

HALK ULAŞIM

halkın ulaşımı

Yıl: 15 - Sayı:173 - Fiyat:100 ₺

Minibüs – Servis – Belediye ve Halk Otobüsü

Ekim 2024

Mavi Marmara Oy Birliğiyle Kararını Verdi ESNAF SEÇER, RAMAZAN GÜRLER



Halk Otobüsleri ve Finansal Zorluklar:
Sürdürülebilirlik Tehlikede



"Esnafın Yüğü Ağırlaşıyor:
Toplu Taşımada Kriz Kapıda"

OTOKAR'DAN GÜRCİSTAN'A 95 ARAÇLIK DEV İHRACAT ANLAŞMASI



SOLMAZ'DAN
ÇEVRE DOSTU FİLO



EBEDİ İSTİKAMETİMİZ CUMHURİYETİMİZ

Ebedi istikametimiz Cumhuriyetimizden ilham alarak durmadan çalışıyor ve üretiyoruz. Geleceğe umutla bakmamızın sebebi Cumhuriyet 101 yaşında.

29 Ekim Cumhuriyet Bayramımız kutlu olsun.

Mercedes-Benz
The standard for buses.





KONU YOL ARKADAŞINIZSA, UZMAN EKİBİMİZ HER ZAMAN YANINIZDA.

Yol arkadaşınız uzman ellerde! Mercedes-Benz Kaporta & Boya Atölyesi'nde hasar onarımlarınız uzmanlarımız tarafından gerçekleştirilir.

#İlkGünküGibi

Mercedes-Benz
The standard for buses.



editörden



İstanbul'un Omurgası Çatırıyor: Toplu Taşımada Ekonomik Çıkmaz

Toplu taşıma, sadece bir ulaşım sistemi değildir; aynı zamanda milyonlarca insanın hayatını kolaylaştıran ve kentlerin ritmini düzenleyen bir damardır. Ancak, bu damarın arkasındaki motor gücü olan esnaf ve işletmeciler, büyük bir yükün altında ezilmeye devam ediyor. İstanbul gibi büyük bir metropolde toplu taşıma hizmeti sunan esnaf, ödeme ve maliyetlerin altında ezilerek zor bir süreçten geçiyor.

Bir esnaf düşünün: Sabahın erken saatlerinde direksiyon başına geçiyor, saatlerce şehrin karmaşasında direksiyon sallıyor, günün sonunda eve döndüğünde aklında sadece geçim derdi var. Hem vatandaşları güvenli bir şekilde taşıma sorumluluğunu üstleniyor, hem de ekonomik anlamda bir çıkmazın içinde. Bunun en büyük sebebi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile yaşanan ödeme sıkıntıları. Aylardır beklenen ödemeler gelmeyince, esnaf borçlanmak zorunda kalıyor, borçlar kartopu gibi büyüdükçe büyüyor. Üstüne bir de yakıt, bakım ve diğer işletme maliyetleri eklendiğinde durum iyice içinden çıkılmaz bir hale geliyor.

Özellikle yaz aylarında maliyetler arttığında, kışa girmeden önce esnafın sabrı taşımaya başlıyor. Herkesin farkında olduğu bir gerçek var: Toplu taşıma sistemi, İstanbul gibi dev bir şehirde zaten büyük bir zorluk. Araçlar eskiyor, bakım ve onarım ihtiyacı artıyor, ancak bunun için kaynak yok. Belediyenin sunduğu ödeme planları, günü kurtarmak için atılmış adımlar gibi görünüyor. Oysa esnafın beklentisi uzun vadeli bir çözüm. Ödemeler zamanında yapılmalı, esnafın da kendilerini ve ailelerini geçindirebileceği, araçlarını yenileyip daha iyi hizmet sunabileceği bir ekonomik düzen sağlanmalı.

Bir diğer önemli mesele ise bu ekonomik çıkmazın sektörde yarattığı güvensizlik. Bir esnaf düşünün, aylardır beklediği ödeme gecikiyor. Oysa o ödemeye aracının bakımını yaptıracak, belki birikmiş borçlarını kapatacak. Ancak ödeme gecikince işler sarpa sarıyor, o da borçlanmak zorunda kalıyor. Bu durum sürdürülebilir değil. Her geçen gün, bu sistem içinde çalışan binlerce insanın ekonomik anlamda daha da zorlanması sebep oluyor.

Bu noktada önemli bir soruyu sormak gerek: Bu kadar büyük bir şehre hizmet eden toplu taşıma sektörü, neden bu kadar savunmasız? İstanbul Büyükşehir Belediyesi, toplu taşıma sisteminin işleyişine dair çok daha kapsamlı bir ödeme planı ve sürdürülebilir bir mali düzenleme yapmalı. Çünkü bu iş sadece esnafın sorunu değil, aynı zamanda şehri etkileyen büyük bir mesele. İnsanların toplu taşıma sistemine olan güveni, hizmetin kalitesine ve sürekliliğine bağlıdır. Eğer esnaf ekonomik olarak rahat bir nefes alamazsa, bu güven de ciddi anlamda sarsılacak.

MURAT UZUN

İçindekiler

4



ALIN TERİ YOLDA KALİYOR İSTANBUL'DA TOPLU TAŞIMAYI KİM TAŞIYACAK?

10



OTOKAR'DAN GÜRCİSTAN'A 95 ARAÇLIK DEV İHRACAT ANLAŞMASI



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

Adnan 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



**MAN, IAA Transportation
2024 Fuarında
Geniş Tahrik Sistemi
Çeşitliliğiyle İlham Verdi**

8



**Kentkart ConteQ Expo
2024 Teknoloji Fuarında
Yoğun İlgi Gördü**

14



**SOLMAZ'DAN
ÇEVRE DOSTU FİLO HAMLESİ**

20-21



**TÜRKİYE'DE
ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN
MÜLKİYET HAKLARI**

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



ALIN TERİ YOLDA KALİYOR İSTANBUL'DA TOPLU TAŞIMAYI KİM TAŞIYACAK?

İstanbul'un kalabalık sokaklarında günlerini geçiren otobüs şoförlerinin ne tür zorluklarla karşı karşıya olduğunu kaçırmız düşünürüz? Her gün işe giderken, bir duraktan diğerine geçerken binip indiğimiz o otobüslerin ardındaki emek, sıkıntılar ve görünmeyen kahramanlar vardır. Herkes için sıradanlaşan bu toplu taşıma araçları, otobüs esnafı için birer geçim kapısı. Ama bu kapının arkasında artan borçlar, birikmiş alacaklar, zorlu yol şartları ve daha nice engel yatıyor.

Otobüs esnafının belini büken en büyük sorunlardan biri birikmiş ödemeler. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'yle yapılan anlaşmaya göre otobüs esnafının hak ettikleri ödemeleri zamanında alması gerekiyor. Ancak bu ödeme düzeni ne yazık ki kağıt üstünde olduğu gibi işlemiyor. Esnafımız, Haziran'ın parasını alamamış, Ekim ayına geldik ama hala bu yazın sıcaklığında çalışıp hak ettikleri parayı cebine koyamamış. Dört aydır birikmiş paralarla bekleyen esnaf, Ekim ve Kasım'da yapılacak kısmi ödemelere umut bağlamış durumda. Ancak bu ödemeler, günü kurtarmaktan öteye gitmeyecek gibi görünüyor.

Böyle bir finansal sistemde, insanların hayatlarını nasıl sürdürebilir? Kirasını, faturalarını, çocuklarının okul masraflarını nasıl karşılayabilir? Sadece esnaf değil, her birinin aileleri de bu ekonomik çıkmazın içine çekiliyor. Oysa yapılan iş, az buz bir iş değil. Her gün on binlerce yolcuyla taşınmak, İstanbul gibi bir şehirde büyük bir hizmettir. Ancak bu hizmetin karşılığı, zamanında ve adil bir şekilde verilmediğinde ne yazık ki insanlar çaresiz kalıyor.

Esnafın Üzerindeki Denetim ve Cezalar

Bir diğer büyük sorun, otobüs esnafının sürekli denetim altında tutulması. Kamera sis-

temleriyle izleniyor, yolcu şikayetlerine göre cezalandırılıyor. Tabii, toplu taşıma hizmetlerinin denetlenmesi ve güvenliğinin sağlanması önemli. Fakat bazen bu sistem adaletsiz bir şekilde işliyor. Şoförler, yolcuların en ufak şikayeti üzerine ağır cezalar alabiliyor. Araçlarının teknik sorunları ya da yetersiz bakımları nedeniyle muayeneden geçemeyen otobüsler, defalarca ceza yiyebiliyor.

Bir otobüs esnafının, aracını her gün yollara güvenle çıkarabilmesi için düzenli bakım yapması şart. Fakat, bu bakımın bir maliyeti var. Ve işte o maliyet, ödeme bekleyen esnafın karşılayabileceği bir şey değil. Öyle ki, esnaf borçlanarak araç bakımlarını yapmaya çalışıyor. Alacaklarını tahsil edemeyen bir esnaf, bu bakımları nasıl yapacak? Cezalar ve denetimler artarken, esnafınomzundaki yük de katlanıyor.

Kalıcı Bir Yol Haritası Şart!

Peki, bu sorunların çözümü ne olabilir? İlk olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ödemeleri zamanında yapması bir zorunluluk. Esnafın birikmiş alacakları varken, onları bekletmek, işleri daha da içinden çıkılmaz hale getiriyor. Eğer belediye otobüs hizmetlerinin devam etmesini istiyorsa, bu hizmeti sunan esnafın haklarını gözetmeli ve ödeme planlarını aksatmamalıdır. Yoksa yarın, otobüsler yollara çıkamaz hale gelir ve bu da tüm şehri etkileyen bir kriz yaratır.

Ayrıca, araçların bakım süreçlerinde esnafa destek sağlanmalı. Muayeneden geçemeyen araçlar, esnafın kendi imkanlarıyla düzeltebileceği bir problem değil. Belediye, bu konuda esnafa finansal destek sağlayarak otobüslerin bakımlarının zamanında yapılmasını sağlayabilir. Bu, hem toplu taşımada güvenliğinin artmasına katkı sağlar hem de şoförlerin üzerindeki cezai baskıyı hafifletir.

Denetim sistemi de daha adil bir hale ge-

tirilmelidir. Her yolcu şikayetinin bir ceza doğurması, şoförleri iş yapamaz hale getiriyor. Tabii ki denetim olmalı, ancak bu denetim esnafın haklarını da gözetmelidir. Teknolojiyle şoförlerin her an izlenmesi, onların psikolojisi üzerinde de olumsuz etkiler yaratıyor. Bir şikayet üzerine verilen ağır cezalar, esnafı bir yandan mali yük altına sokarken, bir yandan da motivasyonunu düşürüyor.

Ya Gelecek?

İstanbul'da toplu taşıma hizmetlerinin geleceği, bugünden çok daha zorlayıcı olabilir. Nüfusun her geçen gün arttığı, trafiğin her yıl daha da içinden çıkılmaz hale geldiği bu şehirde, toplu taşımayı sürdüren esnafın sorunları çözülmezse, yarınlarda bu hizmetin devam etmesi imkansız hale gelir. 2025 yılına kadar yapılması planlanan yeni maliyet sözleşmeleri ve sistem iyileştirmeleri şimdiden konuşuluyor. Ancak, esnafın borçlar altında ezildiği bir düzende, bu planlar ne kadar uygulanabilir?

Halk otobüsleri, bu şehrin en önemli hizmet sağlayıcılarından biri. Her sabah erkenden direksiyon başına geçip, on binlerce insanı işine, evine, okuluna ulaştıran bu insanlar, hak ettikleri karşılığı alamazlarsa, bu sistem ayakta kalamaz. Belediye yetkililerinin, bu soruna acilen çözüm üretmesi gerekiyor. Yoksa esnafın dayanacak gücü kalmadığında, bu hizmeti kim verecek?

Sonuç olarak, İstanbul'un kaotik trafiği içinde boğuşan otobüs esnafı, sadece bir araç şoförü değil; şehrin damarlarındaki hayatı taşıyan insanlardır. Onların yaşadığı sıkıntılara duyarlı kalmak, İstanbul'un toplu taşıma sisteminin çöküşünü izlemek anlamına gelir. Umarım yetkililer, bu sese kulak verir ve bu köklü sorunlara kalıcı çözümler bulurlar. Yoksa hepimiz o durakta çok uzun süre bekleyeceğiz.


İDEAL YOL ARKADAŞINIZ

Ödüllü dış tasarımı ve geniş iç hacmiyle
Citiport 12 ve Kendo 12.3 Dizel araçlar, şehir içi ve
şehirler arası ulaşımda, konfor ve rahatlık sunuyor.



KENDO 12.3

CITIPOINT 12

ISUZU NUN TERCİHİ  MAXIMUS
DİZEL MOTOR YAŞLARI



MAN, IAA Transportation 2024 Fuarında Geniş Tahrik Sistemi Çeşitliliğiyle İlham Verdi

“

Taşımacılık sektöründe sürdürülebilirliğin öncüsü MAN, IAA 2024 fuarında, "Simplifying Business" sloganı altında ilk kez elektrikli, hidrojenli ve dizel teknoloji tüm kamyon tahrik sistemi portföyünü sergiledi. Fuarda, hafif dağıtım taşımacılığına yönelik geliştirdiği 12 tonluk elektrikli kamyonunu MAN eTGL'nin dünya prömiyerini de gerçekleştiren şirket, böylece müşterilerine 12 tondan 50 tona kadar eksiksiz bir elektrikli kamyon portföyü sunmaya başladı. MAN fuarda ayrıca, ilk etapta 200 araçlık küçük bir seri halinde üreteceği hidrojen yanmalı kamyonu MAN hTGX'in prototipini de tanıttı.

MAN Truck & Bus, IAA Transportation 2024 fuarında, karayolu yük taşımacılığının karbonsuzlaştırmaya yönelik araçları ile ilgi odağı oldu. Şirket, inovatif ve sürdürülebilir taşımacılık çözümlerini temsil eden elektrikli, hidrojenli ve son teknoloji dizel tahrikli kamyonlarını Salon 12, Stand C20'de sergiledi. "Simplifying Business" sloganı altında elektrikli, hidrojenli ve dizel teknoloji tüm kamyon tahrik sistemi portföyünü ilk kez sergileyen MAN, ayrıca elektrikli kamyonu eTGL'nin de dünya prömiyerini yaptı.

"Elektromobilité, MAN Kamyon ve Otobüslerinin ana tahrik teknolojisidir"

"CO2 içermeyen yük taşımacılığına geçiş çeşitli tahrik teknolojileri ile karakterize edilse de odak noktamız açıkça ana tahrik teknolojisi olarak elektromobilité" diyen MAN Truck & Bus CEO'su Alexander Vlas-kamp, şunları söyledi:

"Tamamen yeni geliştirdiğimiz PowerLion aktarma organları ve yeni D30 motor ile dizel tahriki daha da verimli, ekonomik ve CO2 emisyonları açısından daha düşük hale getirdik. Bu motor TRATON GROUP'un ortak motor platformuna dayanmaktadır ve geliştirme departmanlarımız arasındaki yoğun iş birliğinin somut sonucudur. MAN'da yanmalı ve elektrikli kamyonları aynı seri üretim hattında üretiyoruz, bu da talebin elektrikli kamyonlara doğru kaymasına esnek bir şekilde tepki vermemizi sağlıyor. Bununla birlikte, tahrik sistemi geçişinin başarılı olması için şarj altyapısının genişletilmesi, politikacılar, altyapı operatörleri ve üreticiler için mutlak bir öncelik olmalıdır."

MAN IAA'da elektrikli kamyonu eTGL dünya prömiyerini yaptı

Taşımacılık sektöründe sürdürülebilirliğin öncüsü olan MAN, IAA 2024'te hafif dağıtım taşımacılığına yönelik elektrikli kamyon portföyünü tamamlayan yeni 12 tonluk kamyonu eTGL'yi de ilk kez tanıttı. 235 km'ye varan menzili, yaklaşık 30 dakikada hızlı şarjı ve kasaya bağlı olarak 6.600 kg'a varan taşıma kapasitesiyle MAN eTGL, özellikle şehir içi lojistiğinde gıda zincirleri, perakendeciler veya hazır yemek sektörü için CO2 içermeyen sessiz ve ideal kombinasyonu sunuyor. Fuarda, yeni elektrikli kamyonunun dünya prömiyerini gerçekleştiren MAN böylece, eTGS ve eTGX'in yanı sıra yeni eTGL ile 12 ila 50 ton arasındaki tüm toplam ağırlık portföyünü tamamen elektrikli olarak sunmaya başlamış oldu.

eTGL'nin "ağır" kardeşleri MAN eTGX ve MAN eTGS ise özellikle ilgili tüm sektörlerin, gövde çözümlerinin ve taşıma görevlerinin gereksinimlerine uygun çözümlerle öne çıkıyor. Üç, dört, beş veya altı adet modüler olarak birleştirilebilir ve değişken şekilde konumlandırılabilir aküyle, 18 ila 28 tonluk eTGX ve eTGS şasileri, isteğe bağlı 333, 449 veya 544 elektrikli hp ile müşterilere daha fazla esneklik sunuyor. Bunun yanında MAN, IAA'da ilk kez sunduğu ve MAN eTGX 6x2 şasi için yedinci yüksek voltajlı aküye sahip bir akü düzeniyle menzili de önemli ölçüde artırıyor. Yedinci akü, 623 kWh'lik kapasitesiyle ile sürüş tarzına bağlı olarak yeniden şarj etmeye gerek kalmadan yaklaşık 650 km'lik bir menzil sağlıyor. Bu da eTGX ve eTGS'yi tipik uzun mesafe taşımacılık uygulamaları için yeterli hale getiriyor. Bu özelliklerinden dolayı büyük ilgi görmeye başlayan araçlara Fransa'dan 100 adetlik büyük sipariş dahil, şimdiden yaklaşık 2.300 adet talep alındı.

MAN LION'S COACH

Konforlu sürüşüyle mesafeleri kısaltır.



MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş.

Saracalar Mahallesi Özal Bulvarı No:212 06750 Akyurt/ANKARA

Tel: 0312 556 13 34 Fax: 0312 556 10 41 www.man.com.tr

[f/mantruckandbusturkey](https://www.facebook.com/mantruckandbusturkey) [X/mantruckbusturk](https://www.instagram.com/mantruckbusturk) [@/mankamyonotobus](https://www.instagram.com/mankamyonotobus)

MAN Kamyon ve Otobüs Tic. A.Ş. Bir MAN Grubu iştirakidir.





Kentkart ConteQ Expo 2024 Teknoloji Fuarında Yoğun İlgi Gördü

“

1999 yılından beri ülkemizde elektronik ücret toplama sektöründe faaliyet gösteren yerli ve milli markamız kentkart, Katar'ın başkenti Doha'da düzenlenen ConteQ Expo 2024 fuarında dikkatleri üzerinde topladı.

1 6-18 Eylül tarihleri arasında düzenlenen fuara dünyaca ünlü enerji ve teknoloji firmaları katıldı.

2009 yılından beri Katar'ın başkenti Doha'daki toplu ulaşım sistemine akıllı teknolojiler sunan kentkart, faaliyet gösterdiği şehirde düzenlenen bu fuarda kendi ürettiği cihazlarını ve akıllı çözümlerini tüm dünyaya tanıtmaya fırsatı buldu.

Türkiye'de 8'i Büyükşehir olmak üzere 24 ilimizde, Dünya'da ise 17 farklı ülkede toplam 57 şehirde faaliyet gösteren kentkart, Doha'da faaliyet gösterdiği süre boyunca şehrin dijital dönüşümüne öncülük etti.

sini sağlayan önemli bir uygulama geliştirdi. Bu uygulama ile taraftarlar mobil maç biletlerini araçlardaki kentkart validatörlerine göstererek toplu ulaşımı ücretsiz kullanabildiler. Yapılan bu geliştirme Dünya'nın farklı ülkelerinden gelen taraftarların ulaşım sorunu yaşamadan istedikleri stadyuma kolaylıkla ulaşmalarını sağladı. Dünya çapında ilgi uyandıran bu entegrasyon 2024 yılında Londra'da düzenlenen TTG 2024 Ulaşım teknolojileri yarışmasında birinci oldu. Alınan birincilik ödülü CONTEQ 2024 fuarında sergilendi.

Sürdürülebilir akıllı teknolojilerin ön planda olduğu fuarda kentkart sürdürülebilir ulaşım teknolojileri ile göz doldurdu. Plastik kullanımını sıfırlayan QR ödeme teknolojisi, verimliliği en üst seviyeye çıkaran filo yönetim yazılımları, yolculara zaman kazandıran ve toplu ulaşım kullanmayı teşvik eden mobil uygulama çözümleri fuar ziyaretçilerinin beğenisini topladı.



2022 yılında Katar'da düzenlenen Dünya Futbol Kupası organizasyonunda taraftarların toplu ulaşımı kullanarak stadyumlara gelebilme-





Sürdürülebilir Şehirler için Akıllı Ulaşım Teknolojileri

kentkart

www.kentkart.com



OTOKAR'DAN GÜRCİSTAN'A 95 ARAÇLIK DEV İHRACAT ANLAŞMASI

Türkiye otobüs pazarında aralıksız 15 yıldır lider olan Otokar, Gürcistan'la imzaladığı iki önemli anlaşmayla yurt dışı pazarlardaki başarılarına yenilerini ekledi. Otokar, Batum ve Rustavi şehirlerine toplam 95 aracı kapsayan iki ihracat anlaşmasına imza attı.

Otokar, ihracattaki başarılarına yenilerini eklemeye devam ediyor. Avrupa başta olmak üzere, 60'tan fazla ülke yollarındaki on binlerce otobüsüyle milyonlarca yolcuyla güvenle taşıyan şirket, Gürcistan ile yaptığı iki büyük satış anlaşmasıyla global pazardaki gücünü yeniden

kanıtladı. Gürcistan'ın Batum ve Rustavi şehirleri için gerçekleştirilen anlaşmalar kapsamında Otokar, KENT ve CENTRO modellerini içeren toplam 95 adet otobüs teslim edecek.

KENT Otobüsler Batum Caddelerine Çıkıyor
Gürcistan'daki anlaşmaların ilkinde Otokar, Batum'a 25 adet 12 metrelik KENT şehir içi otobüs satışı gerçekleştirildi. Türkiye'de ve dünyanın çeşitli ülkelerinde toplu ulaşımın öncelikli tercihlerinden olan KENT bu anlaşmayla Batum caddelerinde ilk kez kullanılacak. İç ve dış modern görünümlü, çevreci motoru, konforu, düşük

işletme giderleriyle belediye ve operatörlere maliyet etkin çözüm sunan KENT Batum'un toplu taşıma altyapısına katkı sağlayacak.

Rustavi Ulaşımında Yenilikçi Dönem
Otokar'ın ikinci büyük anlaşması kapsamında Rustavi şehrine 70 adet CENTRO teslim edilecek. 6,6 metre uzunluğu ve kompakt yapısı ile Otokar CENTRO dar sokaklı turistik şehirlerden kısa mesafede yüksek yolcu taşımacılığına ihtiyaç duyan metropollere kadar birçok kentin tercihi konumunda. Bu satışla birlikte Otokar'ın Rustavi'deki araç sayısı 110'a yükselecek.

Otokar'ın 30.000'inci Sultan Otobüsü ile 5.000'inci Atlas Kamyonu Üretim Bandından İndi



Türkiye'nin öncü otomotiv üreticisi Otokar, yeni bir başarıya imza attı. Otobüs pazarının aralıksız 15 yıldır lideri olan Otokar, 2002 yılında üretimine başlanan ve kısa sürede sadece ülkemizde değil, dünyanın dört bir yanında turizm ile servis taşımacılığının vazgeçilmez haline gelen Sultan otobüslerinin 30 binincisini özel bir törenle banttan indirdi. Aynı törende, ticaretin yükünü 11 yılı aşkın süredir hafifleten Otokar Atlas kamyonunun 5 binincisi de üretim bandından indi.

Koç Topluluğu şirketlerinden Otokar, Türkiye'nin taşımacılık sektörüne yön veren iki önemli modelinin başarılarını aynı gün kutladı. Turizm, servis ve şehir içi taşımacılığında 20 yılı aşkın süredir 'Yolların Sultanı' olarak anılan Sultan otobüsünün 30.000'incisini Sakarya'daki fabrikada düzenlenen özel bir törenle üretim bandından indirdi. Aynı törende, hafif kamyon segmentinin güçlü temsilcisi Otokar Atlas'ın 5.000'inci de üretildi. Törene, Otokar Genel Müdürü Aykut Özuner, Otokar Genel Müdür Yardımcıları ve çalışanlar katıldı.

YOLCU TAŞIMACILIĞININ SULTANI

2002 yılında Otokar ürün ailesine eklenen Sultan otobüsler, satışa sunulduğu ikinci yılında Navigo ismiyle ihracat yolculuğuna başladı. 15 yılı aşkın süredir Türkiye'nin en çok satan küçük otobüs markası olan Sultan, Fransa, Belçika ve Polonya gibi Avrupa ülkelerinde de kendi sınıfının en çok tercih edilen otobüsü konumunda. Otokar'ın mühendislik her gün milyonlarca yolcuyla taşıyor.

Güçü ve dayanıklılığı ile öne çıkan Otokar Sultan, uzun yıllardır küçük otobüs segmentinde fark yaratıyor. Sultan'ın 7.2 metreden 9.2 metreye kadar uzanan farklı uzunluk ve yolcu taşıma kapasitesine sahip modelleri hem turizm ve servis taşımacılığında hem de şehir içi ulaşımında tercih ediliyor. İspanya ve İtalya'da da sınıfının en çok tercih edilen otobüslerinden biri olan Sultan, dış tasarımındaki şıklığın yanı sıra yenilenen iç tasarımıyla da şoför ve yolcularına konforlu ve keyifli bir seyahat deneyimi sunuyor. Sultan düşük işletme maliyetleri, yüksek performansı ve sürüş güvenliğiyle de fark yaratıyor.

TİCARETİN GÜÇLÜ KAHRAMANI ATLAS

Otokar, Atlas kamyon ailesinin 5.000'inci üyesini de aynı gün törenle banttan indirdi. 8,5, 11, 12 ve 15 tonluk araç ailesine sahip olan Atlas, 11 yılı aşkın süredir hafif kamyon segmentinin en iddialı araçları arasında yer alıyor. Güç ve konforun yanında sunduğu yüksek taşıma kapasitesi ve donanım özellikleriyle farklı iş kollarının tüm ihtiyaçlarına cevap veriyor. Otokar Atlas, düşük işletme giderlerinin yanında yüksek performansı ile verimli bir taşımacılık deneyimi vad ediyor. Otokar, ferah ve modern iç kabiniyle sürücü dostu bir deneyim sunan Atlas kamyonlarda 4 yıl/sınırsız kilometre garanti sunuyor.

CENTRO MASRAFI YOK, KAZANCI ÇOK!

Uygun maliyeti ve düşük işletme giderleriyle CENTRO,
hem çok yolcu taşır, hem çok kazandırır.

Hemen bir Otokar yetkili satıcısına gelin,
daha az maliyetle daha çok kazanın.



6,6 m

11x  + 6x  + 14x 

444 6857 (444 OTKR) www.commercial.otokar.com.tr [/OtokarAS](https://www.instagram.com/OtokarAS) [/OtokarTr](https://www.youtube.com/OtokarTr) [/OtokarTicariAraclar](https://www.facebook.com/OtokarTicariAraclar)

 Koç

Otokar
— Doğru karar —



"Esnafın Yüğü Ağırlaşıyor: Toplu Taşımada Kriz Kapıda"

“

İstanbul'un karmaşık ulaşım ağı, her gün milyonlarca insanı bir araya getirirken, bu sistemin arka planında çalışan esnafların yaşadığı zorluklar göz ardı ediliyor. Son yıllarda artan maliyetler ve ekonomik belirsizlikler, toplu taşımacılık sektöründe çalışanların hayatını zorlaştırmış durumda. Sektördeki deneyimlerini esnafın lehine kullanmaya çalışan Mehmet Cahit Kuş, bu zorlukları daha iyi anlamak ve çözüm yollarını aramak amacıyla cesur bir ses yükseltiyor. 3 yıllık yönetim sürecinin ardından yaşananları ve geleceğe dair beklentilerini paylaşan Kuş, İstanbul halk otobüsçülüğünün karşılaştığı sorunları gözler önüne sererken, diyalog ve iş birliğinin önemine de dikkat çekiyor.

2021'de şirkete yönetici olarak girdiniz. Bu süreci bize biraz anlatır mısınız?

Evet, 2021 benim için hem kişisel hem de profesyonel açıdan zorlu bir yıl oldu. Babam Hacı Muhittin Kuş'un vefatıyla birlikte aile baskısıyla şirkete yönetici

olarak girmem gerekti. Babam, şirketin temel direklerinden biriydi, bu yüzden onun kaybı hepimiz için büyük bir boşluk bıraktı. Aslında bir eğitimciyim ama geçmişten bugüne bu sektörde şoförlük ve muavinlik de yaptım; esnafın sorunlarına oldukça aşinaydım. Ancak yönetici olarak

sorumluluk almak, tamamen farklı bir süreçti. Bu, zorluklarla dolu bir dönemdi ama aynı zamanda esnafa daha yakın olma fırsatını buldum. Şu an 3 yıldır muhasebeden sorumlu yöneticiyim.

Yönetici olarak geçirdiğiniz 3 yılda nasıl bir tecrübe yaşadınız? Esnafın en büyük sorunları neydi?

Göreve başladığımdan beri sürekli esnafla temas halinde oldum. Onların sıkıntılarını, ihtiyaçlarını anlamak ve çözüm üretmek önceliğim oldu. Esnafın sorunları aslında çok ortak: Ekonomik baskılar, maliyet artışları ve yönetimle olan iletişim eksiklikleri. Özellikle pandemi sonrası ekonomik koşulların zorlaşması ve enflasyonun yükselmesi esnafı fazlasıyla yıprattı. Şirketimiz, İstanbul'un Avrupa yakasında faaliyet gösteriyor ama sadece bu bölgede değil, tüm İstanbul genelinde çalışan esnafla birlikte hareket ediyoruz. Ne yazık ki sorunlarımız genel anlamda benzer.

Temmuz 2024 seçimlerinden bahsedermisiniz? Yeniden yönetime seçildiniz. Bu süreç nasıl geçti?

3 yıllık görev süremizi Temmuz 2024'te tamamladık ve 05 Eylül'de Kaya Ramada Otel'i'nde yeni dönem için seçimlerimizi gerçekleştirdik. %75 gibi yüksek bir katılım oranıyla yeniden 3 yıllık bir dönem için göreve seçildik. Esnafımızın bize gösterdiği güven, sorumluluğumuzu daha da artırdı. Bu güveni boşa çıkarmamak adına daha çok çalışacağımızın sözünü verdik.

ÖTİS sistemine geçiş ve toplu ulaşım sisteminde yaşanan değişimler, esnafı nasıl etkiledi?

Aralık 2020'den itibaren Özel Toplu Ulaşım Sistemi'ne (ÖTİS) geçtik. Bu sistemle birlikte otobüslerimizin renkleri değişti, bakım-onarım süreçlerinde daha katı kurallar getirildi. Bu değişimler, İstanbul genelinde toplu ulaşımın kalitesini artırmak adına önemliydi ama esnafı da zorlayan bazı yönleri oldu. Özellikle maliyetler inanılmaz arttı. Pandeminin ardından ekonomik koşullar ağırlaştı ve maliyetler sabit kalmadı. Bakım, onarım gibi masraflar sürekli artıyor. Bu da esnafın dayanma gücünü zorlayan bir unsur.

Maliyetler konusuna değindiniz. Araç bakım ve tamirat giderlerinde ne tür artışlar yaşandı?

Ocak ayında yaptığımız bakımlarda 19-20 bin TL ödediğimiz araçlar için Mayıs sonunda 35-40 bin TL gibi rakamlar ödedik. Küçük araçlar için ise bu rakam 4.500-5.000 TL'den 12 bin TL'ye çıktı. Motor tamirati için Ocak ayında ödediğimiz 150 bin TL, şimdi 300 bin TL'ye ulaştı. Esnaf bu maliyetlerle başa çıkmakta zorlanıyor. Bizim en büyük beklentimiz, maliyet artışlarına uygun bir güncellemenin yapılması. En az %30'luk bir güncelleme gerektiğini düşünüyorum.

Şoför maaşları ve personel sorunlarından da bahsetmek istiyorum. Bu konuda ne gibi sorunlar yaşıyorsunuz?

Şoför maaşları gerçekten büyük bir sorun haline geldi. Şu an piyasanın altında maaşlar verildiği için personel kaybı yaşıyoruz. Şoförler başka sektörlere yöneliyor, bu da bizi zor duruma sokuyor. Biz, maaşları artırmak için kendi imkânlarımızla şoförlere daha yüksek ücretler veriyoruz ama bu sürdürülebilir bir çözüm değil. İdarenin bu konuda adım atması gerekiyor. Eğer bu duruma çözüm bulunmazsa, personel bulmak giderek zorlaşacak ve sektör büyük bir krize karşı karşıya kalabilir.

İBB ve İETT ile olan ilişkilerinizde çözüm arayışı nasıldır? Esnafın talepleri karşılanıyor mu?

İBB ve İETT ile olan ilişkilerde çözümün diyalog yoluyla sağlanabileceğine inanıyoruz. Masa başında alınan kararlar sahadaki gerçekleri yansıtmıyor. Ozer saatleri, güzergah değişiklikleri gibi konularda sahada çalışan bizlerin daha fazla dikkate alınması gerekiyor. İETT ile diyaloglarımız zaman zaman yetersiz kalıyor, bu da esnafın mağdur olmasına neden oluyor. İstanbul'da toplu taşımada daha sürdürülebilir bir sistem için her iki tarafın da ortaklaşa çalışması gerekiyor.

Geleceğe yönelik beklentileriniz neler? Esnafa nasıl bir gelecek öngörüyorsunuz?

Esnafın en büyük beklentisi, maliyetlerdeki artışların dikkate alınarak güncellemelerin yapılması. Ayrıca amortisman bedelleri, araç yenileme gibi konularda bir düzenlemeye gidilmesi de büyük önem taşıyor. Yeni araçlar almak ya da mevcut araçları bakımda tutmak, esnafın sırtındaki en büyük yüklerden biri. İBB'nin bu konularda daha etkili adımlar atması gerekiyor. Eğer gerekli adımlar atılmazsa, esnafın bu şartlarda daha fazla ayakta kalması çok zor. Biz de esnaf olarak bu süreçte elimizden geleni yapacağız, çözüm arayışlarımızı sürdüreceğiz.

Son olarak, esnaf ve yolcular için nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Esnaf olarak amacımız, hem kendi işlerimizi sürdürülebilir kılmak hem de İstanbul halkına daha iyi bir hizmet sunmak. Yolcularımızın memnuniyeti bizim için çok önemli. Bu yüzden, hizmet kalitemizi artırmak adına elimizden gelen her şeyi yapıyoruz ve yapmaya devam edeceğiz. Umarım, idare ile ortaklaşa çözümler bulur ve bu zorlukların üstesinden geliriz.



SOLMAZ'DAN

ÇEVRE DOSTU FİLO HAMLESİ

“ Türkiye'nin entegre lojistik hizmetler sunan öncü şirketi Solmaz, karbon ayak izini düşürecek önemli bir adım attı. Iveco Türkiye ile işbirliği yapan Solmaz yeni emisyon kurallarına uygun, çevre dostu araçlardan oluşan öz mal filosunun ilk iki etabını teslim aldı.

Türkiye'nin entegre lojistik hizmetler sunan, alanında öncü şirketi Solmaz, Iveco Türkiye ile işbirliği yaparak sürdürülebilirlik hedeflerini bir adım öteye taşıdı. Şirket, yeni emisyon kurallarına uygun, çevre dostu araçlardan oluşan öz mal filosunun ilk iki etabını teslim aldı. Iveco'dan alınan araçlar, çekiciler ve mikro dağıtım için kullanılacak araçlardan oluşuyor. Solmaz Yönetim Direktörü Billur Barlın "Yaptığımız yatırım, müşterilerimize daha güvenilir, hızlı ve çevreci çözümler sunmamıza olanak tanıyan, geleceğe daha sürdürülebilir bir dünya bırakma hedefimizde katkı sağlayacak" dedi.

Çevreye Karşı Duyarlı

Yurt içinde sundukları karayolu taşımacılık hizmetlerini Euro 6 standartlarında çevre dostu araçlarla verdiklerini anlatan Barlın "Şehir içi dağıtımlarımızda da elektrikli araç kullanımı ile emisyon salınımı konusunda özen gösteriyoruz. Bununla birlikte, aktarma merkezlerimiz içindeki enerji sarfiyatına ilişkin; I-REC Sertifikalarımızın 2023-2024 yılı devamlılık süreçlerini tamamlayarak yenilenebilir enerji kullanımını sertifikalandırmayı sürdürüyoruz" dedi. Barlın, Solmaz olarak küresel iklim değişikliği ile mücadelede ilk ve en önemli adımın emisyonların ölçülmesi olduğuna dikkat çekerek, "Solmaz, ISO 14064-1 Sera Gazı Envanteri'ni 2022 raporlamış ve doğrulamıştır. Bu süreçte tüm lokasyonlarımız ve faaliyetlerimizden kaynaklanan emisyon miktarları belgelendirilmiştir." ifadelerini kullandı.

İki Yeni Aktarma Merkezi

Solmaz Yönetim Direktörü Billur Barlın yurt içinde 18 aktarma merkezi üzerinden 70 il ve ilçeye dağıtım operasyonlarını yürüttüklerine dikkat çekerek "Yakında devreye alacağımız Antalya ve Adana aktarma merkezlerimiz ile birlikte toplamda 20 aktarma merkezi ile 81 il ve ilçeye mikro dağıtım operasyonlarını kendi ağımız üzerinden gerçekleştiriyor olacağız. Ayrıca 2024 yılı içinde filomuzdaki araç sayısını yüzde 50, dağıtım kanallarımızda istihdam oranımızı ise yüzde 75 arttırmış bulunuyoruz" dedi.



LTL ve FLT Hizmeti

Barlın'ın verdiği bilgiye göre Solmaz yurt içinde verdiği LTL hizmetleri kapsamında

81 ile B2B ve B2C teslimat operasyonları, iade, ADR'li taşımacılık, katma değerli parsiyel teslimat hizmeti, paletli ve dökme teslimat ile 2 palete kadar tüm Türkiye'ye 24 saat içerisinde hızlı teslimat hizmeti veriyor.

Solmaz'ın FTL operasyonları arasında ise Türkiye'deki tüm limanlarda konteyner taşımacılık hizmeti, tersine lojistik hizmeti, özel proje taşımacılık hizmeti (Low-bed, askılı taşımacılık, ısı rejimli taşımacılık, ADR'li taşımacılık), teminatlı taşımacılık, tüm araç tiplerine göre 81 ilde araç tedarik hizmeti de bulunuyor.



 KARSAN

Otokar

Atalay



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



GLS'nin Tercihini,

Allison Şanzımanlı Hyundai Xcient Hidrojen Kamyonu

“

Allison 4500 R tam otomatik şanzıman donanımlı Hyundai Xcient yakıt hücreli kamyon, 2023'ün sonundan bu yana GLS Almanya parsel taşımacılık filosunun bir parçası oldu. Şirket, hidrojenle çalışan kamyonla 100.000'den fazla teslimatı tamamladı ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin nasıl uygulamaya konulabileceğini gösterdi. Yakıt hücresi teknolojisinin kanıtlanmış 6 vitesli şanzımanla birleşmesiyle kamyonlar, güçlü ve çevre dostu bir çözüm sunuyor.

GLS, Kasım 2023'ün sonundan bu yana düzenli olarak, Almanya'nın Köln ve çevresindeki bölgelere parsel taşımacılık hizmeti sunmak üzere değiştirilebilir gövdeli ve Allison tam otomatik şanzıman donanımlı Xcient Fuel Cell 6x2 kamyonu kullanıyor. Araç 2024 yaz başına kadar 30.000 kilometreden fazla yol kat etti ve sıfır emisyonla 100.000'den fazla teslimatı gerçekleştirdi.

Ağırlığı 27 tona kadar ve treyler ile birlikte 40 tona kadar çıkabilen, yönlendirilebilir arka akslı üç dingilli araç, iki adet 90 kW yakıt hücresi ünitesine sahip 180 kW (yaklaşık 241 BG) hidrojen yakıt hücresi sistemiyle çalışıyor. İki yakıt hücresi ünitesi, çekiş gücünde herhangi bir kayıp olmadan hızlı ivmelenme için Allison tam otomatik şanzımanla birleştirilmiş 350 kW'lık bir elektrik motorunu (2.237 Nm) besliyor. Yedi hidrojen tankı, toplam 31 kilogram hidrojen depoluyor. Ek enerji kaynağı olarak üç adet yüksek performanslı tampon bataryadan oluşan 72 kWh'lık bir batarya seti bulunuyor ve bu, tank dolumu başına yaklaşık 380 kilometrelik bir menzil için yeterli oluyor.

Tam otomatik şanzıman donanımıyla Xcient Fuel Cell'in yüksek sürüş konforunu takdir ettik-

lerini belirten GLS Bölge Müdürü Gero Liebig, aracın düşük gürültü seviyesini, düzgün çalışma prensibini ve manevra kabiliyetini vurguluyor; "Kamyonun çevikliğini ve otomatik şanzıman sayesinde kolay ve hassas bir şekilde manevra yapabileceğini görebilmek harika. Bu, özellikle değiştirilebilir gövdelerle sürüş yaparken önemli. Kamyonun neredeyse bir elektrikli araç kadar sessiz olması teslimatların gece de dahil her an, hatta kalabalık alanlarda bile mümkün olduğu anlamına geliyor. Bu da bize operasyonel esneklik sağlıyor."

Avrupa çapındaki taşımacılık hizmetleri için hidrojen kamyonunun kullanımı, günlük lojistikte çevre dostu tahrik teknolojilerinin test edilmesinde daha da ileri bir adım oluyor. GLS filosu ayrıca, 1.100'den fazla elektrikli araç ve 15 LNG kamyonu da sahip. GLS Operasyon Müdürü Uualid Hamza, açıklamasında; "Yeni teknolojilere açığız ve çeşitli seçenekleri deneyimlemek istiyoruz. Bu bağlamda, şu ana kadar 30.000 kilometreden fazla yol kat eden hidrojen kamyonu kusursuz bir performans gösterdi. Araç son derece iyi çalışıyor. Hiçbir sorun veya arıza yaşanmadı" diye belirtiyor.

Ağır hizmet tipi araçlar için tasarlanan Allison

4500 R şanzıman, Allison uygulama mühendisleri tarafından Xcient Yakıt Hücreli kamyonların gereksinimleri için optimize edildi. Allison'ın Kesintisiz Güç Teknolojisi™, sarsıntısız, tam güçte vites geçişleri ve üstün ivmelenme sunuyor. Tork konvertörü, kalkışta tahrik motorunun torkunu çoğaltarak Xcient kamyonların daha küçük ve daha az güçlü bir tahrik motoruyla çalışmasını sağlıyor. Böylece menzil ve verimlilik en üst düzeye çıkarılırken araç işletme maliyetlerinin de düşürülmesine yardımcı olunuyor. Ayrıca 4500 R, entegre bir hidrolik retardere sahip. Rejeneratif frenlemenin geleneksel sürtünme frenleri ve retarder torkuyla kombinasyonu, frenleme ve enerji geri kazanımını optimize ediyor ve fren ömrünü de uzatıyor.

Allison Transmission Müşteri Destek ve Kanal Geliştirme Müdürü Torsten Troebis, şöyle açıklıyor: "Şanzımanlarımız, dizelden doğal gaz ve hidrojene kadar her türlü güç aktarma organı için uygun olarak tasarlanmıştır. Bu esneklik, Hyundai Xcient Fuel Cell'in Allison şanzıman donanımlı ilk seri üretim ağır hizmet tipi hidrojen yakıt hücreli kamyon olmasını sağladı."



**GÜRSOY
OTO SERVİS**



**15 YILLIK
TECRÜBE**



YEDEK PARÇA STOKU



2000M² KAPALI ALAN

SERVİSİN EN ÖZELİ TÜM MARKALARIN HİZMETİNDE

**2500M² ALANI VE 3 ADET YOL YARDIM ARACI İLE
TOPLU TAŞIMA ESNAFININ 7/24 YANINDA**

İkitelli OSB Mah., Hürriyet Blv., No:00Z1, Başakşehir, İstanbul, Türkiye
+90 212 549 17 02



Halk Otobüsleri ve Finansal Zorluklar: Sürdürülebilirlik Tehlikede

“ Son yıllarda toplu taşıma hizmetleri, özellikle de özel halk otobüsleri, ekonomik zorluklar ve siyasal etkiler nedeniyle ciddi bir çıkmazla karşı karşıya. Siyasal kararların faturası halk otobüs esnafına yükleniyor. Biz işimizi layıkı ile yapıyoruz ama konu paraya gelince yok deniliyor. Sistem zarar ediyorsa sebebi halk otobüs esnafı değil. Geçmişten daha fazla yolcu taşıyor araçlarımız. Zarar ettiren başka, acı çeken esnaf!

2024 yılına geldiğimizde, halk otobüsleri sektörü yaklaşık dört yıldır ciddi bir mali darboğazın içinde. Pandemi dönemi, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'deki pek çok sektörü de olumsuz etkiledi. Bu dönemde, birçok sektör ve işletme devletin sağladığı desteklerle ayakta kalmaya çalıştı, ancak halk otobüsleri için bu süreç daha sancılı oldu. Pandemi sürecinin getirdiği belirsizlikler, toplu taşımada azalan yolcu sayısı ve artan maliyetler, bu sektörün sürdürülebilirliğini önemli ölçüde tehdit etti.

Pandemiyle birlikte halk otobüsü işletmeleri, gelirlerinde büyük bir düşüş yaşadı. ÖTİS sözleşmesinde belirli aralıklarla ödemeler yapılacağı belirtilmesine rağmen, bu ödemeler düzenli bir şekilde gerçekleştirilemedi. Bugün, her bir otobüs işletmesinin içeride yaklaşık 4 aylık bir alacağı bulunuyor ve bu alacak toplamda 1,6 milyon TL'ye ulaşıyor. Bu alacaklar, sektörün mali dengesini sarsarken, hizmetlerin devamını da büyük ölçüde zorlaştırıyor.

Ekonomik Zorluklar ve Sektörün Fedakarlıkları

Bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne (İBB) bağlı hangi personel 4 ay boyunca maaş almadan çalışır? Ancak

halk otobüsü işletmecileri, bu zor koşullarda dahi hizmet vermeye devam ediyor. Fakat sektör mensubu olan bizler, ödemeler yapılmasa bile hizmeti aksatmamak için büyük fedakarlık gösteriyoruz. Ancak bu fedakarlığın sürdürülebilir olup olmadığı tartışmaya açık.

İstanbul'da halk otobüslerinin maliyeti yaklaşık 400 bin TL iken, İETT'nin bir otobüsü için maliyeti 800 bin TL'yi buluyor. Bu durum, özel halk otobüslerinin daha ekonomik bir çözüm sunduğunu gösteriyor. Ancak artan maliyetler ve yetersiz gelirler, bu avantajı ortadan kaldırıyor. Bugün halk otobüsleri, büyük ölçüde siyasi kararlardan etkilenen bir duruma düşmüş durumda. Örneğin, seçim dönemlerinde bilet fiyatlarına zam yapılmaması, işletmelerin gelirlerini ciddi şekilde etkiledi.

2019 yılından bu yana baktığımızda özel halk otobüslerinin taşıdığı yolculuk sayıları yükseldi. O yıllarda otobüs esnafımız yolculuk gelirleri ile giderlerini rahatlıkla karşılayabiliyordu. Bugün ise yolculuk sayıları artmasına rağmen idare bize ödemesi gereken rakamın yarısını dahi toplayamıyor. Peki bu durumda suçlu kim? Esnafımız üstüne düşeni fazlasıyla yapıyor. Zararın sebebi biz değilsek, cezası da bize ödetilmemeli.

Yolcu Kayıpları ve Siyasi Engeller

Toplu taşıma hizmetlerinde en büyük gelir kayıplarından biri, ücretsiz ve indirimli kartlar üzerinden yapılan yolculuklardan kaynaklanıyor. Bugün, taşınan yolcuların yüzde 50'den fazlası indirimli veya ücretsiz kartlarla seyahat ediyor. Bu da işletmelerin mali dengelerini ciddi şekilde bozuyor. Öte yandan, yıllık enflasyon oranları (TÜFE) dikkate alınarak düzenli zam yapılmaması, işletmeleri daha da zor duruma sokuyor.

Toplu ulaşımda alınacak kararlar siyasi kaygılardan arındırılmalıdır. Zorunlu bir hizmet olduğu ve sürdürülebilirliğine zarar gelmemesi gerektiği unutulmamalı.

Personel ve Teknik Zorluklar

Sektörde yaşanan mali sorunlar, personel istihdamını da olumsuz etkiliyor. Bugün halk otobüsü işletmecileri, kaliteli şoför bulmakta zorlanıyor. Şoförler, ödemelerin düzenli yapılmaması nedeniyle başka iş imkanlarına yöneliyor. Aynı zamanda araç bakımları da aksıyor, çünkü tamirciler ödemeleri peşin almadan hizmet vermek istemiyorlar. Bu durum, hizmet kalitesini düşürürken, araçların güvenliğini de tehlikeye atıyor.

İETT'nin denetim baskısı altında olan işletmeciler, finansal sorunlar nedeniyle araçlarını bakıma gönderememekle karşı karşıya kalıyorlar. Bu da hem hizmetin sürekliliğini hem de güvenliğini tehlikeye atıyor. Halk otobüsü işletmecileri artık finansal kaygı yaşamak istemiyor. Sektörün yatırım yapılabilirliği tehdit altında. Kimse geleceğe güvenle bakamıyor. Büyük bir sektör gelecek sıkıntısı çekiyor. Halk otobüslerinin şehiriçi ulaşımına sunduğu katkı ve önemi göz ardı edilmemelidir. Bu gibi tutumlar esnafın geleceğe ümitle bakmasını engelliyor. Ayrıca finansal sıkıntılar yüzünden otobüs filosu yaşlanmakta ve yatırım yapılmamaktadır.

Çözüm Önerileri ve Gelecek Beklentileri

Sektörün sürdürülebilirliği için acil önlemler alınması gerekiyor. Eğer yetkililer bu sorunlara duyarlı kalırsa, halk otobüsü işletmeleri faaliyetlerini sürdürebilecek hale gelecek. Uzun vadede bu hizmetin devam edebilmesi için öncelikle mali dengenin sağlanması şart. Düzenli ödemeler yapılmalı ve bilet fiyatları enflasyon oranlarına göre güncellenmeli. Ayrıca, ücretsiz ve indirimli kartlardan kaynaklanan gelir kayıplarını telafi edecek mekanizmalar geliştirilmelidir.

Sonuç olarak, halk otobüsleri sektörü ciddi bir krizle karşı karşıya. Eğer gerekli önlemler alınmazsa, bu kriz hem işletmeleri hem de İstanbul halkını olumsuz etkileyecektir. Sektörün temsilcileri, bu zorluklara rağmen hizmet vermeye devam etse de, sürdürülebilirlik noktasında büyük riskler taşıyor.

Otobüs esnafı, sebep olmadığı durumlar yüzünden cezalandırılmamalıdır. İşletmelerimiz her zamankinden daha fedakarca görevini ifa ediyor. Sürdürülebilir ulaşım için gereksinimler sağlanmalıdır. Sistemin aksamamasına sebep olan durumlar acilen çözülmelidir. Artık hizmet durma noktasında. Bu işin durması demek, İstanbul'da bir kaos demektir. Otobüs filosunun eskimesi, gerekli yenilemenin sağlanamaması bile sorunun bir göstergesidir.

Otobüs esnafı acilen geleceğe umutla bakabilmeli. Bunun yolu da hakkını zamanında almasıdır. İstanbul halkına yıllardır kesintisiz hizmet sunan esnafımızın böyle bir desteğe ihtiyacı var. Sorun ötelenebilir olmaktan artık çok uzak. Şirketler olarak yaşanan sıkıntıyı olması gereken tüm makamlara defalarca ilettik. Üstümüze düşeni fazlasıyla yaptık. Artık bu saatten sonra halen sorun çözülüyorsa sebebi ne bizleriz ne de esnafımız.





TÜRKİYE'DE ÖZEL HALK OTOBÜSLERİNİN MÜLKİYET HAKLARI

“

Türkiye'de toplu taşıma hizmetlerinin önemli bir parçasını oluşturan özel halk otobüsleri, kamunun ihtiyaçlarını karşılayan ancak özel mülkiyete tabi olan taşımacılık araçlarıdır. Bu otobüslerin mülkiyet yapısı ve hakları, belediyelerle yapılan sözleşmeler ve yasal düzenlemeler çerçevesinde şekillenir.

Mülkiyet ve İşletme Hakkı

Özel halk otobüsleri, adından da anlaşılacağı gibi özel şahıslara ya da şirketlere ait otobüslerdir. Ancak bu araçların faaliyet gösterebilmesi için ilgili belediyeden izin alması ve belediyenin belirlediği kurallar çerçevesinde hareket etmesi gerekir. Türkiye'de bu sistem özellikle büyükşehirlerde yaygındır ve en belirgin örneklerinden biri İstanbul'da bulunan Özel Halk Otobüsleridir.

İstanbul'da özel halk otobüsleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ile yapılan

anlaşmalar sonucunda faaliyet gösterir. Bu anlaşmalar kapsamında otobüs sahipleri, toplu taşıma hizmetini İBB'nin belirlediği güzergah ve saatlerde, yine belediyenin denetimi altında gerçekleştirirler. Mülkiyet hakkı özel şahıslarda veya kooperatiflerde olsa bile, toplu taşıma hizmetinin tüm süreçleri belediye tarafından belirlenir ve denetlenir.

Ruhsat ve Lisanslama

Özel halk otobüslerinin yasal olarak çalışabilmesi için belirli ruhsatlara sahip ol-

ması gerekir. Bu ruhsatlar, ilgili belediye tarafından verilir ve genellikle belirli süreler için geçerli olur. Özel halk otobüsleri, ruhsat alırken araçlarının teknik özelliklerini ve hizmet standartlarını belediyenin belirlediği şartlara uygun hale getirmek zorundadır.

Yasal Düzenlemeler

Özel halk otobüslerinin mülkiyet ve işletme hakları, Türkiye Cumhuriyeti Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Trafik Yönetmeliği gibi yasal düzenlemelere ta-

bidir. Bu yasal çerçeveler, özel halk otobüslerinin işletilme şartlarını, güzergah belirleme süreçlerini ve denetim mekanizmalarını düzenler. Ayrıca, belediyelerle yapılan sözleşmelerin kapsamı ve süresi de bu yasal düzenlemelere uygun olarak hazırlanır.

Belediyelerle İlişkiler

Özel halk otobüslerinin belediyelerle olan ilişkisi mülkiyet ve işletme haklarını doğrudan etkiler. Belediyeler, toplu taşıma hizmetinin aksaından devam etmesini sağlamak amacıyla, özel halk otobüsü sahiplerine belirli haklar tanıırken, bu hakları da sıkı denetim altında tutarlar. Örneğin, bazı durumlarda otobüs sahiplerine güzergah belirleme özgürlüğü tanımaz, bu karar tamamen belediyeye bırakılır.

Karşılaşılan Zorluklar

Özel halk otobüsü sahipleri, mülkiyet haklarıyla ilgili olarak bazı sorunlar yaşayabilirler. Özellikle güzergahların belediye tarafından belirlenmesi, bilet fiyatlarının sabitlenmesi gibi konularda otobüs sahiplerinin kâr marjları daralabilir. Bununla birlikte, bazı durumlarda belediyelerle yaşanan anlaşmazlıklar sonucu ruhsat iptali veya yeni ruhsat alma süreci zorlaşabilir.

Türkiye'de özel halk otobüslerinin mülkiyet hakları, belediyelerle yapılan sözleşmeler ve yasal düzenlemeler çerçevesinde şekillenen karmaşık bir yapıya sahiptir. Otobüsler özel mülkiyet olsa da, toplu taşıma hizmeti kamu hizmeti olarak kabul edilir ve bu nedenle sıkı bir şekilde denetlenir. Özel halk otobüsü sahiplerinin belediyelerle olan ilişkileri, mülkiyet haklarının kullanımını ve işletme süreçlerini doğrudan etkiler.

Mülkiyet Hakkı Düzenlemesinin Özel Halk Otobüslerine Getirdiği Faydalar

1. Yatırım Güvencesi: Mülkiyet hakkı düzenlemeleri, özel halk otobüsü sahiplerine ve işletmecilerine uzun vadeli bir güvence sağlar. Otobüs sahipleri, araçlarına yaptıkları yatırımların belediye veya devlet müdahaleleriyle tehlikeye girmeyeceğini bilerek, araçlarına ve hizmetlerine daha fazla yatırım yapabilirler. Net mülkiyet haklarının belirlenmesi, işletmecilerin işletmelerini daha planlı ve sürdürülebilir bir şekilde yönetmelerine olanak tanır.

2. İşletme Sürekliliği: Mülkiyet haklarının korunması, otobüs sahiplerinin belediye ile yapılan sözleşmelerde karşılaşılabilecekleri hukuki ve idari sorunları minimize eder. Örneğin, belediyelerle yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle otobüs sahiplerinin işlerini kaybetme riskini azaltır. Bu da işletmelerin uzun vadeli stratejik planlama yapmasını ve daha istikrarlı bir çalışma ortamı sağlar.

3. Finansman ve Kredi Kolaylığı: Sağlam mülkiyet hakları, otobüs sahiplerinin bankalardan kredi almasını kolaylaştırabilir. İşletmeciler, mülkiyet güvencesi altında araçlarını ve hizmetlerini geliştirmek için finansmana

daha rahat ulaşabilirler. Bu da daha kaliteli araçların satın alınmasını, bakım ve onarım hizmetlerinin iyileştirilmesini sağlar.

4. İşletme Hacminin Artırılması: Mülkiyet hakkı düzenlemeleri, otobüs sahiplerine yeni araçlar alarak ya da kooperatifler oluşturarak daha büyük ölçekli işler yapma olanağı tanır. Güvencelerle desteklenen bir mülkiyet yapısı, toplu taşıma işletmelerini büyütme ve yenilikçi projeler geliştirmek için fırsatlar yaratabilir.

Çalışma Ruhsatının 49 Yıl Gibi Uzun Süreli Olmasının Faydaları

1. Uzun Vadeli Planlama ve Yatırım: 49 yıl gibi uzun süreli bir çalışma ruhsatı, otobüs sahiplerine ve işletmecilerine uzun vadeli iş planlaması yapma fırsatı sunar. Böyle bir süre, araçların yenilenmesi, teknolojik yatırımların yapılması ve müşteri memnuniyeti odaklı projelerin geliştirilmesi için daha geniş bir perspektif sağlar.

2. İşletme Güvencesi ve Sürdürülebilirlik: Uzun süreli ruhsatlar, işletmelerin sürdürülebilirliği açısından büyük bir avantajdır. Kısa süreli ruhsatlarda işletmeciler her an ruhsatlarının yenilenip yenilenmeyeceği endişesi taşırken, 49 yıllık ruhsat bu belirsizlikleri ortadan kaldırır ve işletmenin daha güvenli bir şekilde çalışmasına olanak tanır.

3. İstikrar ve Mali Güç: Uzun vadeli ruhsat, maliyetlerin ve kârların daha sağlıklı bir şekilde planlanmasını sağlar. İşletmeciler, uzun yıllar boyunca sabit bir gelir elde edebileceklerini bilerek finansal açıdan daha güçlü bir pozisyona gelirler. Ayrıca, bu ruhsatların uzun süreli olması bankalardan kredi almayı kolaylaştırır çünkü işletmenin gelecekte de aktif olarak çalışacağı güvencesi vardır.

4. Güzergah ve Hizmet İyileştirilmesi: Uzun süreli ruhsatlar, otobüs sahiplerine belirli bir güzergah üzerinde çalışırken daha kaliteli hizmet sunma şansı tanır. İşletmeciler, yolcu memnuniyeti odaklı çalışmalar yaparak müşteri sadakatini artırabilir ve uzun vadede toplu taşıma sistemine daha fazla katkı sağlayabilirler.

5. Belediye ile Uzun Süreli İşbirliği: 49 yıllık ruhsatlar, otobüs sahipleri ile belediyeler arasında daha uzun süreli ve işbirlikçi bir ilişki kurulmasını sağlar. Bu uzun dönem boyunca belediyeler ve işletmeciler arasında daha istikrarlı bir iletişim ve koordinasyon sağlanabilir, bu da hizmet kalitesini artırır.

Sonuç:

Mülkiyet hakkı düzenlemeleri ve uzun vadeli çalışma ruhsatları, özel halk otobüsü sahiplerine mali ve operasyonel açıdan büyük avantajlar sağlar. Yatırım güvencesi, işletme istikrarı ve belediyelerle daha güçlü ilişkiler kurulması, toplu taşıma hizmetlerinin kalitesini artırırken, işletmelerin sürdürülebilirliğini destekler.





“

İstanbul Avrupa Yakası şirketlerinden Mavi Marmara Ulaşım'ın seçimli genel kurulunda şirket ortakları oy birliği ile yeni döneme Ramazan Gürler ve ekibini seçti.

Mavi Marmara Oy Birliğiyle Kararını Verdi ESNAF SEÇER, RAMAZAN GÜRLER



5 Eylül Perşembe günü Kaya Ramaza Hotel'de düzenlenen seçimli olağan genel kuruluna; İstanbul Halk Ulaşım, Yeni İstanbul, Öztaş, Özulaş ve sektör mensubu şirketlerin yönetim kurulları ile şirket ortakları katılım gösterdi. Genel Kurulun Divan Başkanlığını ise İstanbul Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Göksel Ovacık üstlendi.

Genel Kurulda geçmiş dönem faaliyetleri okundu ve ibraları sağlandı. Genel Kurul tarafından alınan karar doğrultusunda ise yeni yönetimin görev süresi 3 yıl olarak belirlendi. Şirket seçimine Ramazan Gürler dışında aday listesi ise sunulmadı. Yapılan açık oylamada ise oy birliği ile Ramazan Gürler ve ekibi yeni döneme layık görüldü.

“Yaptıklarımız Yapacaklarımızın Teminatıdır”

Yapılan oylama sonrası yeniden göreve seçilen Mavi Marmara Başkanı Ramazan Gürler, genel kurulda teşekkür konuşması yaptı. Gürler “bugün burada sizlerden bir dönem daha böyle bir destek almış olmak guru verici. Göreve ilk geldiğimiz günden bugüne kadar hep sizlere layık olmaya çalıştık. Gece gündüz demeden şirketimin menfaatleri doğrultusunda çalıştık ben ve ekibim. Pandemi gibi zorlu bir süreci ardımızda bıraktık. ÖTİS gibi tüm şehirlerin örnek kabul ettiği bir sistemi İstanbul'a kazandırdık. Esnafımız artık geleceğe daha umutla bakıyor. Eksiklerini de süreç içerisinde çalışarak belli bir noktaya getirdik. Yeni dönemde ise ödeme konusunda da kalıcı çözüm için çalışacağız. Sizlerin bize sunduğu bu destek için teşekkür ederim. Ben ve ekibim her zaman sizlerin menfaatini öncelleyeceğiz” dedi.

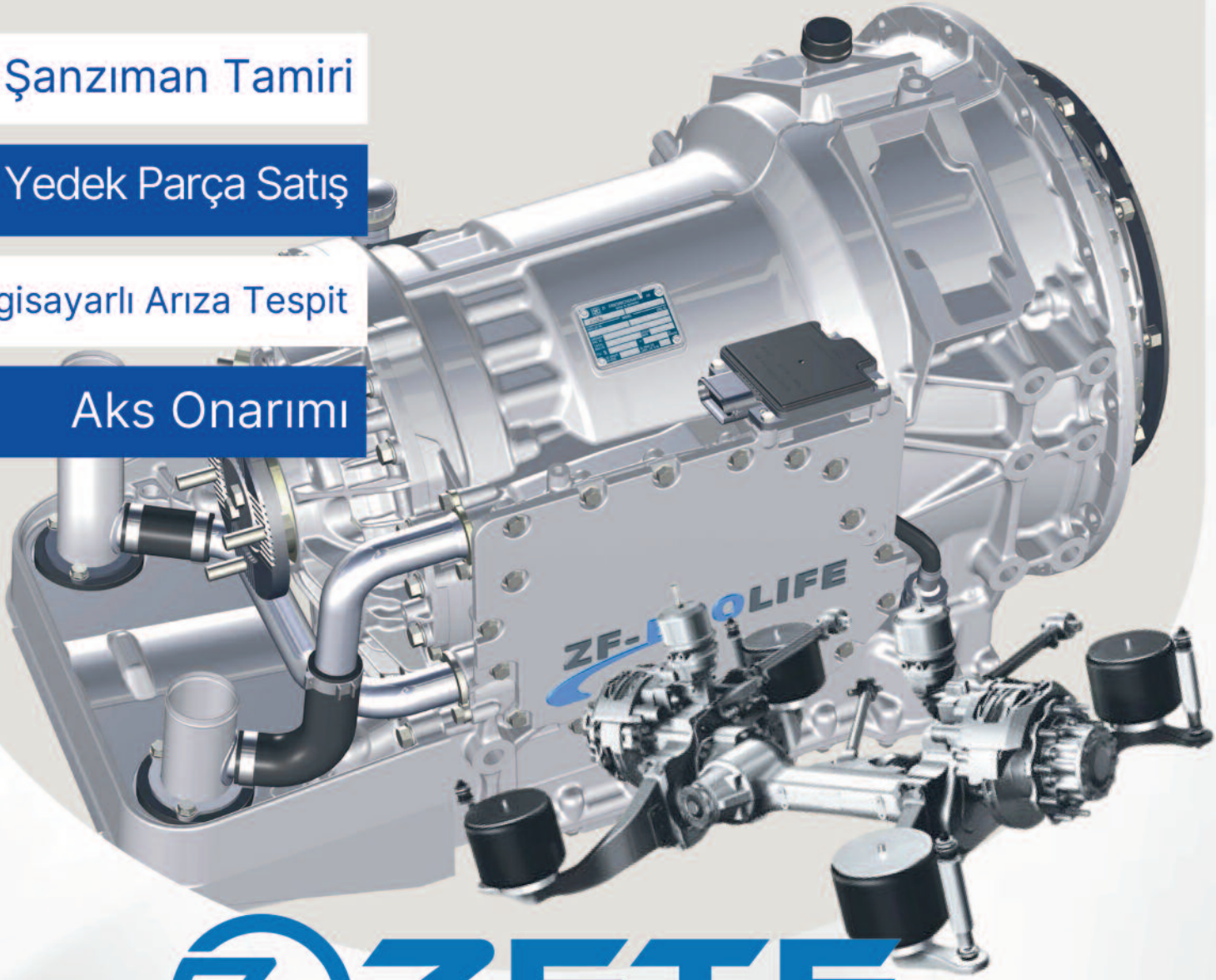


Şanzıman Tamiri

Yedek Parça Satış

Bilgisayarlı Arıza Tespit

Aks Onarımı



EĞİTİMLİ UZMAN KADRO

ECOLIFE & ECOMAT

KALTELİ HİZMET
UYGUN FİYATA

CUMHURİYET CAD. ÇİFTLİK MAH. NO:132 34830 BEYKOZ/ İSTANBUL

+90 554 400 98 55

+90 534 503 71 81

info@zfte.com.tr

www.zfte.com.tr

GÖZLERİMİZİ GÜÇLENDİREN 7 ETKİLİ BESİN!

“

Son yıllarda göz sağlığımızı tehdit eden unsurlar hızla artıyor. Bilgisayar ve telefon ekranlarına uzun süre ve kesintisiz olarak bakma, güneşin zararlı ışınlarına maruz kalma, sağlıksız beslenme ve geç saatlerde uyuma derken; vücudumuzun en önemli duyu organlarından gözlerimiz giderek bozuluyor.

Sağlıklı bir retina tabakası olmadan gözlerimizin doğal görme işlevini yerine getirmesinin mümkün olmadığını, yanlış yaşam alışkanlıklarının ise retinaya zarar verdiğini belirten **Acıbadem Taksim Hastanesi Göz Sağlığı ve Hastalıkları Uzmanı Prof. Dr. Ayşe Öner** “Sağlıklı bir retina tabakası için; kilo kontrolüne dikkat etmek, düzenli egzersiz yapmak, sigara ve alkol kullanmamak, kanda şeker ve kolesterolü düzenli takip ettirmek, güneşli havalarda güneş gözlüğü kullanmak, bilgisayar ve telefon ekranı karşısında zaman zaman gözleri dinlendirmek, aşırı tozlu ve kimyasal maddeli ortamlarda gözlerimizi korumak gibi önlemler son derece önemlidir. Tüm bunların yanında göz sağlığına iyi gelen besinlerin tüketilmesine de özen göstermek gerekir” diyor. Gözleri güçlendirmede bazı besinlerin öne çıktığını belirten Prof. Dr. Ayşe Öner, sağlıklı gözler için soframızda yer vermemiz gereken 7 etkili besini sıraladı, önemli uyarılar ve önerilerde bulundu.

Havuç

Havuç yüzyıllardır göze faydalı olduğu bilinen besinlerden bir tanesidir. Bol miktarda A vitamini içeren, B, C, D ve E vitaminleri açısından da oldukça zengin olan havuç, karoten, şeker ve fosfor içerikleriyle de göz sağlığına katkı sağlar. Günde bir-iki tane orta boy havucun tüketilmesi gözlerimizi korumak ve güçlendirmek için yeterlidir.

Yumurta

Göz Sağlığı ve Hastalıkları Uzmanı Prof. Dr. Ayşe Öner “Yumurta güçlü bir protein, vitamin ve antioksidan kaynağıdır. Ayrıca C ve E vitamini açısından oldukça zengin besinlerden biridir. Önemli oranda çinko içermesi sayesinde de adeta gözlerimiz için bir hazine görevi görür ve göz hastalıkları riskini düşürür. İçeriğindeki lutein ve zeaxantin sarı nokta hastalığına karşı da koruma sağlar. Günde bir tane yumurta yemek göz sağlığını destekler.

Yeşil sebzeler

Yeşil sebzelerin hepsi göz sağlığına iyi gelir. Ispanak, marul, kara lahana, brokoli ve Brüksel lahanası gibi sebzeler beta karoten, lutein ve zeaxantin içermeleri dolayısıyla özellikle retina açısından faydalıdır. Ayrıca yüksek oranda C ve E vitamini içerikleriyle göz sağlığına büyük katkı sağlayıcı özelliğe sahiptirler.

Turunçgiller

Prof. Dr. Ayşe Öner “Meyve tüketimi de göz sağlığı için en az sebze tüketimi kadar önemlidir. Bu noktada en iyi seçenek şüphesiz turunçgillerdir. Mandalina, portakal, limon ve greylift gibi turunçgil meyveleri içerdikleri yüksek oranlı C vitamini sayesinde göz sağlığı ile birlikte retina problemlerinin önlenmesinde faydalıdır. İmkanlar dahilinde günde en az 5 porsiyon sebze ya da meyve tüketilmelidir. Sabah kahvaltısı da dahil olmak üzere her öğünde özellikle C vitamininin zengin kaynaklarından olan başta turunçgiller olmak üzere sebze ve meyve tüketimine özen göstermek gerekmektedir. Günlük alınan sebze ve meyvenin en az iki porsiyonu yeşil yapraklı sebzeler veya portakal, limon gibi turunçgiller veya domates olmalıdır” diyor.

Kırmızı Et

Göz sağlığı için et tüketimini de ihmal etmemek gerekir. Protein, demir ve çinko zengini kırmızı et, B grubu vitaminler için de önemli bir kaynaktır. Demir içeriğiyle kansızlığı önleyen ve kan yapımına destek olan kırmızı etteki B12 vitamini sinir sistemi için de kritik rol oynuyor. Kırmızı et tüketimi vücudun çinko ihtiyacını büyük oranda karşıladığı



için göz sağlığına da faydası kaçınılmazdır. Haftada 2-3 kez kırmızı et tüketilmelidir. İdeal günlük et tüketimi miktarı ise 70-100 gramdır.

Balık

Balık diğer hayvansal kaynaklı besinlerin aksine doymuş yağ yerine, doymamış yağ asitleri denilen omega3 yağ asitleri içerir. Omega3, vücudun üretmediği ve en fazla balıkta bulunan son derece faydalı bir yağdır. Prof. Dr. Ayşe Öner “Balıklarda yer alan omega-3 ve diğer antioksidan maddeler retina sağlığı açısından önem taşıdığı gibi göz kuruluğuna karşı da bizi korur. Yapılan bazı çalışmalar, haftada iki kez balık tüketen kişilerde sarı nokta hastalığı ve göz kuruluğunun daha az ortaya çıktığını gösterir. Balık, aynı zamanda yağda eriyen vitaminler ve mineral madde bakımından da zengindir. Balıkta A, B grubu vitaminleri (B1, B2, B6, B12), D, K vitaminleri ve iyot bol miktarda bulunur. Her çeşit balık göz sağlığı için faydalı sayılsa da yağlı balıklar sınıfında bulunan ton balığı, somon balığı, hamsi, sardunya, sardalya, alabalık ve uskumru daha çok tercih edilmelidir” diyor.

Kuruyemiş

Yapılan çalışmalara göre; göze iyi gelen bir diğer besin türünün de kuruyemişler olduğunu belirten Göz Sağlığı ve Hastalıkları Uzmanı Prof. Dr. Öner şöyle konuşuyor: “Kuruyemişler antioksidan içermeleri nedeniyle göz sağlığı için son derece yararlıdır. Ayrıca Omega-3 içerikleri de yüksektir. Antep fıstığı, badem, fındık, ceviz, kaju ve ay çekirdeği yüksek miktarda lutein içerir. İdeal olan; kuruyemiş çeşitlerini tümden kavurmadan çiğ olarak tüketmektir. Sarı nokta hastalığı başlangıcı olan kişilere günde birer avuç kuruyemiş tüketmeleri önerilir.”



Shell SmartPay ile filonuzun hızına hız katın

Cihaz montajı ya da karta ihtiyaç duymadan, anında yakıt alımına başlayarak filonuzun hızına hız katmanızı sağlayan Shell Taşıt Tanıma Sistemi'nin yeni dijital çözümü Shell SmartPay, filonuzu hep ileriye taşıyor.



Hemen
başvurmak için
karekodu okutun.



FSM DEMİRBAŞ OTOMOTİV

Şehiriçi Halk Otobüsü Grubu

Ürün Satışında Lider



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

BMC



TEMESA



**IVECO
BUS**



KARSAN



**İstanbul
Sancaktepe
Showpark**



**Ankara
Showpark**



**Kocaeli
Showroom**

FSM Demirbaş

“Güçlü Markaların Güçlü Satıcısı”



**2. Elde En
Uygun Fiyatlarla
Takas İmkânı**



**6'dan 12 Metreye
Kadar Geniş Ürün
yelpazesi**



**En Uygun Ödeme
Koşulları**



İstanbul Sancaktepe Showpark

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

Ankara Showpark

Şehit Osman Avcı Mah., F.S.M. Blv., No:475/A İç Kapı No:47
Etimesgut / ANKARA
Telefon (312) 219 76 76 - (312) 366 72 74
Faks (312) 219 79 00

Kocaeli Showroom

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