YIL: 17 - SAYI:198 - FİYAT:500₺ MİNİBÜS – SERVİS – BELEDİYE VE HALK OTOBÜSÜ www.halkulasim.com

HALK ULAŞIM

halkın ulaşımı

Türkiye'nin Ulaşım Sektörü Dergisi

Kasım 2026

HALK OTOBÜSÇÜSÜNÜN İHTİYAÇLARI TEK ÇATI ALTINDA TOPLANIYOR

KALE ULAŞIM'DAN GECE SERVİSİ HAMLESİ

Gündüz Isuzu yetkili servisi olarak faaliyet gösteren işletme, akşam saatlerinden itibaren tüm marka özel halk otobüslerine bakım ve onarım hizmeti sunmaya hazırlanıyor. 7/24 yol yardım, 14 bin metrekarelik güvenlikli parklanma alanı, yedek parça stoğu ve vade farksız 6 taksit imkânıyla sektörde yeni bir hizmet modeli..

ESHOT Ve İZULAŞ'ın Filosu Gençleşiyor



Sedat Şahin:
Özel Halk Otobüsçülüğünde Parçalı Temsile Karşı Güçlü Şirket Modeli

Selahattin Yıldırım:
Özel Halk Otobüsleri Hizmet Ediyor, Peki Karşılığında Ne Görüyor?

Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası 40 Yılda Küresel Bir Üretim Üssüne Dönüştü

TORKSAN

TORKSAN TEKNİK SERVİS OTOMOTİV SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.







HER PARÇADA
UZMANLIK
HER İŞTE
GÜVEN

* Şanzıman Revizyonu
* Diferansiyel Bakım ve Onarım
* AKS Revizyonu
* Test ve Kontrol
* Teşhis ve Analiz Süreçleri

İkitelli OSB Mah. Metal İş Sanayi Sitesi
8. Blok No: 23/23 Başakşehir / İSTANBUL
Tel: 0539 654 61 56 - 0530 975 62 20
E-maile: info@torksanteknik.com
Web: www.torksanteknik.com

OTOBÜS, KAMYON VE İŞ MAKİNELERİ İÇİN
ŞANZIMAN VE DİFERANSİYEL
UZMAN ÇÖZÜMLER





MEMNUNİYETTE ETKİLİ, SERVİSTE YETKİLİ

Mercedes-Benz Türk yetkili servisleri; geniş servis ağı, orijinal yedek parça kullanımı ve uzman teknisyen kadrosuyla aracınızın bakım ve onarımını, üretici standartları kalitesinde gerçekleştirir.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

444 628 4
İletişim Merkezi 444 MBT 4

İçindekiler

4 

2027 Maliyet Görüşmelerinde Beklentilerimiz Net Önce 2026'nın Eksikleri Giderilmeli!

6 KentPlanner ile Toplu Taşıma Planlamasına Yeni Bir Bakış 

14 
Renault Trucks'ın Yedek Parça Altyapısı Güçleniyor

20 MAN TGE'nin 2027 Model Yılında Aktif Güvenlik Donanımları Geliştiriliyor 

21 
Kayseri'ye 12 Yeni HABAŞ Elektrikli Otobüs

24 Shell Taşıt Tanıma Sistemi, 30 Yıldır Entegre Hizmet Yapısıyla Filoları Geleceğe Taşıyor 

editörden



SORUN KAZANÇLARIN DÜŞÜKLÜĞÜ MÜ, ÇALIŞMA SÜRESİ Mİ?

Yıllardır toplu ulaşım sektörü "Mülkiyet Kanunu" muhabbeti ile oyalanıyor! Asıl sorun kazançların düşüklüğü ise TÖHOB ve ilgili kurumlar iyileştirme yolları aramalıdır. Süre ile kazancın bir alakası olduğunu düşünmüyorum.

Anladığım kadarı ile kazanç düşüklüğü, belediyeler ile yaşanan bürokratik sebepler, prosedürlerde ki aksaklıklar gibi tüm etmenler birileri tarafından "Mülkiyet Kanunu" için bahane olarak sunuluyor. Sorun eğer esnafın gelir durumundan kaynaklı ise ne yazık ki çok fazla seçim arifesi boş yere Mülkiyet Kanunu için harcandı. Eğer bu kadar enerji başka amaçlar için harcansa eminim ki esnafın gelirine daha fazla yansırdı.

Rahmetli İsmail Yüksel'e her cemiyette hayırlı dualar edildiğine şahit oluyorum. Her seçim arifesinde çünkü bu esnafa birşeyler kazandırdı.

Bunların başlıcaları ise;

-Yasal tanım,

-KDV İndirimi,

-Gelir Vergisi İndirimi

-Ücretsiz Gelir Desteği (Ortalama 1 Asgari Ücret)

İşte seçim arifeleri STK'lar için bu kadar değerlidir. Şuan bu kazanımları sektöre sunan rahmetli İsmail Yüksel'i halen birçok farklı sektör kıskanıyor. Mülkiyet Kanunu çıksa bile bu kazanımların %1'i kadar dahi esnafa finansal fayda sunacak mı? Birçok şehrin otobüs filosu batmış durumda. 49 yıl değil 1000 yıl verilse ne fayda sağlar ki. Zaten bu rakamlara başkası da gelip çalışmaz.

Hükümet 49 yıl verir mi bilemem ama bu koşullarla kalındıkça en az 49 yıl kimse gelip de bu işe talip olmaz. Hatta satılan otobüslerinde son yıllarda sadece sektör için devirlerden ibaret olduğunu gözlemliyorum. Yani bireysel olarak dahi başka sektörlerden yeni yatırımcılar bu alana dahil olmuyor.

Mücadele edilecek ise ücretsiz tanımı ve desteği, belediyelerin ücretlendirme politikaları, araç yenileme de finansman süreçleri, yeni araç alımında KDV muafiyeti gibi alanlara önümüzdeki seçim arifesinde odaklanılmalı diye düşünüyorum.

MURAT UZUN

HALK ULAŞIM

İMTİYAZ SAHİBİ ve SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ Murat UZUN

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

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

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

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

CITIPORT 12

Modern şehirlerin yıldızı



ANADOLU GRUBU

ANADOLU ISUZU



2027 Maliyet Görüşmelerinde Beklentilerimiz Net

Önce 2026'nın Eksikleri Giderilmeli!

İETT ile 2027 yılı maliyet çalışmaları kapsamında ilk toplantımızı geçtiğimiz hafta gerçekleştirdik. Öztaş şirketimizin daveti üzerine İETT Genel Müdürümüz ve ekibiyle bir araya gelerek sektörümüzün beklentilerini ve taleplerimizi doğrudan kendilerine aktardık. Toplantıda öncelikli olarak şunu ifade ettik: 2026 yılı maliyet tablosundaki eksiklikler giderilmeden, mevcut uygulamalar yeniden gözden geçirilmeden 2027 yılı maliyet çalışmalarına sağlıklı bir şekilde geçmemiz mümkün değil.

Geçtiğimiz yıl verilen maliyet artışının yetersiz kaldığını, bunun yanında yaklaşık beş yıldır maliyet tablosunda yer alan ve giderlerimizin karşılanmasında kullanılan bazı kalemlerin 2026 yılında tablodan çıkarıldığını anlattık. Bunların başında resmi vergi ve diğer gider kalemleri geliyor. Örneğin şoförlerimiz için uygulanan kazasızlık primi, 800 bilet karşılığı olan bu ödeme gibi bazı kalemler maliyet tablosundan çıkarıldı. Yine ölü kilometre 15'ten 10'a düşürüldü. Bunların her biri işletmecilerimizin maliyetlerini doğrudan etkileyen düzenlemeler.

Bir diğer önemli talebimiz ise yolcu performansıyla ilgiliydi. İstanbul'da toplu ulaşımın gerçekleri ortada. Bazı bölgelerde yolculuk yoğunluğu çok yüksekken bazı bölgelerde daha düşük. Bizim önerimiz son derece açık: Hangi işletmeci, hangi araç daha fazla yolcu taşıyorsa bunun karşılığını almalı. Bu uygulama Ahmet'in, Mehmet'in, Hasan'ın ya da herhangi bir şirketin lehine veya aleyhine bir düzenleme olmamalı. A şirketi, B şirketi ayrımı yapılmadan, yolcu taşıma performansına göre ödeme yapılmalı.

Ancak bu uygulamanın kaldırılması sektörümüzü mağdur etti. Bugünkü rakamlarla değerlendirdiğimizde, yalnızca araç başına vergi kaynaklı kaybımız en az 50 bin lira. Yolcu performansından kaynaklanan kaybımız da yine araç başına yaklaşık 50 bin lira seviyesinde. Bunlar küçük rakamlar değil. İşletmecinin ayakta kalmasını, aracını yenilemesini ve hizmetini sürdürebilmesini doğrudan etkileyen maliyetler.

Bütün bu taleplerimizi İETT Genel Müdürümüze ve ilgili yetkililere açıkça anlattık. Genel Müdürümüz konuyu İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri ile de görüşeceğini ifade etti. Kendilerine teşekkür ediyoruz. Ümit ediyorum ki kısa zamanda taleplerimize ilişkin bir geri dönüş alırız. Nitekim önümüzdeki hafta İETT Genel Müdürlüğü'nde yeniden bir araya gelerek konuyu değerlendirmeyi planlıyoruz.

Hukuki Süreci de Yakından Takip Ediyoruz

Bilindiği üzere 2026 yılı maliyet tablosuyla ilgili yürütmenin durdurulması talebiyle idari yargıya başvurduk. Hukukçularımızla birlikte süreci yakından takip ediyoruz. Mahkemeden çıkacak kararı da önümüzdeki günlerde bekliyoruz.

Ben yine de kısa zamanda ortak bir noktada buluşacağımıza ve uzlaşma sağlayacağımıza inanıyorum. Çünkü İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin de üzerinde devam eden önemli süreçler var. Bir görevden alma süreci, bir yer değiştirme süreci yaşanıyor. Böylesi bir dönemde sektörümüzün hak ettiği karşılığı alamaması, yapılacak hesapların eksik kalmasına neden olur. Biz bir hizmet sektörüyüz. İstanbul halkına hizmet ediyoruz. A partisi, B partisi, C partisi bizim meselemiz değil. Bizim derdimiz, sektör olarak en iyi araçları alabilmek, vatandaşımıza daha kaliteli ulaşım hizmeti sunabilmek ve işletmelerimizi sürdürülebilir şekilde ayakta tutabilmek. Bunun için de sektörün hakkının verilmesi gerekiyor. Bizim beklentimiz çok net.

Kışlık Kıyafetlerimizi Dağıttık: Şoförlerimizin Taleplerini Dikkate Aldık

Diğer taraftan çalışanlarımızla ilgili hazırlıklarımızı da tamamladık. Kışlık kıyafetlerimizi dağıttık. Arkadaşlarımız gönül rahatlığıyla giyebilirler. Bu yıl kıyafet uygulamamızda bir değişikliğe gittik. Önceki yıllarda uyguladığımız takım elbise yerine takım elbisenin pantolonunu ve gömleğini koruyarak üzerine mont ekledik. Üstelik arkadaşlarımızın rahat kullanabileceği, güzel bir mont tercih ettik. Neden böyle bir değişiklik yaptık? Çünkü şoförlerimiz uzun zamandır daha rahat hareket edebilecekleri bir kıyafet talep ediyordu. Biz de onların bu talebini dikkate aldık ve bu yıl hayata geçirdik. Ümit ediyorum ki çalışan kardeşlerimiz bu uygulamadan memnun kalırlar.

Elbette kılık kıyafetimize dikkat etmemiz gerekiyor. Biz bu güzel şehirde hizmet veriyoruz. Araçlarımıza günlük ortalama 1.000 kişi biniyor. Bu insanların şoförlerimizi ve hizmet veren çalışma arkadaşlarımızı düzgün, temiz ve kurumsal bir görünümle görmesi gerekiyor. Vatandaşımıza sunduğumuz hizmetin bir parçası da budur. Çalışanlarımızın sosyal hakları ve ücretleri konusunda da hassasiyetimizi sürdürüyoruz. Ücretleri ay sonu gelmeden ödüyoruz. Ortaklarımız bu konuda son derece duyarlı. Gerektiğinde borç alarak da olsa çalışanlarımızın ücretlerini zamanında ödemeye gayret ediyorlar.

115 Esnafımızın Hakediş Sorununu Çözmek İstiyoruz

Bir diğer önemli konumuz da taksi ihaleleri ve esnafımızın içeride kalan hakedişleri. Şirketimiz özelinde, taksi ihalelerine katılım ve mahsuplaşma konusunda hakedişini alamamış 115 esnafımız bulunuyor. Ağustos ve Ekim aylarında yapılan taksi ihalelerinde bu mahsuplaşmayı gerçekleştiremedik.

Bu nedenle hem İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanımızdan hem de Genel Sekreterimizden bir talepte bulunduk. Kendilerine, bir defaya mahsus olmak üzere halk otobüsleri esnafının taksi ihalelerine katılımında mahsuplaşma imkânı sağlanmasını istedik. Biz de taksi ihalesine girelim, içeride kalan hakedişlerimizi mahsuplaştıralım dedik. Ümit ediyorum ki Kasım ayında yapılacak ihalede bu imkân sağlanacak. Bize bu yönde olumlu ifadeler iletildi.

Bizim bütün mücadelemiz sektörümüzün ayakta kalması, çalışanlarımızın haklarının korunması ve İstanbul halkına kesintisiz hizmet sunulması içindir. Temennimiz, 2027 yılı maliyet çalışmalarında sektörümüzün gerçeklerinin dikkate alınması, 2026 yılından kalan eksikliklerin giderilmesi ve hak ettiğimiz maliyet yapısına kavuşmamızdır.

Her Anında
MANYanında



Araç Yönetiminde Yeni Dönem

- ✓ Araç Modelleri ve Fiyatları
- ✓ Satış ve Servis Noktaları
- ✓ Araç Geçmişi ve Bakım Takibi
- ✓ Araca Özel Kampanyalar
- ✓ MAN Magazine Türkiye Dergisi ve Daha Fazlası...

Hemen İndirin App Store

QR kodu okutarak MANYanında uygulamasını cep telefonunuza kolayca indirebilirsiniz.

İNDİRİN Google Play

MAN

KentPlanner ile
Toplu Taşıma Planlamasına Yeni Bir Bakış



Toplu Taşımada İyi Planlama, Sadece Sefer Saati Belirlemek Değildir

Bir toplu taşıma işletmesinin günlük çalışma planına dışarıdan baktığınızda her şey oldukça basit görünebilir. Otobüsler belirli saatlerde hareket eder, sürücüler görevlerini yerine getirir, yolcular da gitmek istedikleri yere ulaşır. Ancak bu düzenin arkasında hatların, seferlerin, araçların, sürücülerin ve işletme kaynaklarının birbiriyle uyumlu şekilde planlanması gereken karmaşık bir süreç bulunur. **KentPlanner**, tüm bu süreçleri bütünleşik bir yapıda ele alarak toplu taşıma işletmelerine esnek, veriye dayalı ve farklı ihtiyaçlara uyarlanabilen planlama çözümleri sunar.

Her sefer aynı sürede mi tamamlanıyor?

Aynı güzergâhta çalışan araçların sefer süreleri günün saatine, trafik koşullarına, haftanın gününe ve mevsimsel değişikliklere göre farklılık gösterebilir. Sabit sefer süreleriyle hazırlanan planlar ise gecikmelere, gereksiz beklemelere ve verimsiz araç kullanımına neden olabilir. **KentPlanner**, günün farklı saatleri ve çalışma dönemleri için değişken sefer sürelerinin tanımlanmasına olanak tanır. Sefer aralıkları, hat sonu bekleme süreleri ve gidiş-dönüş çevrim süreleri birlikte değerlendirilerek farklı gün ve dönemlere uygun sefer çizelgeleri oluşturulabilir. Sefer sıklığında yapılacak değişikliklerin araç ve sürücü ihtiyacına etkisi de planlama aşamasında değerlendirilerek alternatif çalışma programları hazırlanabilir.

Her araç yolda, ama hepsi yolcu taşımıyor!

Garajdan ilk sefere çıkış, son seferden garaja dönüş, hatlar arası geçişler, sürücü değişimleri ve enerji ikmali gibi nedenlerle araçlar yolcu taşımadan kilometre yapar. **Ölü kilometre** olarak adlandırılan bu hareketler işletmeler için önemli bir maliyet unsurudur. **KentPlanner**, araçların günlük görevlerini planlarken garaj bağlantılarını, hatlar arası geçişleri ve görevler arasındaki hareketleri birlikte değerlendirir. Alternatif araç

Ölü Kilometrelerde Azalma:
Garaj ve hat geçiş optimizasyonu ile yakıt/maliyet tasarrufu.

görevlendirmeleri ve garaj tercihleri karşılaştırılarak ölü kilometrenin azaltılmasına yönelik çözümler oluşturulabilir. Böylece yalnızca seferlerin gerçekleştirilmesi değil, araçların gün boyunca en uygun görev düzeninde çalıştırılması da hedeflenir.

Planlamanın En Hassas Dengesi: Sürücü ve Vardiya Optimizasyonu

Sürücü planlamasında çalışma süreleri, vardiyalar, izinler, molalar ve yasal sınırlamalar birlikte dikkate alınmalıdır. Üstelik sürücülerin görev değişimleri araçların çalışma düzenini de doğrudan etkileyebilir. **KentPlanner**, işletmeye özgü çalışma kurallarının tanımlanmasını sağlayarak sürücü görevlerinin bu kısıtlar doğrultusunda planlanmasına imkân verir. Farklı vardiya düzenleri, görev süreleri, mola ihtiyaçları ve sürücü değişim noktaları değerlendirilerek alternatif çalışma programları oluşturulabilir. Araç ve sürücü görevlerinin birbiriyle ilişkilendirilmesi sayesinde görev çakışmalarının, gereksiz araç hareketlerinin ve fazla mesai ihtiyacının azaltılmasına yönelik planlama yapılabilir.

Her işletmenin önceliği aynı mı?

Bazı işletmeler için sürücülerin çalışma düzeni öncelikliyken, bazıları için araçların en verimli şekilde kullanılması

Dinamik Planlama:
Trafik ve mevsime göre değişken sefer süreleriyle zamanında varış.

daha önemli olabilir. Kimi işletmeler ise her iki kaynağı birlikte değerlendirerek dengeli bir çalışma modeli oluşturmak ister. **KentPlanner, işletmenin tercihlerine göre sürücü odaklı, araç odaklı veya karma planlama modelleriyle çalışabilir.** Sürücü odaklı planlamada vardiyalar, çalışma süreleri ve görev dağılımı; araç odaklı planlamada filo kullanımı, günlük kilometreler, hatlar arası geçişler ve araç ihtiyacı ön plana çıkar. Karma planlamada ise araç ve sürücü kaynakları birlikte değerlendirilir. **KentPlanner**, farklı çalışma kuralları ve öncelikler doğrultusunda çok sayıda alternatif plan oluşturulmasına ve bunların karşılaştırılmasına imkân tanır. **İşletmeye tek bir çözüm sunmak yerine, kendi önceliklerine göre en uygun planı seçebileceği alternatifler sunar.**

Bir sefer değişikliği bütün planı etkileyebilir mi?

Bir hatta sefer eklemek, sefer saatini değiştirmek veya araç kapasitesini artırmak ilk bakışta küçük bir düzenleme gibi görünebilir. Ancak bu değişiklikler başka hatların araç programlarını, sürücü vardiyalarını ve işletme maliyetlerini etkileyebilir. **KentPlanner**, farklı operasyon senaryolarının oluşturulmasını ve mevcut planla karşılaştırılmasını sağlar. Araç ve sürücü ihtiyacı, toplam kilometre, ölü kilometre, çalışma süreleri, sefer sıklığı ve operasyonel maliyet gibi göstergeler üzerinden alternatifler değerlendirilebilir. Böylece işletmeler, planlama kararlarını

Çoklu Ulaşım Entegrasyonu:
Otobüs, tramvay ve raylı sistemlerin tek havuzda yönetimi.

uygulamaya geçirmeden önce farklı seçeneklerin olası sonuçlarını görebilir ve kendi hedeflerine en uygun çalışma düzenini belirleyebilir.

Elektrikli Filolarla Gelen Yeni Kısıtlar ve Akıllı Çözümler

Elektrikli araçlarda menzil, batarya seviyesi, şarj süreleri ve istasyon kapasitesi günlük görev planlamasının önemli kısıtlarıdır. **KentPlanner**, elektrikli, hibrit, dizel ve CNG araçların aynı filo içerisinde planlanmasını destekler. Araçların enerji ihtiyaçları, şarj süreleri ve günlük görevleri birlikte değerlendirilerek enerji gereksinimlerine uygun çalışma programları oluşturulabilir. Böylece araçların yalnızca seferlere uygunluğu değil, görevlerini sürdürebilmeleri için gereken enerji koşulları da planlamaya dahil edilir.

Plan yapmak kadar, planı sahada yönetmek de önemli

Hazırlanan planların sürücülere ulaştırılması ve günlük operasyonla ilişkilendirilmesi de planlama sürecinin önemli bir parçasıdır. **KentPlanner**, Operasyon Merkezi entegrasyonu ve **Sürücü Mobil Uygulaması** ile planlamayı sahaya taşır. Sürücüler uygulama üzerinden günlük ve geçmiş görevlerini, araçlarını, hatlarını, sefer saatlerini ve mola bilgilerini görüntüleyebilir. Görevlerini başlattıklarında sefer güzergâhına ait navigasyonu kullanabilir; acil durumlarda veya ihtiyaç duyduklarında Kontrol Merkezi'ne ya da ilgili yetkililere doğrudan telefonla ulaşabilirler. Aynı şekilde yetkililer de sürücülerle iletişime geçebilir. Böylece planlama, görev bilgilendirme, navigasyon ve operasyonel iletişim bütünleşik bir yapıda sunulur.

Her işletmenin çalışma düzeni farklı

Büyükşehir belediyeleri, özel halk otobüsü işletmeleri, kooperatifler ve raylı sistem işletmeleri farklı organizasyon yapılarına, çalışma kurallarına ve hizmet önceliklerine sahiptir. **KentPlanner**, işletmeye özgü parametrelerin ve planlama kurallarının tanımlanabildiği esnek yapısıyla farklı işletme modellerine uyarlanabilir. Otobüs, tramvay, hafif raylı sistem ve metro gibi farklı ulaşım türlerinin planlama ihtiyaçları ortak bir yaklaşım içerisinde ele alınabilir. İşletmeler; araç tipleri, filo büyüklüğü, sürücü çalışma modelleri, garaj organizasyonları ve hizmet hedefleri doğrultusunda kendi planlama senaryolarını oluşturabilir.

Asıl mesele daha fazla araç değil, doğru planlama

Toplu taşıma işletmelerinde hizmet kalitesini artırmanın yolu her zaman daha fazla araç veya sürücü kullanmaktan geçmez. Mevcut kaynakların doğru planlanması, görevlerin dengeli dağıtılması ve alternatif çalışma modellerinin değerlendirilmesi de önemli verimlilik

Saha Hakimiyeti:
Operasyon merkezi ve sürücü mobil uygulaması ile anlık iletişim.

fırsatları sunabilir. **KentPlanner**, sefer planlamasından araç ve sürücü çizelgelemeye, ölü kilometre analizinden enerji yönetimine, alternatif senaryolardan saha operasyonlarına kadar tüm süreçleri bütünleşik bir yapıda ele alır. İşletmelerin kendi önceliklerini belirleyebildiği, farklı seçenekleri karşılaştırabildiği ve kaynaklarını daha etkin kullanabileceği bir planlama ortamı sunar. **Çünkü toplu taşımada iyi planlama, yalnızca yarının sefer saatlerini hazırlamak değil; farklı seçeneklerin işletmeye etkisini bugünden görerek yarının operasyonunu en doğru şekilde kurgulayabilmektir.**

SELAHATTİN YILDIRIM
Başkan Vekili



Özel Halk Otobüsleri Hizmet Ediyor, Peki Karşılığında Ne Görüyor?

> *ÖTİS, yani Özel Taşımacılık İşletim Sistemi, aslında güzel ve doğru bir sistem. Ancak bugün geldiğimiz noktada uygulamanın bazı yönleri esnafımızı ciddi anlamda zarara uğratıyor. Yakıt fiyatları, bakım giderleri, araç maliyetleri ve personel maaşları sürekli yükselirken mevcut ödeme sistemi işletmecinin giderlerini karşılamaktan uzak kalıyor.*

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT'nin bu gerçekleri artık görmesi gerekiyor. Kendi araçlarıyla bizim araçlarımız aynı şehirde, aynı trafikte hizmet veriyor. Ancak benim şahsi görüşüm, İstanbul'da çalışan 3 bin özel halk otobüsünün verimlilik açısından İETT'nin şehir içi otobüslerinden çok daha iyi bir performans ortaya koyduğu yönünde. Metrobüsü bu değerlendirmeden ayrı tutuyorum. Çünkü kendine ait yolu, güzergâhı ve çalışma koşulları var.

Bu nedenle 2026 yılı için eksik kalan maliyet artışlarının tamamlanmasını, maliyet tablosundan çıkarılan kalemlerin yeniden eklenmesini ve 2027 yılı sözleşmesinin Aralık ayında tamamlanmasını bekliyoruz. Ocak ayına geldiğimizde esnafımız da şirketlerimiz de hangi ücretle çalışacağını bilmeli. Belirsizlikle işletmecilik yapılmaz.

Garajı Olmayan Esnafa Parklanma Cezası!

Benim en çok üzerinde durduğum konulardan biri de yönergenin 82. maddesi. Bu madde, İETT tarafından belirlenen parklanma alanlarının dışında araç park edilmesi durumunda, garaj tahsisinden sonra 100 bilet ceza uygulanmasını öngörüyor.

Peki, İstanbul'da 3 bin özel halk otobüsüne garaj tahsis edildi mi? Hayır. İETT'nin kendi garajları var. Şoför akşam aracını garaja bırakıyor. Garajdaki görevliler yakıtını alıyor, aracını yıkıyor, küçük arızalarını gideriyor ve park alanına çekiyor. Şoför de servis aracıyla evine gidiyor. Sabah yine servisle garaja geliyor, hazır durumdaki aracını alıp seferine çıkıyor. Özel halk otobüsü şoförü ise akşam seferini bitirdikten sonra yakıtını kendi imkânlarıyla alıyor, aracının içini ve dışını temizliyor. Ardından İstanbul gibi bir şehirde 12 metrelik otobüsüne park yeri bulmaya çalışıyor. Bazen evinin bulunduğu yer İstanbul'un bir ucunda, aracı ise diğer ucunda oluyor. Evine kendi imkânlarıyla gidiyor, sabah yine kendi imkânlarıyla hat başına geliyor.

Bugün 3 bin aracımızın neredeyse tamamı sabah seferine çıkıyor. Günlük araç kayıplarımız oldukça düşük. Buna karşılık İETT'nin bütün garaj ve servis imkânlarına rağmen günlük 70-80 aracının sefere çıkamadığı yönünde bilgiler alıyoruz. Şimdi soruyorum: Bu kadar imkânsızlığa rağmen araçlarını sefere hazırlayan esnafımıza teşekkür mü edilmeli, yoksa park ettiği yer nedeniyle ceza mı yazılmalı? ÖTİS sözleşmesi başladığında bize garaj tahsis edileceği söylendi. Aradan altı yıl geçti, 2027 yılına geliyoruz. Elbette kurumun imkânsızlıkları olabilir, yer bulunamamış olabilir. Buna itirazım yok. Ancak verilen söz yerine getirilemediyse bunun bedelini neden esnaf ödüyor? Garaj tahsis edemiyorsanız, tahsis edilene kadar bu cezaları uygulamayın.

Denetim Var, Ödül Nerede?

Bir başka önemli sorun da rapor ve ceza uygulamaları. Saha denetimi, e-denetim veya filo tarafından yazılan raporların iptal edilmesi neredeyse imkânsız hale geldi. Raporun haklı ya da haksız olması çoğu zaman sonucu değiştirmiyor.

Sinyal vermedin, rapor. Çizgi üzerinden gittin, rapor. İkinci şeritten döndün, rapor. Küçük bir ihlal görüldüğünde ceza uygulanıyor. Peki, aynı trafikte otobüsün etrafında tehlikeli hareketler yapan diğer araçlar neden aynı şekilde değerlendirilmiyor? Bir otobüsün içinde 50-60, bazen daha fazla yolcu var. Yaşlısı, öğrencisi, engellisi var. 12 metrelik bir aracın her koşulda küçük otomobiller gibi hareket etmesini bekleyemezsiniz. Şoförün manevra kabiliyeti, fren mesafesi ve taşıdığı sorumluluk farklıdır.

Elbette kurallara uyulmalı. Ancak denetim yalnızca ceza kesmek için yapılmamalı. Benim bildiğim ceza varsa ödül de olmalı. Beş-altı ay boyunca hiç ceza almadan hizmet veren, görevini düzgün yapan şoförlerimiz de takdir edilmeli. Bir rapor yazıldığında hemen ceza uygulamak yerine, o şoförün geçmiş performansına da bakılmalı. Bu insanlar sabah saat 05.00'te direksiyon başına geçiyor. Gün boyunca yüzlerce, binlerce insanla muhatap oluyor. Hakaret edenle, tartışma çıkaranla, anlayış göstermeyenle karşılaşıyor. Buna rağmen hizmetini sürdürmeye çalışıyor. Özel halk otobüsü şoförü de İETT şoförü de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ve toplu ulaşımın vatandaş karşısındaki yüzüdür.

Adalet Çift Taraflı İşlemeli

Biz bu işi dün yapmaya başlamadık. Sektörün 40 yılı aşkın tecrübesi var. Bugün İstanbul'daki 3 bin özel halk otobüsünün performansı ile İETT araçlarının performansı karşılaştırılsın. Sefer kayıpları, arızalar ve hizmet verimliliği bütün verileriyle ortaya konulsun. Hatta araçlar sahada aynı şartlarda değerlendirilsin. Hangisi daha verimli, hangisi daha fazla hizmet üretiyor hep birlikte görelim.

Çünkü adalet tek taraflı işlememeli. Bir taraftan sürekli denetim ve ceza uygulanırken diğer tarafın performansı da aynı ölçülerle değerlendirilmelidir.

Bizim istediğimiz ayrıcalık değil. Verdiğimiz hizmetin görülmesi, yaşadığımız zorlukların anlaşılması ve emeğimizin karşılığını almaktır. İstanbul halkına hizmet eden esnafın önüne sürekli yeni engeller koymak yerine, onun işini kolaylaştıracak çözümler üretilmelidir.

Unutulmamalı ki bu sistemin ayakta kalması yalnızca işletmecinin değil, İstanbul'da yaşayan milyonlarca insanın da yararınadır. **Denetim elbette olsun ama emeği de görün, başarıyı da ödüllendirin. Çünkü adalet, ancak herkese eşit uygulandığında anlam kazanır.**


Sakar Geçidi/Muğla
GERÇEK
F-SANE
Yeni nesil Ecotorq GEN2 motorunun gücü ve verimliliğiyle Ford Trucks F-MAX, gerçek efsane.
F-MAX
Ford
F-MAX
Koç
100
Ford
TRUCKS
Her yükte birlikte



ESHOT Ve İZULAŞ'ın Filosu Gençleşiyor

İzmir Büyükşehir Belediyesi kent içi toplu ulaşımı daha güvenli, konforlu, erişilebilir ve çevreci hale getirmek amacıyla otobüs filosunu gençleştirmeye devam ediyor. İzmir'de toplu ulaşım hizmetinin yaklaşık yüzde 62'sini karşılayan ESHOT ve İZULAŞ'a toplam 111 yeni otobüs kazandırılıyor.

ESHOT filosuna 75, İZULAŞ filosuna ise 36 yeni otobüs dahil ediliyor. İlk etapta teslim edilen 39 yeni otobüsten 29'u ESHOT, 10'u İZULAŞ bünyesinde İzmirlilere hizmet vermeye başladı. Satın alma süreçleri ve ödemeleri tamamlanan 72 otobüsün ise önümüzdeki iki hafta içerisinde teslim edilmesi bekleniyor. Teslimatların tamamlanmasıyla İzmir'de hizmet veren ve "Nazar Boncuğu" olarak anılan mavi-beyaz otobüslerin toplam sayısı 168 e ulaşacak.

Ekonomik ömrünü tamamlayan araçlar filodan ayrılacak

Yeni otobüslerin hizmete alınmasıyla birlikte ekonomik ömrünü tamamlayan araçlar kademeli olarak filodan ayrılacak. Böylece filonun yaş ortalamasının düşürülmesi, bakım ve işletme maliyetlerinin azaltılması, araç güvenilirliğinin artırılması ve İzmirlilere daha konforlu ve kesintisiz bir toplu ulaşım hizmeti sunulması hedefleniyor.

Yeni otobüsler ihtiyaç duyulan mahallelere de ulaşacak

Yeni araçlar yalnızca mevcut filonun yenilenmesinde kullanılmayacak. Hat ve sefer planlamalarında toplu ulaşıma erişimin daha güç olduğu, özellikle dar gelirli vatandaşların yoğun yaşadığı bölgeler de dikkate alınacak. Yolcu talebi, mevcut ulaşım olanakları ve bölgelerin fiziki koşulları değerlendirilerek yeni otobüslerin bu mahallelerde de hizmet vermesine yönelik planlama yapılacak. Böylece vatandaşların aktarma merkezlerine, raylı sistem bağlantılarına, eğitim, sağlık ve çalışma alanlarına erişiminin kolaylaştırılması amaçlanıyor.

Güvenlikte yeni nesil teknoloji

Yeni otobüsler, GSR (General Safety Regulation – Genel Güvenlik Yönetmeliği) kapsamında gelişmiş aktif ve pasif güvenlik sistemleriyle donatıldı. Yeni nesil güvenlik teknolojileriyle hem araç içerisindeki yolcuların hem de trafikteki yayaların, bisikletlilerin ve diğer araçların güvenliğinin artırılması hedefleniyor.

Engelsiz ve konforlu ulaşım

Alçak tabanlı ve engelsiz erişime uygun tasarlanan yeni otobüsler; engelli bireylerin, hareket kısıtlılığı bulunan vatandaşların ve bebek arabalı ebeveynlerin toplu taşımayı daha rahat ve bağımsız kullanabilmesine imkan sağlayacak.

Daha düşük emisyon, daha temiz İzmir

Yeni otobüslerde Euro 6e düşük emisyonlu motorlar bulunuyor. Çevre standartlarına uygun yeni nesil araçlarla karbon ayak izinin azaltılması ve İzmir'in hava kalitesinin korunmasına katkı sağlanması hedefleniyor. Ekonomik ömrünü tamamlayan araçların filodan çıkarılması ve filonun yeni nesil otobüslerle gençleştirilmesi de sürdürülebilir ulaşım hedeflerini destekleyecek.

Arızalara daha hızlı müdahale, seferlerde daha az aksama

ESHOT, otobüs filosunu yenilerken sahadaki müdahale kapasitesini de güçlendiriyor. Bu kapsamda 4 tamir ekibi aracı ve 1 çekici hizmet filosuna dahil edildi. Tamir ekipleri, sefer sırasında yaşanabilecek teknik sorunlara yerinde ve hızlı müdahale edecek. Çekici ise hareket kabiliyetini kaybeden araçların güvenli ve hızlı şekilde yoldan kaldırılmasını sağlayacak. Böylece arıza kaynaklı sefer aksamalarının ve trafik yoğunluğunun en aza indirilmesi, toplu ulaşım hizmetinin daha kesintisiz sürdürülmesi hedefleniyor.





OTOBÜSÜNÜ SEVENLERİN ADRESİ



MÜŞTERİ İKRAM ODAMIZ



DİNLENME ODASI



YEDEK PARÇA STOKU

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 No:28 İkitelli
Başakşehir / İstanbul

+90 212 549 19 00 - 01



HALK OTOBÜSÇÜSÜNÜN İHTİYAÇLARI TEK ÇATI ALTINDA TOPLANIYOR

KALE ULAŞIM'DAN GECE SERVİSİ HAMLESİ

Hakan Uşar: "Halk Otobüsçüsünün Tüm İhtiyaçlarını Tek Bir Tesiste Karşılamayı Hedefliyoruz"

Kale Ulaşım Otomotiv, özel halk otobüsü sektörüne yönelik yeni hizmet yapılanmasıyla dikkat çekiyor. Gündüz Isuzu yetkili servisi olarak faaliyet gösteren işletme, akşam saatlerinden itibaren tüm marka özel halk otobüslerine bakım ve onarım hizmeti sunmaya hazırlanıyor. 7/24 yol yardım, 14 bin metrekarelik güvenlikli parklanma alanı, yedek parça stoğu ve vade farksız 6 taksit imkânıyla sektörde yeni bir hizmet modeli oluşturmayı hedefleyen Kale Ulaşım Otomotiv, kaporta, boya ve cam hizmetlerini de bu yapıya dahil etmek istiyor. Kale Ulaşım Otomotiv yetkilisi Hakan Uşar, yeni dönemin ayrıntılarını, ortaklık yapısındaki değişimi ve özel halk otobüsü esnafına sunacakları avantajları Halk Ulaşım Dergisi'ne anlattı.

Hakan Bey, öncelikle Kale Ulaşım Otomotiv'i tanıyalım. İşletmeniz hangi yıldan bu yana faaliyet gösteriyor ve hangi alanlarda hizmet veriyorsunuz?

Kale Ulaşım Otomotiv olarak 2024 yılında faaliyetlerimize başladık. İlk olarak Isuzu yetkili servisi olarak hizmet vermeye başladık ve çalışmalarımızı Isuzu araçları üzerine yoğunlaştırdık. Bugün ise gündüz mesaimizde Isuzu ve Otokar ürün gruplarına hizmet veriyoruz. Turizm, lojistik ve kamyonet gruplarında da çalışmalarımız bulunuyor.

Bununla birlikte yeni bir yapılanmaya gittik. Bundan sonraki süreçte gece mesaimizde özel halk otobüslerinin tüm markalarına hizmet vereceğiz.

Özel halk otobüslerine yönelik gece servisi uygulamanız dikkat çekiyor. Bu yeni hizmetin kapsamı nedir?

Gündüz mesaimiz 09.00-18.00 saatleri arasında devam ediyor. Gündüz mesaimizin sona ermesinin ardından saat 19.00 itibarıyla yeni bir mesai başlatıyoruz. Bu kapsamda İstanbul'da faaliyet gösteren özel halk otobüslerine hem parklanma hem de bakım ve onarım hizmeti sunacağız.

Burada en önemli nokta, marka ayrımı yapmayacak olmamız. Isuzu araçlara yetkili servis kapsamında sunduğumuz garantili hizmetlerimiz devam edecek. Ancak gece servisimizde diğer markaların tamamına da hizmet vereceğiz.

Hizmette marka ayrımı olmayacağını belirttiniz. Motor ve şanzıman markaları açısından da herhangi bir sınırlama söz konusu mu?

Hayır, herhangi bir sınırlamamız yok. Mercedes motorlu, Cummins motorlu veya ZF şanzımanlı araçlar olması fark etmiyor. Özel halk otobüsü esnafına tüm marka ve motor-şanzıman gruplarında hizmet vermeyi hedefliyoruz.

Gündüz ve gece servisinin birlikte çalışması, personelin çalışma düzeni açısından nasıl planlandı? İki ayrı mesaiyi nasıl yöneteceksiniz?

Biz bu yapıyı tamamen ikiye böldük. Gündüz ekibimizin gece ekibiyle, gece ekibimizin de gündüz ekibiyle herhangi bir personel ilişkisi yok. Vardiya sistemiyle çalışmıyoruz. Gece ekibimiz tamamen gece, gündüz ekibimiz ise tamamen gündüz mesaisinde görev yapacak.

Zaten gündüz ekibimiz daha çok turizm araçları ve kamyonet gruplarında uzmanlaşmış durumda. Gece ekibimiz ise özel halk otobüsleri konusunda uzman.

Şu anda gece hizmetimiz için altı kişilik bir ekip oluşturduk. Ekibimizde dört mekanik personel, bir elektrik personeli ve bir kalfa bulunuyor. Toplam altı kişilik kadroyla hizmet vereceğiz. İşletme oturdukça ve ihtiyaçlar netleştikçe bu ekibin büyümesi de söz konusu olacaktır.

Özel halk otobüsleri günün büyük bölümünde trafikte. Arıza durumunda araçların sefer kaybı yaşamaması için yol yardım hizmetiniz de bulunuyor mu?

Evet, 7/24 yol yardım hizmetimiz var. Bu hizmeti gündüz veya gece ayrımı yapmaksızın sunuyoruz. Yol yardım kapsamında motor sökme ve takma gibi ağır işler dışında birçok müdahaleyi gerçekleştirebiliyoruz.

Yol yardım aracımızda kompresör dahil gerekli ekipmanlarımız mevcut. Örneğin yolda kalan bir aracın lastiğinin sökülmesi, diskinin veya kaliperinin değiştirilmesi gibi işlemleri yapabilecek donanıma sahibiz.

Ayrıca gündüz saatlerinde de acil durumlarda esnafımızı geri çevirmeyiz. Normal çalışma düzenimizde gündüz Isuzu yetkili servis hizmetimize devam edeceğiz. Ancak örneğin yolda hortumu patlayan bir araç bize geldiğinde, gündüz mesaimiz nedeniyle kendisine hizmet vermekten kaçınmayız.

Gece saatlerinde servise gelen bir aracın ihtiyaç duyduğu yedek parçayı bulabilmesi de esnaf açısından önemli. Bu konuda nasıl bir hazırlığınız var?

İstanbul'un en iddialı yedek parça stoklarından birine sahip olduğumuzu düşünüyoruz. Yaklaşık 25 milyon liralık bir stokla çalışıyoruz ve oldukça geniş bir ürün gamımız bulunuyor.

Elbette gece hizmeti bizim için de yeni bir deneyim olacak. Özellikle ilk dönemlerde ihtiyaç duyulan bazı parçaların stoklarımızda bulunmaması gibi durumlar yaşanabilir. Esnafımızdan bu konuda ilk zamanlarda bizi anlayışla karşılamalarını bekliyoruz.

Çünkü gece hizmetinde ortaya çıkabilecek bütün ihtiyaçları başlangıçta öngörmek

kolay değil. Ancak ilk bir-iki aylık süreçte eksiklerimizi görerek stok yapımızı buna göre geliştireceğiz. Çok büyük bir problem yaşayacağımızı düşünmüyoruz. Bu konuda hazırlıklı ve stoklu çalışmaya gayret ediyoruz.

Yeni yapılanmanız yalnızca servis hizmetinden ibaret değil. Parklanma alanınız da bulunuyor. Bu alanın büyüklüğü ve sunduğu imkânlar hakkında bilgi verir misiniz?

Aslında Kale Ulaşım Otomotiv olarak daha kapsamlı bir yapılanmaya gidiyoruz. Öncelikle ortaklık yapımızda bir değişiklik gerçekleştirdik. Bunun temel amacı büyümeyi hızlandırmak, hizmet alanlarımızı genişletmek ve daha güçlü bir altyapı oluşturmaktı.

Isuzu yetkili servisi olarak faaliyet gösterirken Ulaşım Sigorta ile güçlerimizi birleştirmemizin ardından yeni kararlar aldık. Özel halk otobüslerine yönelik gece servisi, kaporta, boya, cam ve parklanma gibi farklı hizmet alanlarına girmek için çalışmalarımızı başlattık.

Parklanma hizmetimiz için yaklaşık 14-15 bin metrekarelik bir alana sahibiz. Bunun yaklaşık 9 bin metrekaresi üst otoparkımızdan, 5-6 bin metrekaresi ise alt otoparkımızdan oluşuyor.

Her iki otoparkımız da 7/24 güvenlik hizmetine sahip. İçeriye girişler kontrol altında tutuluyor. Alanlarımızın düzenli, temiz ve güvenli olması için gerekli altyapıyı oluşturduk. Özel halk otobüsü esnafına bu anlamda ciddi bir hizmet sunacağımızı düşünüyoruz.

Buradaki temel hedefiniz, özel halk otobüsü esnafının bütün ihtiyaçlarını tek bir noktada karşılayabilmesi mi?

Kesinlikle. Bizim burada oluşturmak istediğimiz yapı yalnızca bir parklanma veya servis alanı değil.

Bir araç tesisimize girdiğinde parklanma hizmetinden bakım ve onarıma, kaporta ve boya ihtiyacından cam ihtiyacına, hatta akü ihtiyacına kadar farklı ihtiyaçlarını aynı alan içerisinde karşılayabilsin istiyoruz.

Bununla birlikte ilerleyen dönemde araç satışı da yapabilmek hedeflerimiz arasında. Bayilik çalışmalarımızı da tamamlayabilirsek özel halk otobüsü esnafının neredeyse bütün ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir tesise sahip olacağız.

Bu anlamda İstanbul'da bu kadar kapsamlı bir tesis olduğunu düşünmüyoruz.

Yani bir anlamda özel halk otobüsü sektörüne yönelik bütünleşik bir hizmet merkezi oluşturuyorsunuz.

Evet, sizin ifadenizle bir halk otobüsü köyü oluşturuyoruz diyebiliriz. Araç alımından satışına, bakımından onarımına ve parklanmasına kadar sektörün ihtiyaç duyduğu hizmetleri aynı çatı altında toplamayı hedefliyoruz. İlerleyen süreçte bu yapıya başka hizmetleri de ekleyebiliriz.

Ulaşım Sigorta ile ortaklık yapısına geçmeniz bu büyüme hedefinde nasıl bir rol oynadı?

Aslında iki tarafın da ortak noktası halk otobüsçülüğü. Hem Kale Ulaşım Otomotiv hem de Ulaşım Sigorta ulaşım sektörünün içerisinde faaliyet gösteriyor. Ulaşım Sigorta da uzun yıllardır sektörün tanıdığı bir firma ve sigorta hizmetlerini vermeye devam ediyor.

Böyle kapsamlı bir tesisin oluşturulması tek başına bizim veya onların gerçekleştirebileceği bir çalışma değildi. Çünkü burada yalnızca maddi imkânlar değil, birçok farklı unsurun bir araya gelmesi gerekiyor.

İki taraf da sektörün içerisinden geldiği için ihtiyaçları biliyor. Ortak bir noktada buluşarak bu kararı almak bizim açımızdan zor olmadı. Her iki taraf için de beklenen ve doğal bir adımdı.

Bu yatırımlar, özel halk otobüsü sektörünün geleceğine duyduğunuz güvenin de bir göstergesi olarak değerlendirilebilir mi?

Kesinlikle. Biz bu sektörün geleceğine inanıyoruz. Zaten iki ailenin toplamda yaklaşık 20-25 özel halk otobüsü bulunuyor. Bu işe inanmasaydık herhalde bu kadar aracı bünyemizde tutmazdık.

Üstelik araç sayımızı azaltmak yerine artırarak yolumuza devam ediyoruz. Dönem dönem ticari amaçlı alım ve satımlarımız oluyor ancak toplam araç sayımızı sürekli ileriye taşımaya çalışıyoruz. İki aile de başlangıç noktasından itibaren toplam araç sayısı bakımından geriye gitmedi.

Yatırım yapmaya devam edeceğiz. Bunu yalnızca otobüs sayısını artırmak olarak görmüyoruz. Biz kendi açımızdan yaptığımız çalışmayı yatay büyüme olarak değerlendiriyoruz.

Araç sayısını artırmanın yanında, faaliyet gösterdiğimiz sektörün farklı alanlarında da büyüyerek araç maliyetlerimizi azaltmak istiyorduk. Ancak süreç içerisinde bu düşünce biraz daha genişledi. Artık yalnızca kendimizi değil, bütün esnafı düşünür hale geldik. Bu sektörde birilerinin de esnafın ihtiyaçlarını düşünmesi gerekiyordu. Herhalde bu görev de bize düştü.

Özel halk otobüsü esnafının en önemli sorunlarından biri finansman. Düşük kâr marjlarıyla çalışan ve ödemelerini belirli bir nakit akışı içerisinde yönetmek zorunda kalan esnafa ne tür kolaylıklar sağlayacaksınız?

Öncelikle kredi kartına altı taksit imkânı sunuyoruz. Bildiğimiz kadarıyla kredi kartına taksit uygulaması yapan halk otobüsü servisleri arasında bu uygulamayı düzenli olarak sunan tek işletmeyiz.

Bize gelen her esnafımıza kredi kartıyla altı taksit imkânı sağlayacağız. Üstelik bu uygulamada herhangi bir vade farkı almayacağız. Yani esnafımız, peşin fiyatına altı taksitle hizmet alabilecek.

İlerleyen dönemde taksit sayısının artırılması da mümkün olabilir. Bu tamamen bankalarla o dönemdeki finansal ilişkilerimize bağlı.

Burada Isuzu yetkili servisi olmamızın sağladığı imkânlardan da yararlanıyoruz. Yetkili servis tarafında da taksit imkânlarımız bulunuyor. Zaman zaman ödemeleri bu iki yapı arasında yönlendirebiliyoruz. Bunun da esnafımıza önemli bir katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Taksit imkânının yanı sıra hizmet fiyatlarında nasıl bir politika izleyeceksiniz?

Açıkçası fiyatlarımızı mümkün olduğunca makul seviyelerde tutmayı planlıyoruz. Çok yüksek kâr marjlarıyla çalışmak gibi bir düşüncemiz yok. Sektörün durumunu hepimiz biliyoruz. Özel halk otobüsü esnafı, beklediği zamları yeterince alamadığı için ciddi bir kârlılık problemi yaşıyor. Biz de bu tabloyu görerek hareket ediyoruz.

Böyle bir dönemde esnafın karşısına fahiş fiyatlarla çıkmanın bizim açımızdan bir mantığı yok. Bunun en doğru göstergesi de sahadaki uygulamalarımız olacak. Esnafımız fiyatlarımızı ve sunduğumuz hizmetleri gördükçe yaklaşımımızı daha iyi anlayacaktır.





Renault Trucks'ın Yedek Parça Altyapısı Güçleniyor

Renault Trucks'ın Türkiye'deki satış sonrası hizmetlerini destekleyen yedek parça dağıtım altyapısı, Kocaeli Çayırova'da hizmete açılan yeni Bölgesel Dağıtım Merkezi ile güçleniyor. Yaklaşık 2,8 milyon Euro yatırımla kurulan tesis, 20 bin farklı yedek parça referansını stoklayabilecek ve yıllık 2.200 ton sevkiyat kapasitesiyle hizmet verecek.

Renault Trucks, müşterilerinin araçlarını mümkün olan en kısa sürede yeniden yola çıkarabilmek ve operasyonel sürekliliği desteklemek amacıyla yedek parça tedarik altyapısını geliştiriyor. Bu kapsamda Volvo Group tarafından Kocaeli Çayırova'da yaklaşık 2,8 milyon Euro yatırımla hayata geçirilen yeni Bölgesel Dağıtım Merkezi, Renault Trucks'ın Türkiye ve Gürcistan pazarlarındaki satış sonrası hizmet operasyonlarına katkı sağlayacak.

Toplam 4.800 metrekare alana kurulan merkezin 3.500 metrekarelik bölümü kapalı depo ve operasyon alanlarından oluşuyor. Renault Trucks ve Volvo Penta markalarına hizmet verecek tesis, daha önce farklı lokasyonlarda yürütülen yedek parça operasyonlarını tek çatı altında topluyor.

Yeni merkez, 20 bin farklı yedek parça referansını stoklayabilecek kapasiteye sahip. Yıllık yaklaşık 2.200 ton sevkiyat gerçekleştirebilecek tesisin, mevcut operasyonlarda yüzde 30'a kadar büyümeyi desteklemesi hedefleniyor. İlerleyen dönemde kurulabilecek dikey depolama sistemleriyle kapasitenin yüzde 25-30 oranında daha artırılması da mümkün olacak.

Renault Trucks Türkiye Başkanı Mourad Hedna, ticari araç müşterileri için araçların hizmet dışında kaldığı sürenin doğrudan verimlilik ve kârlılığı etkilediğini belirterek satış sonrası hizmetlerin önemine dikkat çekti. Hedna, haftanın beş günü gerçekleştirilen standart sevkiyatların yanı sıra 7 gün 24 saat VIP yedek parça teslimat hizmetiyle müşterilerin acil ihtiyaçlarına yanıt verdiklerini ifade etti.

Kabin, motor, kaporta parçaları, filtre ve enjektör gibi geniş bir ürün grubunu bünyesinde bulunduran merkez, Renault Trucks'ın yedek parça bulunabilirliğini ve teslimat süreçlerini geliştirmeyi amaçlıyor.

Volvo Group'un uluslararası lojistik ağındaki 11 bölgesel dağıtım merkezinden biri olan Çayırova tesisi, Renault Trucks müşterilerinin bakım ve onarım süreçlerinin hızlandırılmasına, araçların daha kısa sürede yeniden hizmete dönmesine ve işletmelerin operasyonel sürekliliğine katkı sağlayacak.

Ford Türkiye'den Elektrikli Araç Sahiplerine Özel Yeni Platform
Ford EV Club



Ford Türkiye, binek ve ticari elektrikli araç kullanıcıları için şarj ve otopark gibi hizmetlerde ayrıcalıklı avantajlar ve zengin içerikler sunan yeni platformu Ford EV Club'ı kullanıma sundu.

Ford Türkiye, elektrikli araç kullanıcılarının hayatını kolaylaştırmak ve sürüş deneyimini daha ileriye taşımak amacıyla geliştirdiği Ford EV Club platformunu kullanıma sundu. Binek ve ticari elektrikli araç kullanıcılarına özel olarak hazırlanan platform, günlük kullanımda maliyet ve zaman avantajı sağlayan somut ayrıcalıkların yanı sıra üyelerine özel deneyimler, içerikler ve zengin bir topluluk ekosistemi sunmayı hedefliyor. Elektrikli mobilite dünyasına adım atan kullanıcıların beklentileri doğrultusunda tasarlanan sistem, sürücülerin yolculuklarındaki temel ihtiyaçlara odaklanıyor. Markanın "Ford Hesabım" uygulamasıyla tamamen entegre bir yapıda kullanıma sunulan Ford EV Club sayesinde elektrikli araç kullanıcıları, markanın kendilerine sunduğu tüm ayrıcalıklara tek bir dijital platform üzerinden hızlı ve kolay bir şekilde erişebiliyor.

Ford Türkiye, kaliteyi müşterilerinin markayla ilk temasından satış sonrası hizmetlere kadar uzanan kesintisiz bir yolculuk olarak tanımlarken, bu bütüncül yaklaşımı değişen beklentilerine tutarlı ve kapsamlı şekilde yanıt vermenin temeli olarak görüyor. Bu doğrultuda geliştirilen Ford EV Club, kullanıcıların elektrikli araç deneyimini donanım, yazılım ve hizmetlerle desteklenen uçtan uca entegre bir ekosistem içinde zenginleştirmeyi amaçlıyor.

Günlük hayatı kolaylaştıran somut avantajlar

Bir bilgi, deneyim ve etkileşim platformu olarak kullanıcılarını tamamen elektrikli mobilite odağında bir araya getiren Ford EV Club, ilk etapta üyelerine günlük yaşamı pratikleştiren cazip ayrıcalıklar sunmayı hedefliyor. Bu kapsamda platform üyeleri, anlaşmalı şarj istasyonlarında gerçekleştirecekleri şarj işlemlerinde anında indirim olanaklarınıa ek olarak ücretsiz otopark hakkına da sahip oluyor. Günlük ulaşım çözümleriyle beraber kullanıcılarına keyifli deneyimler de yaşatmayı hedefleyen EV Club, uygulamadan kod oluşturan üyelerine Turkcell Platinum Park'ta Ford Ranger ile offroad deneyimini de ücretsiz olarak sunuyor.

Ford Hesabım uygulaması içerisinde yer alan Ford EV Club, kullanıcılarına elektrikli araç deneyimini kolaylaştıran birçok avantaj sunarken, topluluğun organik şekilde büyümesine paralel olarak yeni iş birlikleri ve deneyimlerle gelişmeye devam edecek. Ford EV Club, menzil ve şarj yönetimi gibi başlıkların yanı sıra merak edilen teknik detaylarla ilgili düzenli haftalık içeriklerle kullanıcı deneyimini sürekli zenginleştirmeyi amaçlıyor.

Elektrikli araç kullanımını daha keyifli hale getiren Ford EV Club'ın önümüzdeki dönemde yeni iş birlikleri ve deneyim odaklı etkinliklerle daha da zenginleştirilmesi hedefleniyor. Platform, üyelerinin talep ve beklentileri doğrultusunda sürekli geliştirilerek kullanıcıların hayatına değer katacak.



Ümraniye-Ataşehir-Göztepe Metrosu Test Sürüşlerine Başladı

İstanbul Anadolu Yakası'nda doğu-batı yönündeki metro hatlarını kuzey-güney aksında birbirine bağlayacak Ümraniye-Ataşehir-Göztepe Metro Hattı'nda sürücüsüz test sürüşleri başladı. 13 kilometre uzunluğunda ve 11 istasyondan oluşan hattın 19 Aralık 2026'da hizmete açılması hedefleniyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen Ümraniye-Ataşehir-Göztepe Metro Hattı projesinde yapım ve test çalışmaları son aşamaya geldi. 30 Ekim 2026 tarihinde 60. Yıl Parkı İstasyonu'nda gerçekleştirilen test sürüşlerinde, hattın sürücüsüz işletme sistemleri de denendi.

İBB Raylı Sistemler Daire Başkanı Ceyhun Avşar'ın verdiği bilgilere göre, 2017 yılında ihalesi gerçekleştirilen ancak finansman yetersizliği nedeniyle durdurulan projede 2019 yılı sonrasında çalışmalar yeniden hızlandırıldı. Hattın genelinde yüzde 97 fiziki ilerleme seviyesine ulaşıldığı, ana hat imalatlarının tamamlandığı ve tren testlerinin başladığı bildirildi.



11 İstasyonla Üç Önemli Metro Hattına Bağlanacak

Toplam 13 kilometre uzunluğundaki hat, 60. Yıl Parkı İstasyonu'ndan başlayarak Kazım Karabekir İstasyonu'nda son bulacak. Güzergâh üzerindeki 11 istasyon; 60. Yıl Parkı, Tütüncü Mehmet Efendi, Sahrayıcedit, Yenisahra, Ataşehir, Finans Merkezi, Site, Atakent, Çarşı, SBÜ Hastanesi ve Kazım Karabekir olarak sıralanıyor.

Yeni metro hattı, Anadolu Yakası'ndaki mevcut raylı sistem ağıyla üç ayrı noktada entegre olacak. Tütüncü Mehmet Efendi İstasyonu'nda Marmaray'a, Yenisahra İstasyonu'nda M4 Kadıköy-Sabiha Gökçen Metro Hattı'na, Çarşı İstasyonu'nda ise M5 Üsküdar-Sultanbeyli Metro Hattı'na bağlantı sağlanacak.

Ayrıca Finans Merkezi İstasyonu, planlanan HIZRAY ve Söğütlüçeşme-Yenidoğan Metro Hattı ile entegrasyona uygun şekilde tasarlandı.

40 Metro Aracı Test Sürecinde

Hattın işletilmesi için ihtiyaç duyulan 40 metro aracı, Sakarya'daki fabrikada üretildikten sonra Dudullu'daki Behiç Erkin Raylı Sistem Yerleşkesi'ne teslim edildi. Dört araçlı 10 setten oluşan filonun statik ve dinamik testleri tamamlandı.

Sürücüsüz işletme sistemine sahip hatta sinyalizasyon testleri de başlatıldı. Araçların ortak işletme modeli sayesinde M8 Bostancı-Parseller ve M5 Üsküdar-Sultanbeyli hatlarında da kullanılabilmesi planlanıyor.

Açılış İçin Hedef 19 Aralık

İnşaat, elektromekanik ve istasyonlardaki ince işlerin tamamlanmasına yönelik çalışmalar sürerken hattın 19 Aralık 2026 tarihinde yolcu taşımacılığına açılması hedefleniyor.

Proje kapsamında Kazım Karabekir ve Göztepe 60. Yıl Parkı istasyonlarında kamusal ve sosyal donatı alanları ile yeşil alanlar da tasarlandı. Ataşehir İstasyonu üzerinde ise yolcu giriş-çıkışları ve istasyon yapıları dikkate alınarak Enerji Parkı projesi hazırlandı.

Ümraniye, Ataşehir ve Göztepe arasında ulaşım bağlantısını güçlendirecek hat, Anadolu Yakası'ndaki raylı sistem entegrasyonunu artırarak yolcuların Marmaray ve mevcut metro hatlarına daha kolay ulaşmasını sağlayacak.



ÖZEL HALK OTOBÜSÇÜLÜĞÜNDE PARÇALI TEMSİLE KARŞI GÜÇLÜ ŞİRKET MODELİ

Parçalı Temsil Yerine Güçlü Şirketler, Kişisel Menfaatler Yerine Ortak Gelecek

İstanbul, yaklaşık 16 milyonluk nüfusuyla dünyanın en önemli metropollerinden biridir. Böylesine büyük bir şehirde toplu ulaşım hizmetinin, küçük grupların talepleri, kişisel beklentiler ve günübirlik kararlarla yönetilmesi düşünülemez.

İstanbul'da yaklaşık 3.000 özel halk otobüsü, her gün milyonlarca insanın ulaşım ihtiyacının karşılanmasında önemli bir kamu hizmeti yürütmektedir. Ancak sektörün mevcut örgütlenme ve temsil yapısına baktığımızda, bu büyüklükle bağdaşmayan ciddi bir parçalanmışlıkla karşı karşıyayız. Üç bin otobüsün bulunduğu bir şehirde, 25 veya 50 işletmecinin bir araya gelerek ayrı ayrı temsil gücü oluşturması, kurumsal bütünlük ve yönetim anlayışı açısından ciddi biçimde sorgulanmalıdır.

Temsil Hakkı Kişisel İlişkilere Değil, Kurumsal Güce Dayanmalıdır

Bunun en dikkat çekici örneklerinden biri, çift katlı özel halk otobüsleri alanında yaşanan temsil sürecidir. Yaklaşık 25 işletmecinin bir araya gelmesiyle oluşan bir yapıya, siyasi ve idari kararlarla UKOME ve belediye meclisi düzeyinde temsil imkânı tanınması, üzerinde önemle durulması gereken bir konudur.

Elbette her işletmecinin örgütlenme ve haklarını savunma hakkı vardır. Ancak burada tartışılması gereken husus, küçük grupların varlığı değil; sektörün bütününü ilgilendiren karar mekanizmalarında temsilin hangi objektif kriterlere ve kurumsal yeterliliğe göre belirlendiğidir. Yaklaşık 3.000 özel halk otobüsünün faaliyet gösterdiği İstanbul'da, 25 veya 50 kişilik yapıların ayrı ayrı kurumsal muhatap haline getirilmesi, güçlü bir sektör iradesi oluşturmak yerine parçalanmayı teşvik edebilir. Temsil, bir masada sandalye sahibi olmak değil; geniş bir işletmeci kitlesinin sorumluluğunu taşıyabilmek, hesap verebilmek ve ortak menfaatleri savunabilmektir.

İETT'nin Bu Parçalı Yapıdaki Sorumluluğu Nedir?

İstanbul toplu ulaşımının en önemli kamu kuruluşlarından biri olan İETT'nin, özel halk otobüsü işletmeciliğinde güçlü ve kurumsal muhatapların oluşmasını teşvik etmesi gerekir. Ancak küçük grupların ayrı ayrı muhatap alınması ve farklı temsil mekanizmalarının çoğalmasına imkân tanınması, sektörün ortak hareket etme kabiliyetini zayıflatmaktadır.

Burada şu soruyu açıkça sormak gerekiyor: Bu parçalı yapı gerçekten daha iyi bir yönetim modeli oluşturmak için mi sürdürülmektedir, yoksa güçlü bir sektör iradesinin ortaya çıkmasını engelleyen bir "parçala ve yönet" anlayışının sonucu mudur? Bu soruyu sormamızın nedeni herhangi bir kurumu peşinen suçlamak değil, uygulamaların ortaya çıkardığı sonuçları sorgulamaktır. İETT'nin görevi işletmeciler arasındaki farklılıkları derinleştirmek değil; kurumsal bütünleşmeyi, hizmet kalitesini ve ortak sorumluluk bilincini güçlendirmek olmalıdır.

Kişisel Menfaatler ve Ayrıştırıcı Yaklaşımlar Sektöre Zarar Vermektedir

Sektörümüzde zaman zaman ortaya çıkan ayrışmaların tamamını mesleki görüş farklılıklarıyla açıklamak mümkün değildir. Kimi zaman kişisel beklentiler, temsil makamı elde etme arzusu ve dar grup menfaatleri, sektörün ortak çıkarlarının önüne geçebilmektedir. Farklı düşüncelerin bulunması doğaldır. Ancak ortak sorunlara çözüm üretmek yerine sürekli yeni yapılar oluşturmak, işletmecileri birbirinden uzaklaştırmak ve kişisel kazanımları öncelemek kurumsal anlayışla bağdaşmaz. Üç bin işletmeci-

SEDAT ŞAHİN
Yönetim Kurulu Başkanı

nin ortak gücü olması gereken bir sektör, kişisel hesaplarla küçük parçalara ayrılmamalıdır.

Bugün ihtiyacımız olan daha fazla unvan, daha fazla temsil makamı veya daha fazla ayrışma değil; ortak akıl, kurumsal disiplin ve güçlü bir işletmecilik modelidir.

Özulaş AŞ Kurumsal Bütünleşme İçin Somut Bir Adım Atmıştır

1992 yılında kurulan Özulaş AŞ, İstanbul özel halk otobüsü işletmeciliğinin en köklü kuruluşlarından biridir. Yaklaşık dört ay önce şirketimiz, işletmecilerin daha güçlü bir kurumsal çatı altında birleşmesini sağlamak amacıyla önemli bir karar almıştır. Bu süreçte yaklaşık 100 yeni özel halk otobüsü işletmecisi, vekâlet yoluyla temsil yetkisini Özulaş AŞ'ye vermiştir.

Bugün 535 araçlık yapısıyla Özulaş AŞ, İstanbul'un ve Türkiye'nin en büyük özel halk otobüsü şirketi konumundadır. Ancak bizim için asıl önemli olan yalnızca araç sayısının artması değildir. Asıl hedefimiz; dağınık işletmecilik anlayışının yerine, güçlü, profesyonel, hesap verebilir ve sürdürülebilir bir kurumsal modelin geliştirilmesidir.

Aynı Kararı Diğer Köklü Şirketler de Almalıdır

Özulaş AŞ olarak şirket bünyemize yeni araçların ve işletmecilerin katılmasına yönelik aldığımız kararın, yalnızca şirketimizin büyümesine hizmet eden bir adım olarak değerlendirilmesini doğru bulmuyoruz. Bu karar, İstanbul özel halk otobüsü işletmeciliğinin geleceğine yönelik stratejik bir tercihtir. Aynı anlayışın sektörümüzün diğer köklü şirketleri tarafından da benimsenmesi gerektiğine inanıyoruz.

Özellikle İstanbul özel halk otobüsü işletmeciliğinin ana omurgasını oluşturan Özulaş AŞ, İstanbul Halk Ulaşım AŞ ve Yeni İstanbul AŞ gibi güçlü şirketlerin, yeni işletmecileri bünyelerine katarak kurumsal yapılarını büyütmeleri ve güçlendirmeleri büyük önem taşımaktadır. Buradaki amacımız herhangi bir şirketin diğerine üstünlük sağlaması değildir. Aksine, İstanbul'da güçlü sermaye yapısına, profesyonel yönetime, geniş temsil kabiliyetine ve kurumsal sorumluluk bilincine sahip şirketlerin oluşmasını sağlamaktır.

Biz Özulaş olarak bu yönde somut bir adım attık. Aynı iradenin İstanbul Halk Ulaşım AŞ ve Yeni İstanbul AŞ başta olmak üzere diğer köklü şirketlerimiz tarafından da ortaya konulmasını bekliyoruz. Çünkü bu mesele şirketler arası rekabet değil, sektörün ortak geleceğini inşa etme meselesidir.

İstanbul İçin İki, Üç veya Altı Güçlü Şirket Modeli

İstanbul özel halk otobüsü işletmeciliğinin geleceği, çok sayıda küçük temsil yapısı oluşturmakta değil; mevcut köklü şirketleri güçlendirerek kurumsal bütünleşmeyi sağlamaktadır. İstanbul'un ulaşım yapısı, coğrafi büyüklüğü ve çalışma bölgeleri dikkate alındığında, iki veya üç büyük şirketten oluşan bir model değerlendirilebilir.

Bunun yanında, yaklaşık 500'er araçlık altı güçlü şirketin çalışma bölgelerine göre yapılandırıldığı bir sistem de uygulanabilir bir alternatif olabilir.

Önemli olan şirket sayısından ziyade, kurumsal kapasitenin ve temsil gücünün artırılmasıdır.

Böyle bir yapılanmayla;

* İETT ve İBB karşısında daha güçlü ve dengeli bir kurumsal muhataplık sağlanabilir.
* İşletmecilerin ekonomik ve hukuki hakları daha etkin savunulabilir.
* Muhasebe, insan kaynakları, hukuk ve işletme yönetiminde profesyonelleşme sağlanabilir.
* Şoför eğitimi, trafik güvenliği, araç bakım ve denetim süreçlerinde ortak standartlar geliştirilebilir.
* Dijitalleşme, teknoloji yatırımları ve maliyet yönetiminde ölçek ekonomisinden yararlanılabilir.
* İşletmecilerin mülkiyet hakları korunarak ortak hizmetler daha verimli yönetilebilir.

Bu model yalnızca işletmecilere değil, İETT'ye, İBB'ye ve en önemlisi İstanbul halkına da fayda sağlayacaktır.

Kamu İdaresi Parçalanmayı Değil, Bütünleşmeyi Teşvik Etmelidir

İETT ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin de bu süreçte önemli sorumlulukları bulunmaktadır. Kamu idaresi, küçük grupları ayrı ayrı muhatap alarak temsil parçalanmasını artıran uygulamalar yerine, mevcut köklü şirketlerin büyümesini ve kurumsal kapasitelerinin gelişmesini desteklemelidir.

Şirketlerin temsil gücü; objektif kriterlere, işletmeci sayısına, hizmet kapasitesine, kurumsal yeterliliğine ve hesap verebilirliğine göre değerlendirilmelidir. Güçlü şirketlerden oluşan bir yapı, kamu idaresinin denetim ve koordinasyonunu da kolaylaştıracaktır. İstanbul'un ihtiyacı daha fazla temsil makamı değil, daha güçlü temsil kurumlarıdır.

Sonuç: Ayrışarak Değil, Birleşerek Güçlenebiliriz

İstanbul özel halk otobüsü işletmeciliği artık geleneksel alışkanlıklarla, kişisel ilişkilerle ve küçük grup hesaplarıyla yönetilebilecek bir sektör değildir. Üç bin otobüsün, binlerce çalışanının ve milyonlarca yolcunun bulunduğu bir sistemde kurumsallaşma bir tercih değil, zorunluluktur.

Biz Özulaş AŞ olarak attığımız adımın yalnızca kendi şirketimiz açısından değil, sektörümüzün geleceği açısından da örnek olmasını arzu ediyoruz. Diğer köklü şirketlerimizin de aynı anlayışla büyümesini, güçlenmesini ve işletmecileri kurumsal çatılar altında birleştirmesini önemsiyoruz. Artık tartışmamız gereken konu, kimin hangi masada oturduğu değil; İstanbul'un üç bin özel halk otobüsünün nasıl daha güçlü, daha adil ve daha sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulacağıdır. Kişisel menfaatlerin değil ortak aklın, ayrışmanın değil bütünleşmenin, geçici makamların değil kalıcı kurumların esas alındığı bir anlayışı hâkim kılmalıyız.

Üç bin otobüslük bir sektör, 25 kişilik hesaplara mahkûm edilemez. Güçlü şirketler, güçlü işletmeciler ve güçlü bir kurumsal temsil, İstanbul toplu ulaşımının geleceğinin temelidir.





Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası
40 Yılda Küresel Bir Üretim Üssüne Dönüştü

1986 yılında üretime başlayan Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası, 40 yılda bugünkü değeriyle 2 milyar avroya ulaşan yatırımlarla Türkiye'nin önemli ağır ticari araç üretim, ihracat ve mühendislik merkezlerinden biri haline geldi. Kuruluşundan bu yana 415 bini aşkın kamyon üreten ve 135 binden fazla kamyonu 70'ten fazla ülkeye ihraç eden fabrika, bugün Daimler Truck AG'nin küresel üretim ve AR-GE ağında stratejik bir rol üstleniyor. Türkiye'de üretilen ve Türkiye'den ihraç edilen her 10 kamyondan 7'sine imza atan Aksaray Kamyon fabrikası, üretimden ihracata, istihdamdan teknolojiye uzanan faaliyetleriyle Türkiye'nin sanayi ve ihracat gücünü desteklemeyi sürdürüyor.

Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası, geride bıraktığı 40 yılda üretim kapasitesi, teknoloji altyapısı ve mühendislik yetkinlikleriyle Daimler Truck AG'nin küresel ağındaki önemli merkezlerden biri haline geldi. Yaklaşık 700 bin metrekarelik alanda faaliyet gösteren fabrika, 2 bine yakın kişiye doğrudan istihdam sağlıyor.

40 Yıldır Büyüyen Üretim ve İhracat Gücü

Mercedes-Benz Türk, Aksaray Kamyon Fabrikası'nda kuruluşundan bu yana bugünkü değeriyle 2 milyar avro tutarında yatırım gerçekleştirdi. Fabrika, üretime başladığı ilk yıl 85 kamyon üretirken bugün 100 bin kamyonu yaklaşık dört yılda üretebilecek kapasiteye ulaştı.

Kurulduğu tarihten bugüne 415 bini aşkın kamyon üreten fabrika, Türkiye'nin ağır ticari araç ihracatındaki başarısına da önemli katkı sağladı. Bugüne kadar 135 binden fazla kamyon dünyanın farklı ülkelerine ihraç edildi. Bugün Türkiye'de üretilen ve Türkiye'den ihraç edilen her 10 kamyondan 7'si Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası'nda üretiliyor.

Daimler Truck AG'nin Küresel Ağında Stratejik Rol

Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası, üretim gücünün yanı sıra sahip olduğu mühendislik ve teknoloji yetkinlikleriyle de Daimler Truck AG'nin küresel organizasyonunda önemli sorumluluklar üstleniyor.

2018 yılında 8,4 milyon avroluk yatırımla faaliyete geçen Aksaray AR-GE Merkezi, Daimler Truck AG bünyesinde kamyonlar için yol testi onayı veren tek merkez olma özelliğini taşıyor. Merkez, 2023 yılından bu yana elektrikli araçların uzun yol test onay süreçlerini de yürütüyor. Böylece Aksaray'da geliştirilen bilgi birikimi ve mühendislik gücü, Daimler Truck AG'nin geleceğin taşımacılığına yönelik çalışmalarına doğrudan katkı sunuyor.

Aksaray'ın Sanayi Ekosistemine Katkı Sağlıyor

Yaklaşık 2 bin kişiye doğrudan istihdam sağlayan Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası, yarattığı ekonomik değer, tedarik zinciri etkisi ve yan sanayisiyle bölgenin en önemli sanayi kuruluşları arasında yer alıyor. Fabrika, bölgesel kalkınmaya katkı sunmanın yanı sıra fırsat eşitliğini destekleyen uygulamalarla üretimde kadın istihdamını artırmaya yönelik çalışmalarını sürdürüyor.

Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı ve CEO'su Heiko Selzam konuyla ilgili değerlendirmesinde şunları söyledi: "Aksaray Kamyon Fabrikamızın 40. yılını kutlamaktan büyük gurur duyuyoruz. 1986 yılında üretime başlayan fabrikamız, bugün ulaştığı üretim kapasitesi, mühendislik yetkinlikleri ve ihracat performansıyla yalnızca Mercedes-Benz Türk için değil, Türkiye ağır ticari araç sanayisi için de önemli bir değer oluşturuyor. Daimler Truck AG bünyesinde bu yıl, 130 yıllık kamyon tarihini kutlarken, kamyonun mucidi markanın köklü mirasının 40 yılına Aksaray'da ürettiğimiz kamyon ve çekicilerle katkı sağlamış olmak bizim için ayrı bir anlam taşıyor. Kuruluşundan bu yana gerçekleştirdiğimiz bugünkü değeriyle 2 milyar avroya

ulaşan yatırımlarla Aksaray'da dünya standartlarında bir üretim ve teknoloji üssü oluşturduk. Bugüne kadar 415 bini aşkın kamyon üretmiş, 135 binden fazla kamyonu 70'i aşkın ülkeye ihraç etmiş olmamız, fabrikamızın ulaştığı seviyeyi ve uluslararası rekabet gücünü ortaya koyuyor. Bu gelişimin en somut göstergelerinden biri de üretim kapasitemizdeki dönüşüm. Kuruluşunun 22. yılında 100 bininci kamyonunu üreten Aksaray Kamyon Fabrikamız, bugün aynı üretim adedine yaklaşık dört yılda ulaşabilecek bir kapasiteye sahip. Ancak bu başarının arkasında yalnızca üretim rakamları değil; Aksaray'da üretilen her kamyonda imzası bulunan çalışma arkadaşlarımızın özverisi, uzmanlığı ve işlerine olan güçlü bağlılığı yer alıyor. 40 yılda Aksaray'da oluşturduğumuz güçlü üretim, mühendislik ve ihracat altyapısını geleceğin teknolojileri doğrultusunda geliştirmeye devam edeceğiz. Dijitalleşme, sürdürülebilirlik ve yenilikçi üretim anlayışımızla fabrikamızın Daimler Truck AG üretim ağı içindeki stratejik rolünü daha da güçlendirirken, Türkiye'den dünyanın farklı pazarlarına değer yaratmayı sürdüreceğiz. Bugün ulaştığımız başarıda emeği bulunan tüm çalışma ark adaşlarımıza, iş ortaklarımıza ve müşterilerimize teşekkür ediyorum."



Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası Direktörü ve İcra Kurulu Üyesi Pedro Machado Afonso ise, "40 yıllık tarihi boyunca her yeni yatırımla, her yeni teknolojiyle ve her yeni başarıyla sürekli gelişen Aksaray Kamyon Fabrikamız, bugün Daimler Truck AG'nin küresel üretim ağındaki önemli merkezlerden biri konumunda bulunuyor. Türkiye'de üretilen ve Türkiye'den ihraç edilen her 10 kamyondan 7'sinin Aksaray'da üretiliyor olması, yalnızca üretim kapasitemizin değil, yıllar içinde oluşturduğumuz kalite anlayışının, mühendislik yetkinliklerimizin ve güçlü insan kaynağımızın da bir göstergesi. Bu başarının arkasında, her gün aynı sorumluluk bilinciyle çalışan ekiplerimizin emeği ve uzmanlığı yer alıyor. Üretim hatlarımızdan çıkan her kamyon ve çekici, çalışma arkadaşlarımızın bilgi birikimini, titizliğini ve kalite anlayışını yansıtıyor. Aksaray Kamyon Fabrikamızın 40 yıllık başarı hikâyesini anlamlı kılan da bu ortak emek ve birikimdir. Üretimde ulaştığımız her kilometre taşında, hayata geçirdiğimiz her yatırımla ve bantlarımızdan inen her kamyonda çalışma arkadaşlarımızın imzası bulunuyor. Bu güçlü birikimle, üretim teknolojilerimizi ve mühendislik yetkinliklerimizi geliştirmeye devam ederek Aksaray'ı Daimler Truck AG küresel üretim ağının önemli merkezlerinden biri olarak geleceğe taşımayı sürdüreceğiz." dedi.





MAN TGE'nin 2027 Model Yılında Aktif Güvenlik Donanımları Geliştiriliyor

MAN Truck & Bus, 2027 model yılıyla birlikte hafif ticari aracı MAN TGE'nin aktif güvenlik donanımlarını yeniliyor. Yeni kavşak asistanı, geliştirilmiş yorgunluk ve dikkat algılama sistemi ile öngörülü Adaptif Hız Sabitleyici (ACC), özellikle şehir içi trafik ve teslimat lojistiğinde sürüş güvenliğini artırmayı hedefliyor.

MAN Truck & Bus, hafif ticari araç segmentindeki modeli MAN TGE için 2027 model yılında kapsamlı güvenlik güncellemelerini hayata geçiriyor. Yeni sürüş destek sistemleri ve mevcut teknolojilerde yapılan iyileştirmelerle araçların çevresel farkındalığının artırılması, sürücülerin olası tehlikelere karşı daha erken uyarılması ve kritik durumlarda sistemlerin otomatik müdahalede bulunması amaçlanıyor.

Özellikle şehir içi ulaşımda, yoğun trafik koşullarında ve teslimat faaliyetlerinde karşılaşılan risklere yönelik geliştirilen teknolojiler, MAN TGE'nin aktif güvenlik donanımlarını daha ileri bir seviyeye taşıyor. 2027 model yılı araçların üretimine eylül ayının başında Polonya'nın Września kentindeki MAN fabrikasında başlanması planlanıyor.

MAN Truck & Bus Van Ürün Pazarlama ve Ürün Yönetimi Başkanı Martin Imhoff, yeni güvenlik donanımlarıyla ilgili değerlendirmesinde, 2027 model yılıyla birlikte MAN TGE'nin aktif güvenlik seviyesini önemli ölçüde geliştirdiklerini belirtti. Imhoff, yeni sürüş destek sistemlerinin özellikle kaza riskinin yüksek olduğu kritik anlarda sürücülere destek sağlamak üzere tasarlandığını ifade etti.

Kavşak Asistanı ile Çarpışma Riskine Karşı Önleyici Destek

2027 model MAN TGE'de öne çıkan yeniliklerden biri, yeni kavşak asistanı olacak. Özellikle görüş açısının kısıtlı olduğu ve farklı yönlerden gelen araçların kesiştiği kavşaklarda sürücüye destek sunan sistem, çalışma sınırları içerisinde aracın kavşağa girişi sırasında kesişen yöndeki trafiği algılıyor.

Olası tehlikeleri önceden tespit eden sistem, öncelikle sürücüyü uyarıyor. Çarpışma riskinin artması durumunda ise otomatik frenleme yaparak olası kazaların önlenmesine katkı sağlıyor. Çok aşamalı uyarı mekanizmasıyla çalışan teknoloji, özellikle yoğun şehir içi trafiğinde ve karmaşık kavşaklarda sürüş güvenliğini destekliyor.

Kamera Destekli Yorgunluk ve Dikkat Algılama Sistemi

MAN TGE'nin 2027 model yılında geliştirilen bir diğer güvenlik donanımı ise yorgunluk ve dikkat algılama sistemi. İç dikiz aynasına entegre edilen çok işlevli kamera, sürücünün bakış yönünü ve göz hareketlerini analiz ederek yorgunluk veya dikkat dağınıklığı belirtilerini tespit edebiliyor.

Sürücünün dikkat seviyesindeki olası düşüşleri belirleyen sistem, gerekli durumlarda sesli veya görsel uyarılarla sürücüyü bilgilendiriyor. Sürücü mahremiyeti gözetilerek tasarlanan teknoloji, kişisel verileri kaydetmeden yalnızca dikkat ve yorgunluk durumuna ilişkin genel verileri değerlendiriyor.

Söz konusu sistemin tüm 2027 model MAN TGE araçlarda standart donanım olarak sunulması, markanın sürücü güvenliğine yönelik yaklaşımının önemli bir parçasını oluşturuyor.

Öngörülü ACC ile Daha Kontrollü ve Akıcı Sürüş

2027 model yılıyla birlikte MAN TGE'de mevcut sürüş destek sistemleri de geliştirilerek daha akıllı bir yapıya kavuşturuluyor. Bu kapsamda, azami yüklü ağırlığı 3,5 tona kadar olan N1 sınıfı araçlarda sunulan Adaptif Hız Sabitleyici (ACC), öngörülü hız ayarlama özelliğiyle güncelleniyor.

Yeni sistem; navigasyon verileri, trafik bilgileri ve kamera tabanlı trafik işareti tanıma teknolojisinden yararlanarak aracın güzergâh üzerindeki koşullara önceden uyum sağlamasına yardımcı oluyor. Yaklaşan virajları, kavşakları ve değişen hız sınırlarını algılayan ACC, aracın hızını otomatik olarak düzenleyebiliyor.

Bu sayede sürüş sırasında gereksiz hızlanma ve frenlemelerin azaltılması, daha akıcı bir sürüş deneyiminin sağlanması ve araç üzerindeki mekanik zorlanmaların düşürülmesi hedefleniyor.

Güvenlik Teknolojileri Ön Planda

MAN Truck & Bus, 2027 model yılı MAN TGE ile hafif ticari araç segmentinde aktif güvenlik teknolojilerine yönelik yatırımlarını sürdürüyor. Özellikle şehir içi kullanımda karşılaşılan kavşak kazaları, sürücü yorgunluğu ve değişken trafik koşullarına yönelik geliştirilen sistemler, hem sürücünün hem de trafikteki diğer yol kullanıcılarının güvenliğine katkı sunmayı amaçlıyor.

Yeni donanımlar, MAN TGE'nin yalnızca taşıma kapasitesi ve kullanım özellikleriyle değil, gelişmiş sürüş destek teknolojileriyle de segmentindeki konumunu güçlendirmeyi hedeflediğini ortaya koyuyor.



Şekerler Turizm filosunu Volkswagen Crafter ile güçlendirdi

Volkswagen Ticari Araç turizm ve taşımacılık sektöründeki iş birliklerini sürdürüyor. Antalya'nın önde gelen turizm firmalarından Şekerler Turizm, filosunu 10 adet Volkswagen Crafter Okul modeliyle genişletti.

Şekerler Turizm'in operasyonel kapasitesini desteklemek amacıyla tercih ettiği 19+1 yolcu kapasiteli, 2.0 TDI 163 PS motorlu Crafter Comfortline araçların teslimatı, düzenlenen teslimat töreniyle gerçekleştirildi.

Şekerler Turizm'in garajında düzenlenen teslimat törenine Doğuş Otomotiv Volkswagen Ticari Araç Filo Yöneticisi Onurcan Tosun, Volkswagen Yetkili Satıcısı Başaran Genel Müdür Yardımcısı Cumhur Tekin ve Ticari Araç Satış Yetkilisi Barış Balıkçıoğlu ile Şekerler Turizm Satış Müdürü Gökhan Karamelek, Filo Destek Birim Müdürü Caner Balbal, Filo Tedarik Birim Müdürü Mehmet Hakan Saraç, Filo Servis Birim Müdürü Hasan Atılır ve Satın Alma Birim Müdürü Mustafa Aggül katıldı.

"Filo müşterilerimizle uzun soluklu iş birliklerine önem veriyoruz"

Teslimat töreninde konuşan Doğuş Otomotiv Volkswagen Ticari Araç Filo Yöneticisi Onurcan Tosun, kurumsal müşterilerle geliştirilen iş birliklerinin önemine dikkat çekerek şunları söyledi: "Volkswagen Ticari Araç olarak, farklı sektörlerde faaliyet gösteren müşterilerimizin ihtiyaçlarına uygun çözümler sunmaya ve iş süreçlerine katkı sağlamaya büyük önem veriyoruz. Şekerler Turizm'in filosunu genişletirken Volkswagen Crafter'ı tercih etmesinden memnuniyet duyuyoruz. Bu tercihin, markamıza duyulan güvenin önemli bir göstergesi olduğuna inanıyoruz. Şekerler Turizm'e Volkswagen Ticari Araç'ı tercih ettiği için teşekkür ediyor, iş birliğimizin önümüzdeki dönemde daha da güçlenerek devam etmesini diliyoruz. Yeni araçlarının hayırlı olmasını ve kendilerine uzun yıllar güvenle hizmet vermesini temenni ediyoruz."

"Volkswagen Crafter ile operasyonel gücümüzü artırıyoruz"

Şekerler Turizm Satış Müdürü Gökhan Karamelek de araç filosuna dahil ettikleri Volkswagen Crafter Okul modellerinin şirketin hizmet kapasitesine katkı sağlayacağını belirtti. Karamelek ayrıca, "Şekerler Turizm olarak hizmet kalitemizi geliştirmek ve operasyonel gücümüzü artırmak amacıyla araç filomuza yatırım yapmaya devam ediyoruz. Filomuza katılan 10 adet Volkswagen Crafter'ın bu hedeflerimize önemli katkı sağlayacağına inanıyoruz. Satın alma ve teslimat süreçlerinin sorunsuz şekilde yürütülmesindeki destekleri ve profesyonel yaklaşımları için Volkswagen Ticari Araç ve Başaran Otomotiv yetkililerine teşekkür ediyoruz. Yeni araçlarımızla müşterilerimize sunduğumuz hizmetin kalitesini daha da ileri taşımayı hedefliyoruz." dedi.

Kayseri'ye 12 Yeni HABAŞ Elektrikli Otobüs



Kayseri Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş. filosuna katılan 12 metrelik 12 adet HABAŞ elektrikli otobüsün kabul işlemlerine başlandı. Araçların teknik özellikleri ve donanımları kontrol edilirken kamera ve validatör montajları da gerçekleştiriliyor. Sürecin tamamlanmasının ardından HABAŞ marka elektrikli otobüslerin hizmete alınmasına yönelik çalışmalar yürütülecek.

Kayseri Büyükşehir Belediyesi, kent içi toplu ulaşımda çevreci teknolojilerin kullanımını artırmaya yönelik çalışmalarını sürdürüyor. Bu kapsamda, daha önce test çalışmaları tamamlanan 12 metrelik 12 adet HABAŞ elektrikli otobüsün kabul süreci başladı.

Kabul işlemleri kapsamında otobüslerin teknik özellikleri, donanımları ve ilgili şartnamelere uygunlukları kontrol ediliyor. Ayrıca araçların kamera ve validatör montajları tamamlanıyor.

İşlemlerin tamamlanmasının ardından HABAŞ marka elektrikli otobüslerin hizmete alınması için gerekli çalışmalar yürütülecek.

Kayseri'de Çevreci Toplu Ulaşım Hedefi

HABAŞ elektrikli otobüslerinin filoya katılmasıyla Kayseri'de toplu ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması ve çevresel etkilerin azaltılması hedefleniyor. Yeni araçlarla vatandaşlara daha sürdürülebilir ve modern bir toplu ulaşım hizmeti sunulması amaçlanıyor.

OMUZDA AĞRI VE HAREKET KISITLILIĞINA DİKKAT!

Saçınızı tararken, üst rafa uzanırken, ceketinizi giyerken ya da arabada emniyet kemerinizi takarken omzunuzda ağrı ve tutukluk mu hissediyorsunuz? Bu belirtiler, tıp dilinde 'adeziv kapsülit', halk arasında ise 'donuk omuz' olarak bilinen hastalığın ilk işaretlerinden biri olabilir.

Acıbadem International Hastanesi Fiziksel Tıp ve Rehabilitasyon Uzmanı Dr. Serap Kapcı "Toplumun yaklaşık yüzde 2-5'ini etkileyen donuk omuz, özellikle 40-65 yaş arasında ve kadınlarda daha sık görülüyor. Özellikle gece uykuyu bölen ağrı veya belirgin hareket kısıtlılığı yaratan durumlarda, üç haftadan da uzun sürmesi halinde Fiziksel Tıp ve Rehabilitasyon uzmanına başvurmak uygun olacaktır" diyor. Dr. Kapcı, kişinin günlük yaşamını da son derece olumsuz etkileyen donuk omuz hastalığını anlattı, önemli uyarılar ve önerilerde bulundu.

Donuk omuz, omuz eklemini saran kapsülün iltihabi süreçle kalınlaşıp sertleşmesi ve zamanla büzüşmesi sonucu ortaya çıkıyor. Normalde vücudun en hareketli eklemlerinden biri olan omuz, bu süreçte hem ağrılı hem de giderek daha az hareket eder hale geliyor. Dr. Serap Kapcı, hastalığın yalnızca mekanik bir 'yapışma' sorunu olarak görülmemesi gerektiğine dikkat çekerek, "Hastalığın gelişiminde eklem zarının iltihabı anlamına gelen sinovit, yeni damar oluşumu olarak tanımlanan anjiyogenez ve dokunun giderek sertleşmesine yol açan fibrozis birlikte rol oynayabiliyor. Dolayısıyla donuk omuz, birden fazla aşaması olan bir süreçtir" diyor.

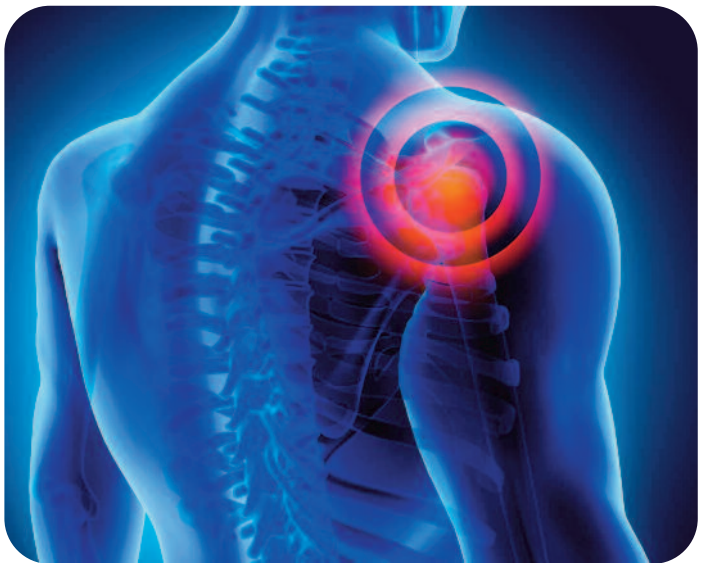
Diyabet ve tiroit hastalıkları riski artırıyor

Donuk omuz vakalarının önemli bir bölümünde tek bir neden saptanamıyor ve hastalık 'idiyopatik', yani nedeni bilinmeyen şekilde gelişebiliyor. Bununla birlikte diyabet ve tiroit hastalıkları başta olmak üzere bazı metabolik sorunlar önemli risk faktörleri arasında yer alıyor. Kalp-damar hastalıkları ve Parkinson hastalığının yanı sıra omuz travması veya cerrahisi ile ameliyat sonrasında omzun uzun süre hareketsiz kalması da sertliğin gelişmesine neden olabiliyor.

'Nasıl olsa geçer' diyerek beklemeyin!

Fiziksel Tıp ve Rehabilitasyon Uzmanı Dr. Serap Kapcı, donuk omuzun tedavi uygulanmadan zaman içinde düzelebilmesine rağmen, bu durumun her hastada geçerli olmadığını belirterek şöyle diyor: "Özellikle gece uykudan uyandıran ağrı veya günlük hareketleri belirgin biçimde kısıtlayan tutukluk varsa "nasıl olsa geçer' düşüncesiyle beklemek doğru değildir. Üç haftadan uzun süren omuz ağrısı ve hareket kaybı durumunda değerlendirme geciktirilmemelidir."





Erken tanı önemli!

Hastalığın tanısının büyük ölçüde ayrıntılı hasta öyküsü ve fizik muayene ile konulduğunu belirten Dr. Kapcı, "Muayenede aktif ve pasif omuz hareket açıklığını değerlendiriyoruz. Rotator manşet yırtığı, omuz kireçlenmesi, sinir sıkışması veya başka nedenleri ayırt etmek gerektiğinde ultrasonografi ve uygun hastalarda MR gibi görüntüleme yöntemlerinden yararlanabiliyoruz. Ancak görüntüleme çoğu hastada klinik muayenenin yerine geçmez" diyor. Erken başvurunun hem donuk omuzun doğru tanınması hem de benzer yakınmalara yol açabilecek diğer omuz sorunlarının ayırt edilmesi açısından önemli olduğunu vurgulayan Dr. Kapcı "Erken dönemde doğru yönetim, ağrının kontrol altına alınmasını ve hareket kaybının ilerlemesinin önlenmesini hedefler" diye konuşuyor.



Fiat Doblò Yeniden Bursa'da Üretiliyor

Tofaş'ın 300 Milyon Dolarlık K9 Yatırımı Devrede

> *Tofaş, 300 milyon dolarlık K9 projesinde seri üretime başladı. Bursa'da yeniden üretim bandına çıkan Fiat Doblò'nun ilk model olduğu projede Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter ve Partner modelleri de üretilecek. Yıllık 100 bin adet kapasiteye sahip yatırım, Türkiye'nin hafif ticari araç üretim gücünü artıracak.*

Türk otomotiv sanayiinin köklü üreticilerinden Tofaş, Koç Holding ve Stellantis iş birliğiyle hayata geçirilen K9 projesini üretime aldı. 26 Ekim 2026 tarihinde Bursa Tofaş Fabrikası'nda düzenlenen törenle seri üretimine başlanan projenin ilk aracı, Türkiye hafif ticari araç pazarının tanınan modellerinden Fiat Doblò oldu.

Yaklaşık 300 milyon ABD doları yatırımla gerçekleştirilen K9 projesi kapsamında Fiat Doblò'nun yanı sıra Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter ve Partner modelleri de Bursa'da üretilecek. Yıllık 100 bin adet üretim kapasitesine sahip tesisin, üretilen araçların yaklaşık yüzde 20'sini ihraç etmesi hedefleniyor.

Fiat Doblò Üç Yıl Aradan Sonra Bursa'ya Döndü

2000 yılında Bursa'da üretilmeye başlanan Fiat Doblò, 2023 yılına kadar Tofaş üretim bandında yer aldı. Türkiye'de 26 yılda 600 bin adedin üzerinde satış başarısına ulaşan modelin üç yıllık aranın ardından yeniden Bursa'da üretilmeye başlanması, K9 projesinin en dikkat çekici gelişmelerinden biri oldu.

Tofaş CEO'su Cengiz Eroldu, Doblò'nun yeniden Bursa'da üretilecek olmasının şirket açısından özel bir anlam taşıdığını belirterek K9 projesinin yıllık 100 bin adetlik kapasiteyle üretim hedeflerine önemli katkı sağlayacağını ifade etti.

Yıllık Üretim Kapasitesi 250 Bin Adede Ulaşacak

K9 projesinin devreye alınmasıyla Tofaş'ın üretim hacminde önemli artış bekleniyor. Mevcut K0 projesinin yaklaşık 100 bin adetlik kapasiteyle devam etmesi ve K9 yatırımının tam kapasiteye ulaşmasıyla fabrikanın yıllık bitmiş araç üretim hacminin 230-250 bin adet seviyesine çıkması öngörülüyor.

Proje kapsamında 2034 yılının son çeyreğine kadar yaklaşık 660 bin araç üretilmesi hedefleniyor. Çoklu enerji platformuna uygun üretim altyapısı sayesinde tesis, gelecekte elektrikli hafif ticari araç üretimine yönelik taleplere de yanıt verebilecek.

1.000 Kişilik İstihdam ve Yüzde 50 Yerlilik Hedefi

K9 yatırımı, üretim kapasitesinin yanı sıra istihdam ve yerli tedarik sanayisine katkısıyla da öne çıkıyor. Proje kapsamında yaklaşık 1.000 kişilik istihdam hedeflenirken 100'e yakın yerli tedarikçi üretim sürecine dahil edildi. Yüzde 50 seviyesinde yerlilik oranına ulaşılması planlanıyor.

Tofaş Ar-Ge Merkezi'nin mühendislik ve teknik geliştirme süreçlerinde 300'ün üzerinde mühendis ve teknik personel görev aldı. Proje, Tofaş'ın üretim ve mühendislik yetkinliklerini geliştirirken Türkiye'nin hafif ticari araç üretimindeki uluslararası konumunu güçlendirmeyi amaçlıyor.

K9 yatırımıyla birlikte Fiat Doblò'nun yeniden Bursa'da üretime başlaması, Tofaş'ın ticari araç üretimindeki geçmişini yeni modellerle geleceğe taşıyan önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.



Shell Taşıt Tanıma Sistemi,

30 Yıldır Entegre Hizmet Yapısıyla Filoları Geleceğe Taşıyor

Dünyada ilk kez 1996 yılında Türkiye'de devreye alınan Shell Taşıt Tanıma Sistemi, 30. yılında 50 bin kurumsal firma ve 600 bini aşkın araca hizmet verirken; yakıt alımından araç takip sistemlerine, yol hizmetlerinden AdBlue yönetimine uzanan entegre çözümleri bir araya getiriyor.



Shell & Turcas, Türkiye'de geliştirilen ve dünyada ilk kez 1996 yılında Türkiye'de devreye alınaAn Shell Taşıt Tanıma Sistemi'nin (Shell TTS) 30. yılını kutluyor.

Kurumsal müşterilerin yakıt giderlerini daha etkin yönetebilmesi amacıyla geliştirilen Shell Taşıt Tanıma Sistemi (TTS), merkezi faturalama, kontrol ve raporlama özellikleriyle işletmelerin yakıt operasyonlarını daha görünür ve yönetilebilir hale getirdi. Araçtan inmeden otomatik akaryakıt alımını da mümkün kılan sistem, değişen müşteri ihtiyaçları ve dijitalleşmeyle birlikte gelişimini sürdürdü.

Bugün Shell Filo Çözümleri çatısı altında araç takip sistemleri, yol hizmetleri, ödeme çözümleri ve AdBlue yönetimi gibi hizmetlerle filoların farklı operasyonel ihtiyaçlarına yanıt veren kapsamlı bir filo çözümleri ekosistemi sunuyor.

"Filo yönetiminde veriyi karar desteğine dönüştürüyoruz"

Shell & Turcas Filo Çözümleri Direktörü Hakan Burak Güner, konuyla ilgili şunları söyledi:

"Filolar için yakıt, yalnızca bir satın alma kalemi değil; maliyet, zaman, emniyet ve operasyonel sürekliilikle birlikte yönetilmesi gereken önemli bir alan.

Shell TTS ile başlayan yolculuğumuzda müşterilerimize araç ve filo bazında limit belirleme, tüketimi izleme, merkezi faturalama ve çevrim içi raporlama imkânı sunduk. Bugün bu deneyimi araç takip sistemleri, yol hizmetleri ve AdBlue yönetimi gibi çözümlerle genişletiyor ve müşterilerimizin değişen ihtiyaçlarına yönelik yeni çözümler geliştirmeyi sürdürüyoruz.

50 bin kurumsal firma ve 600 bini aşkın araçla kurduğumuz hizmet yapısı sayesinde filo yöneticilerinin veriye dayalı kararlar almasına, operasyonlarını daha kontrollü, verimli ve kolay yönetmesine imkân sağlıyoruz."

Yakıt tüketimi ve operasyonlar tek merkezden izlenebiliyor

Shell TTS, araçtan inmeden hızlı akaryakıt alımının yanı sıra filo yöneticilerine araç ve filo bazında limit belirleme, yakıt tüketimini izleme, merkezi faturalama ve çevrim içi raporlama imkânı sunuyor. Kredi Kartı ile Shell TTS hizmeti de firmaların ve KOBİ'lerin şirket araçlarının yakıt alımlarını daha esnek biçimde yönetmesini sağlıyor.

Araç Takip Sistemi Shell FiloPlatform; araçların anlık takibini, sürücü performans analizini, rota optimizasyonunu ve yakıt entegrasyon özelliği sayesinde araç bazlı yakıt tüketim verilerini tek bir dijital platformda bir araya getiriyor. Böylece filo yöneticileri yakıt verileri ile saha operasyonlarını birlikte değerlendirerek planlama ve kontrol süreçlerini kolaylaştırıyor.

Sektörde bir ilk olan ve Shell ile PTT iş birliğiyle hayata geçirilen Shell Kurumsal HGS, şirket araçlarının köprü, otoyol geçişlerinde ve otopark ödemelerinde önden bakiye yüklemeye gerek kalmadan tek merkezden yönetilmesine olanak tanıyor. Dizel şirket araçlarının AdBlue ihtiyaçları da Shell TTS üzerinden sonradan ödeme ve çevrim içi raporlama avantajlarıyla karşılanabiliyor.

Shell Filo Çözümleri portföyünde ayrıca dönemsel yakıt hediye ve ödüllendirme süreçleri için Shell Pratik Kart, iş ortakları ve taşeronlarla yürütülen akaryakıt ödemelerinin tek merkezden yönetimi için Shell Partner Card ve Avrupa'daki filo operasyonlarında yakıt ile yol hizmetlerini bir araya getiren Shell Card yer alıyor.

30 yıllık deneyim, yeni nesil filo ihtiyaçlarıyla buluşuyor

Shell Filo Çözümleri, dijital filo yönetimi, sürüş emniyeti, tüketim analizi ve operasyonel optimizasyon alanlarındaki ürün ve hizmetlerini geliştirmeyi sürdürüyor. TTS ile 30 yıl önce başlayan dönüşüm, işletmelerin filolarını daha verimli ve kontrollü yönetmesine katkı sunarken filoların yeni nesil ihtiyaçlara uyum sağlamasına da destek oluyor.

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

Demirbaş
www.fsmdemirbas.com

BMC







8.5, 12 VE ŞİMDİ 18 METRE İLE ŞEHRİN 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
Şehit 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

www.fsmdemirbas.com / *info@fsmdemirbas.com*