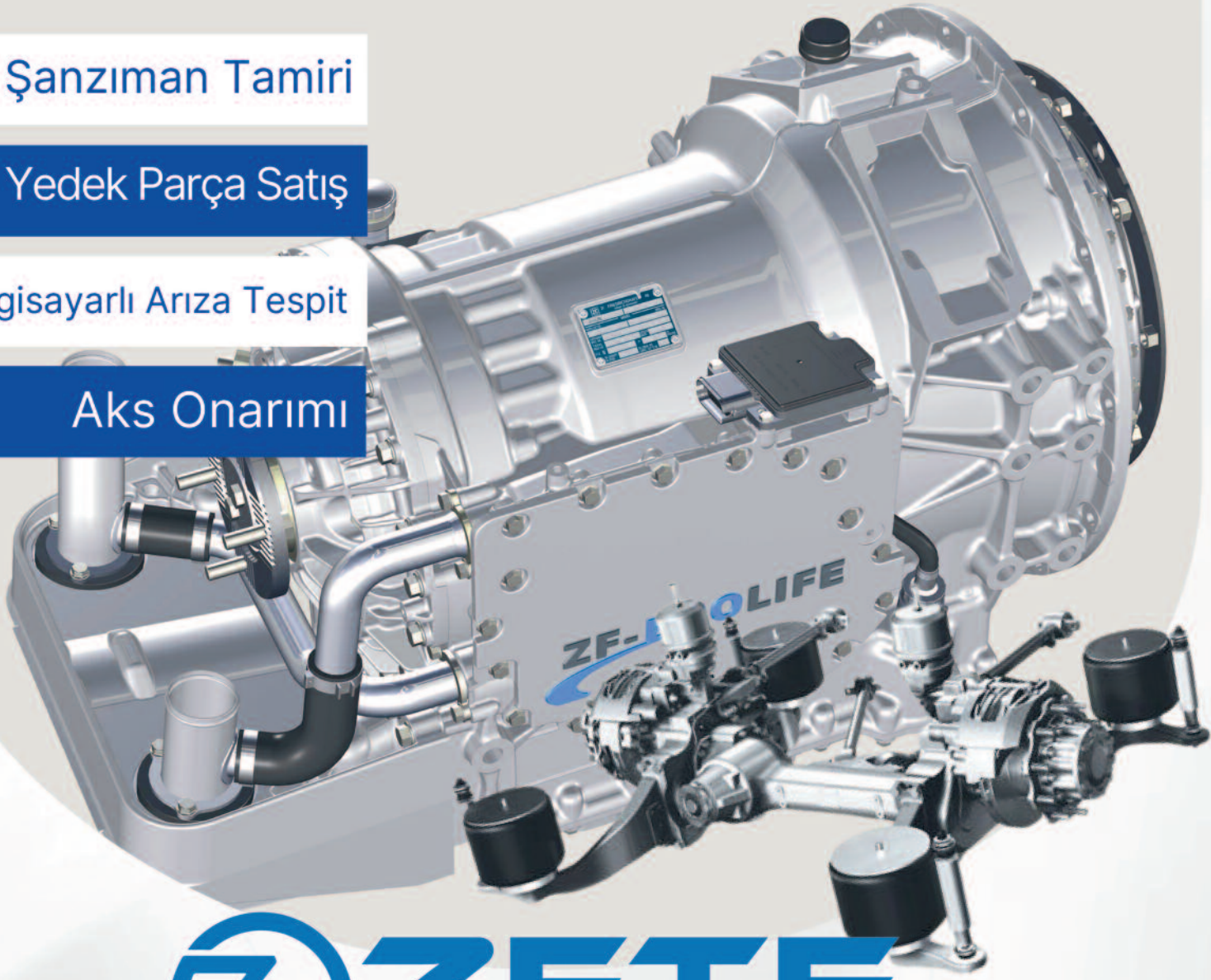
Beslenme ve Diyet Uzmanı Tuba Sungur “Yüksek antioksidan kapasitesi sayesinde düzenli tüketimde bağışıklık sistemini güçlendirici ve kronik hastalıklardan koruyucu etki gösterir. Ancak aynı zamanda yüksek miktarda kafein içerdiği için yüksek tansiyon hastalarında, kalp hastalarında, gebelerde ve emziren annelerde fazla tüketimi oldukça risklidir; bu gruba dahil olanların günde maksimum 1 fincan tüketmesi uygun olacaktır. Sağlıklı kişilerde ise günlük tüketim 2 fincanın üzerinde olmamalıdır” diyor.

Şanzıman Tamiri

Yedek Parça Satış

Bilgisayarlı Arıza Tespit

Aks Onarımı



EĞİTİMLİ UZMAN KADRO

ECOLIFE & ECOMAT

KALTELİ HİZMET
UYGUN FİYATA

CUMHURİYET CAD. ÇIFTLIK MAH. NO:132 34830 BEYKOZ/ ISTANBUL

+90 554 400 98 55

+90 534 503 71 81

info@zfte.com.tr

www.zfte.com.tr



8.5, 12 VE ŐİMDİ 18 METRE İLE ŐEHİRİN TAM MERKEZİNDE

İstanbul Sancaktepe Showroom

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 Showroom

Őehit Osman Avcı Mah. Fatih Sultan Mehmet Bulvarı
No:475/A İç Kapı No:47 Etimesgut / ANKARA
Telefon : 0(312) 219 76 76 | Faks : 0(312) 219 79 00