KTT-1.qxp_KTT 18.05.2025 02:10 Page 1

19 MAYIS ATATÜRK'Ü ANMA GENÇLİK ve SPOR BAYRAMI

Kutlu Olsun

ASIS

Türkiye'nin %65'i

Asis Teknolojilerini Kullanıyor

Ankara İzmir Bursa Şanlıurfa Mersin Diyarbakır Manisa Balıkesir Tekirdağ Van Aydın Sakarya Denizli Eskişehir Trabzon Malatya Afyonkarahisar Batman Adıyaman Elazığ Şırnak Çorum Ağrı Muş Siirt Bingöl Hakkari Kırıkkale Karaman Karabük Kırşehir Erzincan Iğdır Bartın Yalova Bilecik Gümüşhane Bayburt Tunceli Zile (Tokat) Turhal (Tokat) Divriği (Sivas) Kozlu (Zonguldak) Kilimli (Zonguldak) Umurbey (Çanakkale) Özümören (Tokat)

*%65 oranı; Asis teknolojilerini kullanan şehirlerin toplam nüfusunun, Türkiye'de Elektronik Ücret Toplama Sistemi (EÜTS) kullanan şehirlerin toplam nüfusuna olan oranıdır.

Atalay Otomotiv

ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

Otokar

KARSAN

MERKEZ (İstanbul)
Tel.: 0212 428 07 07
info@atalayoto.com.tr
ŞUBE (İzmir)
Tel.: 0232 781 26 24
info@atalaynakilaraclari.com

İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (PP 2)

kentiçi toplutaşıma

19 MAYIS 2025 • YIL: 18 • SAYI: 979 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Çalışamaz hale getirildiler!

İstanbul Özel Halk Otobüsçüleri, rotasyondan çıkmak zorunda bırakıldı. Hak edişlerin geciktirilmesi, belirlenen ödeme takvimine uyulmamasından kaynaklı mücbir sebeplere bağlı olarak 22 Mayıs 2025 Perşembe günü hizmete çıkamayacaklar...

- İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Göksel Ovacık, Özulaş Başkanı Sedat Şahin ve Halk Ulaşım Başkanı Naci Yağız başkanlığında bir araya gelen şirketler ve kooperatif başkanları ile yöneticileri 4 aydır alamadıkları ödemelere karşılık olarak rotasyondan çıkma kararını oy birliği ile aldılar.
- Uzun zamandan beri bugünkü duruma geleceklerini ifade eden esnaf, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden gereken ödemeyi yapmalarını istemiş aksi takdirde, bunun sonuçları olacağı noktasında uyarmıştı. Bugüne kadar İstanbul halkını düşünen esnaf, araçlarına akaryakıt alamadığı için bu kararı verdiler.
- İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Göksel Ovacık, yaptığı açıklamada; "Maalesef bu şartlarda bu işi yürütemeyeceğimiz ortada. Büyükşehir Belediyesi tarafından çözüm üretilmezse Perşembe günü itibari ile personelimize maaş da ödeyemediğimizden dolayı hizmet veremeyeceğiz."

İstanbul'a ağır fatura

Araştırmalar, mega kentteki trafik sıkışıklığının yıllık maliyetinin yaklaşık 6-7 milyar dolar olduğunu gösteriyor. Sonucu da; kapasiteyi aşan taşıt talebi olarak belirleniyor... 2'DE

Başkan Gürler ameliyat oldu

Mavi Marmara A.Ş. Başkanı Ramazan Gürler Çatalca İlyas Çokay Devlet Hastanesi'nde sağlığına kavuştu. 3'DE

MBT'den "Özel Hizmet" yapılanması geliyor

Mercedes-Benz Türk, kamyon ve otobüs ürün grubuna odaklı hizmet verecek yeni bayi ve yetkili servis ağı yapılanması ile Türkiye genelinde büyük dönüşüme imza atıyor... 3'DE

Metrobüs'ün sorunlarını görmezden mi geliyorlar!

İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayan, günde 1 milyonun üstünde yolcu taşıyan Metrobüs siteminin sorunları daha ne kadar "Geçmiş Olsun" anlayışı ile üstü örtülecek...

- Dünya'daki tüm ulaşım sistemleri "ÖNCE İNSAN" mottosu üzerine kurulan güvenlikli ve sürdürülebilir olması ile daima örnek olmaktadır. Buna üreticilerin teknolojiyi takip etmesi ve bu motto üzerinden banttan araç indirmeleri ile daha da kullanılabilir hale gelmektedir.
- Her hangi bir ulaşım aracı kaza yaptığın da öncelikle, üretici firmanın denetimin de sonuç alınıp, nerede hata olduğu belirlenerek, yarınlara tedbir alınır. Ancak, şu bir gerçektir ki, sürekli "İnsan Hatası" üzerine kurulu kazalar ilk sırayı almakta, üreticiyi daima haklı çıkarmaktadır.
- Metrobüs araçlarında olması gereken güvenlik sistemlerini talep etmeyen tüm yöneticiler neden böyle davranmıştır? Oysa, üreticelerin otobüslerinde tüm güvenlik sistemleri mevcuttur. Talep, insan hayatı değil, para mıdır? 4'DE

Göksel OVACIK — BAŞYAZI
İşin aslı belli... 2

Onur ORHON — İSTANBULLU
Trafik Haftası'na yakışmadı!.. 2

M.Şevket ERTURAN — GÖZLEM
Yeni bir şey yok!.. 3

Dr. Ejder ORMANCI — YOLCULUK
MUCİZE 4

Alexandra N.NAJAFLI — ECONOMIX
PARA... Made in China 5

Küresel iş dünyası istemsiz şekilleniyor

EMEIA'daki (Avrupa, Orta Doğu, Hindistan ve Afrika) şirketlerin yönetim kurullarının karşı karşıya olduğu büyük zorluklar artan jeopolitik değişkenlik ve ekonomik belirsizlikte zorlanıyor... 7'DE

CEO'lara göre YZ'de deneme dönemi bitti!

34 ülkede üst konumdaki karar vericilerin katılımıyla gerçekleştirilen araştırmaya göre, CEO'ların %97'si üretken yapay zekadan sadece maddi etki beklediğini ortaya koydu... 7'DE

Çin'deki BYD Gigafactory ABD San Francisco'dan daha büyük!

8'DE

Elektrikli araçlarda güvenlik alarm verdi!

Gençler çevreci otomobil istiyor

TEB Cetelem tarafından hazırlanan araştırmanın sonuçları kamuoyu ile paylaşıldı; "Gençler çevreci araç istiyor..." 5'DE

KTT-2.qxp_KTT 18.05.2025 02:09 Page 1

GÖKSEL OVACIK

BAŞYAZI

İşin aslı belli...

TOPLU taşıma hizmetini aksatan sorunlar için yapılacakları otoriteye ilettik. Bu konuda özverili çalışmamızın yetmeyeceğini, hak edişlerimizin zamanında ödenmemesi halinde "taşıma hizmeti durur" demiştik. Amacımız, bize düşeni yapmak. Kaçma yerine, deneyimimizle yapılması gerekenleri söyleyerek, önceden önlem aldırmaktı.

Önce; ÖHO olarak, İETT denetim ve yürütümünde olmamız. İETT tarafından hazırlanan ÖHO özel çalışma yönergesi gereği, bize verdirilen hizmet ifasında kusurumuz yok.

İBB tercihi bizi bugüne taşıdı.

Bu taşımada asıl eksikliğin toplu taşıma da işlemeyen mevcut taşıma sistemi olduğu açık. Hükümet dediğimizi duymadı. Belediye, gerçeği öne almadı. Suçlusu bizmişiz gibi hem güncelleme yapmadı. Hem bir yıl geriden ödeme tahakkuk etti. Bunu da zamanında ödemedi. Bununla daha fazla soruna davetiye çıkardı.

Önce rutin gelir gider dengesizliği.

Ardından sınırsız yolcu memnuniyeti için ücretsiz taşımaların artması, azalan gelir. Yetmedi, gider maliyetleri arttıkça gelirin düşürülmesi bizi sürekli kaybedene dönüştürdü.

En son akaryakıt giderlerini ödeme yapılmamasından kaynaklı ödeyememe hali bize akaryakıt verilememesini getirdi. Dolayısıyla hak ettiğimizin ödenmesi zaruret halini almıştır. Sıkıntının da baş sebebi budur. Tüm bunlar sadece kamunun bütçesini doğru öncelikli tercihlere göre kullanmamasından kaynaklı. birde yanlış öncelik belirleme hataları buna sebep ve olanlar sonucunda da hem bize hem işletme ve hem de yolcuya sıkıntı yaşattı.

Hükümet aldırmazlığı yanında belediyelerin önemsemezliği, hizmet bedelini zamanında bize ödememesi, ödeme sıralamasında da bizi unutması ve benzeri olanlar, esnafı zora soktu.

Ona nefes aldırmadı.

En sonunda da bu mücbir sebepler; bizi rotasyondan çıkmaya dek getirdi. Biz sadece borçlarımızı ödeten gelir istiyoruz. Geçimimizi sağlatacak gelir dengelemesiyle çalışmanın peşindeyiz. Sıkıntıyı böyle atlatma gayesi ile koşuyoruz.

Kamu otoritesi kurum taassubuyla bu haklı sesimizi duymayınca, durum da bu noktaya geldi.

ARAÇ TALEBİ YÜKSELİNCE SORUNLAR BÜYÜYOR

İstanbul'a ağır fatura

Araştırmalar, mega kentteki trafik sıkışıklığının yıllık maliyetinin yaklaşık 6-7 milyar dolar olduğunu gösteriyor. Sonucu da; kapasiteyi aşan taşıt talebi olarak belirliyor...

İSTANBUL-Okan Üniversitesi Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Başkanı Doç. Dr. Selim Dündar, **"İstanbul'da olsun başka herhangi bir bölgede olsun bir sıkışıklık yaşıyorsak, bunun temel sebebi aslında trafikte bütün yollarımızın belli bir kapasitesinin olması. Bu kapasitenin üzerinde bir araç talebi olduğu zaman trafik sıkışmaya başlıyor ve taşıt sayısı arttıkça sıkışıklığın şiddeti de git gide artıyor"** diyor.

Doç. Dr. Dündar, trafik ihlalleri, hatalı parklar ve manevralar ile şerit değişikliklerinin sıkışıklığı arttıran diğer unsurlar olduğunu belirterek, **"Trafikte harcadığımız fazladan her 10-15 dakika veya 1 saat bize maddi bir karşılık olarak dönüyor. Bunu hesaplamanın çeşitli yöntemleri var. Bir ülkenin veya trafik sıkışıklığı yaşanan bölgenin gayrisafi yurt içi hasılasının bu bölge de çalışan nüfus oranına bölünmesiyle bir dakikalık zaman kazancı veya kaybının parasal karşılığı kabaca hesaplanabiliyor"** diyor.

Doç. Dr. Dündar, yakıt ücreti, araç yıpranması, çevre kirliliği, kaza riski ve psikolojik etkilerin de trafik maliyetlerini artıran diğer unsurlar olduğunu, İstanbul Ticaret Odası (İTO) ile İstanbul Teknik Üniversitesi'nin (İTÜ) bu konuda çalışmalar yaptığını aktararak, şöyle devam ediyor: **"İstanbul'daki trafik sıkışıklıklarının maliyeti yıllık 6 milyar dolar olarak hesaplanmıştı. Tabii bu değerleri güncellemek de gerekiyor. Son 10 yılda pek çok şey değişti. Teknolojik gelişmeler yaşadık. Sürücüsüz taşıtlar ve elektrikli taşıtlar hayatımıza girmeye başladı. Mikromobilite sistemleri girmeye başladı. Aslında bunu güncel bir veriyle tekrar değerlendirmek gerekiyor. Kabaca 6-7 milyar dolar civarında bir ekonomiye olumsuz etkisinden bahsedebiliriz."**

Geçen yılki uluslararası bir araştırmada İstanbul'un trafik yoğunluğunda dünyada ilk sırada yer aldığına da işaret eden Doç. Dr. Dündar, **"İstanbul'da yaşayan biri trafikte 1 yılda 105 saatini fazladan süre olarak geçiriyor. Bu süreyi kişinin farklı aktivitelerde değerlendirmesi ve ekonomiye olumlu katkı sağlaması mümkün olabilir"** diyor.

Elde belirli bir yol altyapısı, kavşağı, al-üst geçidin bulunduğunu belirten Doç. Dr. Dündar, **"Bu altyapıyı geliştirmek, yeni yollar ve tesisler yapmak bize bir çözüm gibi görünse de burada aslında bir sorunu ötelemiş oluyoruz. Yani bir kavşakta iyileştirme yaptığınız zaman bir ilerideki veya gerideki kavşakta daha büyük sorunlara neden oluyorsunuz. Ek bir şerit inşa edip trafiği rahatlattığınızı düşünürken 5 sene sonrasında çok daha fazla bir taleple karşılaşmanın daha büyük bir trafik sıkışıklığına neden olmanın yolunu açmış oluyorsunuz. Burada yapılması gereken talebi yönetmek için çeşitli uygulamalar yapmak"** diyor.

ONUR ORHON

orhono@windowslive.com

İSTANBULLU

Trafik Haftası'na yakışmadı!..

İSMAİL Yüksel'i yitirmemizin ardından biraz duygusal, biraz insani düşüncelerle toparlayabildiğim düşüncelerimi iki hafta üst üste bu köşede yansıttım. Ayrıca, sosyal medya üzerinden de kısa bir serzenişte bulundum.

Yüzü aşan sayıda geri dönüş aldım. Bu dönüşlerin içerisinde he kesimden kişi vardı. Sadece bir geri dönüş vefasızlık üzerine serzenişimin haklı olduğunu, bu toplumun maalesef böyle olduğunu açıkça yazabildi.

Anan, anmayan herkes sağ olsun.

Bu yılın Karayolu Güvenlik ve Trafik Haftası'nda ölümle sonuçlanan otobüs kazaları yaşandı.

İlk dikkat çekici kaza Çanakkale'de meydana geldi.

Kontrolünü kaybeden tomruk yüklü kamyon karşıdan gelen otobüsle şerit ihlali yaparak çarpıştı ve 8 yolcu hayatını kaybederken 36 kişi yaralandı.

İkinci üzücü olay erişim kontrollü bir yol olan metrobüs hattında oldu.

Arkadan gelen bir AKIA, öndeki Mercedes-Benz Capacity'e durakta çarptı.

Şoför mü suçluydu, teknik arıza mıydı? Aşırı yorgunluk mu, uykusuzluk mu?

Bilmiyoruz, hepsi olabilir.

Şoför tedbiren tutuklandı.

Ancak, bir gerçek var. Metrobüslerde hız sınırı 70 km/h olarak uygulanıyor. Sefer aralığının düşük olması, araçların birbirini yakalaması riskini artırıyor.

Acilen metrobüs hız sınırı 50 km/h olarak yeniden düzenlenmelidir.

Bugünkü yönetimi tek bir şeyle suçlayabiliriz. Şoförün eğitimine, özel hayatına ilişkin bilgi sahibi olamaması. Ancak, bu proje başlangıçtan itibaren sorunludur. İlk bakışta trafik akımının ters yönden olması, alınan araçlar, kentin bütün otobüs yolcularının bu hat'a kaydırılması, kapasite üzeri talep bu benzer sorunları oluşturuyor. Burada da önceki yönetimler suçlu değil mi?

Bu yolun raylı sisteme dönüşümü günümüz koşullarında zor görünüyor. Araçların ve durak sisteminin değişimi de çok kolay olmayacaktır.

O zaman hızı ve sefer sayıların düşürmekten, alternatif güzergahlar bulmaktan başka çare yok gibi görünüyor.

Demiryolu hamlesi!

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Siirt-Kurtalan arasına 34 km.'lik yeni demiryolu hattının inşa edileceğini ve ulaşımın kolaylaştırılacağını söyledi...

SİİRT-Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, 34 km.'lik Siirt-Kurtalan Yeni Demiryolu Projesi ile Siirt il merkezine kadar demiryolunun ulaşacağını bildirdi. Bakan Uraloğlu, yolcu ve yük taşımacılığı yapılacak hat ile hem sanayi ve tarım ürünlerinin iç ve batı bölgelere taşınacağını hem de limanlara bağlantı sağlanacağını bildirdi. Yeni hattın Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin ulaşım altyapısını güçlendireceğini ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlayacağını ve 2025 yılı yatırım programına alınan Siirt-Kurtalan Yeni Demir yolu Projesi hakkında yazılı açıklamada bulunan Bakan Uraloğlu, Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan Hattı'nın devamı olacak Siirt-Kurtalan demiryolunun saatte 160 kilometre hıza uygun projelendirildiğini belirtti.

Bakan Uraloğlu, **"34 km.'lik Siirt-Kurtalan Hattı ile Siirt'in merkezine kadar demiryolunu getirmiş olacağız. Böylece Siirt il merkezi ulusal demiryolu ağına da bağlanmış olacak. Hat kapsamında Kurtalan İstasyonu, Havaalanı ve Üniversite İstasyonu, Siirt İstasyonu'nu inşa edeceğiz"** dedi.

Çalışmalar kapsamında toplam 15 bin 574 metre uzunluğunda 6 tünel, 11 bin 690 metre uzunluğunda 12 kaçış tüneli ile bin 523 metrelik 2 aç-kapa tünel yapımı planladıklarını dile getiren Bakan Uraloğlu, **"Hat kapsamında uzunluğu 597 metre olan 2 viyadük ile 7 üstgeçit ve 6 üstgeçit de inşa edeceğiz. 61 bin metre uzunluğunda hat serimi gerçekleştireceğiz. Bölgedeki ulaşım daha güvenli hale gelecek"** dedi.

Bandırma-Tekirdağ tren feribot hattı hizmette

Türkiye'nin demiryolu ulaşım ağına önemli katkı sağlayacak Bandırma-Tekirdağ tren feribot hattı, Bandırma limanında düzenlenen törenle hizmete açıldı...

BANDIRMA-Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde hayata geçirilen proje, kara, deniz, demiryolunu entegre eden çevreci ve stratejik bir lojistik model sunuyor. Karşılıklı seferlerle çalışacak olan feribot, tehlikeli maddelerden savunma yüklerine kadar birçok taşımayı güvenli ve hızlı şekilde gerçekleştirecek. Projenin, Türkiye'nin ihracat kapasitesi ile bölgesel ticarete de önemli katkı sunması bekleniyor. Negmar Denizcilik Yatırım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Koç, Bandırma-Tekirdağ tren feribot hattının açılışında yaptığı konuşmada, projenin Türkiye'nin ihracatına, iç ticaretine ve milli güvenliğine büyük katkı sağlayacağını belirterek, **"Bu hat, Türkiye Yüzyılı vizyonuna en uygun projelerden biridir. Anadolu ile Avrupa arasında kesintisiz ve hızlı bir bağlantı kuruyoruz"** dedi. Erdeniz feribotunun dünyada sayılı örneklerinden olduğunu vurgulayan Koç, hattın zaman ve maliyet avantajı sağlayarak ihracatçıya büyük kolaylık getireceğini ifade etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz yaptığı konuşmasında, **"Asya ve Avrupa arasında coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantajlara dönüşebilmesi için demiryollarında yeni bir atılım başlattık. Asya ile Avrupa kıtaları arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını mümkün hale getiren Marmaray, BTK Demiryolu Hattı ve Orta Koridor ile Londra'dan Pekin'e kadar en güvenli, kısa ve ekonomik uluslararası demiryolu koridorunu oluşturduk. Birer birer hayata geçirdiğimiz mega projelerle dünya lojistik haritasında Türkiye'yi önemli ve vazgeçilmez bir kavşak noktasına dönüştürdük. 2002 Yılında yaklaşık 11 bin kilometre olan demiryolu uzunluğumuza; 2023 yılı itibariyle, 2 bin 250 kilometresi YHT ve Hızlı tren hattı olmak üzere yaklaşık 3 bin kilometre ekledik. Demiryolu ağı uzunluğumuzu 13.919 km'ye yükselttik. Hatlarımızın; 8.046 kilometre ile yaklaşık yüzde 60'nı sinyalli, 7.274 kilometre ile yarısından fazlasını elektrikli hale getirdik"** dedi.

Antalya'da özel araç toplu taşımaya engel!

Özel otomobil kullanımının tavan yaptığı Antalya'da toplu taşıma gerekli ilgiyi görmüyor. Altyapı eksikliği de bu durumu etkiliyor...

ANTALYA-2024 yılında Antalya'nın nüfusu 2 milyon 722 bin 103'e ulaştı. Erkek nüfus 1 milyon 370 bin 170, kadın nüfus ise 1 milyon 351 bin 933 olarak kaydedildi. Tahmini verilere göre, 2025 yılında Antalya nüfusunun 2 milyon 758 bin 398'e ulaşacağı öngörülüyor. Bu büyümeye rağmen ulaşım altyapısındaki gelişmelerin aynı oranda ilerlemediği gözlemlendi. Antalya'da km.²'ye düşen insan sayısı 130 olurken, kentte yoğun trafik ve toplu ulaşımda yaşanan aksamalar günlük yaşamda vatandaşların çilesi oldu.

Büyükşehir Belediyesi'nin 2024 yılı toplu ulaşım istatistiklerine göre, otobüs, tramvay diğer ulaşım araçlarıyla toplam 112 milyon 625 bin 286 yolculuk yapıldı. Bu yolculukların 31 milyon 397 bin 892'si ANTRAY, 1 milyon 135 bin 960'ı ise nostalji tramvayı ile gerçekleştirildi.

Kentte hizmet veren raylı sistem lerin kapasitesinin ve sefer sıklığının yetersiz olduğu yönünde zaman zaman eleştiriler de yapıldı.

Antalya'nın ulaşımda kendisinden nüfus olarak çok aşağısında yer alan Kayseri'den geride kaldığı görüldü. Kayseri nüfusunun 2024 yılına göre 1 milyon 452 bin 458 oldu ğu ifade edilirken, bu rakamın 2025 yılında 1 milyon 458 bine çıkması öngörülüyor. Antalya'da m² başına 130 kişi düşerken, Kayseri'de 85 kişi düştü. Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nin toplu taşıma sistemleri 2024 yılında toplamda 153 milyon 352 bin 160 yolcu taşınırken,Antalya'da 112 milyon kişi kullanmıştı.

Kayseri'de raylı sistemlerle taşınan yolcu sayısı yaklaşık 56 milyon 750 bine ulaşırken, Antalya'da 31 milyon kişi hizmetten faydalandı. Kayseri'de 45,6 km.'lik raylı sistem hattı, 80 tramvay aracı ve 75 istasyon ile hizmet veriyor. Kentte kuplajlı *(birleştirilen)* tramvaylar kullanılırken Antalya'da ise tek tramvay kullanılıyor. Antalya'da ise daha fazla nüfus olmasına rağmen tramvaylar tek tramvaylar hizmet veriyor.

Geçtiğimiz günlerde gazeteciler ile bir araya gelen Antalya İl Emniyet Müdürü Arslan, kentte bireysel otomobil kullanım sayısındaki artışa dikkat çekmişti. Antalya'da kayıtlı araç sayısının yüzde 68 artarak 1 milyon 594 bine ulaştığını belirterek, **"Türkiye genelinde araç başına düşen kişi sayısı 2,7 iken Antalya'da bu oran 1,7. denetimlerimizi geçen yıla göre yüzde 10 artırdık ve bu sayede kazalarda yüzde 50'ye yakın düşüş yaşandı"** diye konuştu.

Yapılan araştırmalarda ve elde edilen verilerde Antalya'da toplu taşıma kullanımının giderek azaldığı vatandaşların uzaklaştığı gözlendi.

KTT-3.qxp_KTT 16.05.2025 16:17 Page 1

MBT "Özel Hizmet" yapılanmasına geçiyor

Mercedes-Benz Türk, kamyon ve otobüs ürün grubuna odaklı hizmet verecek yeni bayi ve yetkili servis ağı yapılanması ile Türkiye genelinde büyük bir dönüşüme imza atıyor...

İSTANBUL-Türkiye ağır ticari araç sanayisinin öncüsü Mercedes-Benz Türk, bayi ve yetkili servis ağı yapılanmasında köklü bir yenileme sürecine başladı. Daimler Truck AG'nin dünya çapındaki vizyonuyla uyumlu olarak başlatılan bu dönüşümle Mercedes-Benz Türk'ün bayi ağı kamyon ve otobüs müşterilerine odaklanıyor. 2023'te temelleri atılan kapsamlı dönüşüm, yeni yatırımlar, yeni yetkilendirmeler, yeni düzenlenmeler, kurumsal kimlik dönüşümü çalışmalarıyla hızla devam ediyor.

Üretim, ihracat, istihdam ve sosyal fayda programlarıyla Türkiye'ye değer katmaya devam ettiklerini ifade eden Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı Süer Sülün, **"Bugün geldiğimiz noktada, ülkemize kattığımız bu değeri tüm paydaşlarımızın kat kısıyla daha da ileriye taşıyoruz. Buradaki önemli rolü de tüm Türkiye'yi kapsayan, 7 bölgemizde konumlanmış geniş bayi ve yetkili servis ağımız üstleniyor. Mercedes-Benz Türk olarak 7 bini aşkın doğrudan çalışanımız ve Türkiye genelinde istihdam edilen 2 binden fazla bayi ağı çalışanımız da ülkemize sağladığımız katkının bir gösterge si niteliğinde. Bayi ağımız bugün de 3,5 milyar TL.'nı aşkın yatırım ülke ekonomimize katkı sağlama ya devam ediyor. Bayi ağımız bu dönüşüm süreci artık sadece kamyon ve otobüs müşterilerine odaklanıyor. Bu da yeni yatırımlarla, yeni tesis açılışlarıyla, var olan tesislerin yeniden düzenlenmesiyle ve kurumsal kimlik dönüşümleri ile gerçekleştiriliyor. Elbette ki bu dönüşüm sadece fiziki yatırımı değil insan gücüne yatırımı da odağına alıyor. Tüm bu dönüşüm neticesinde 100 kişilik bir istihdam artışı da sağlandı. Türkiye'nin yedi bölgesine yayılmış bu yapı sayesinde bir yılda servislerimize giriş yapan 150 binin üzerinde kamyon ve otobüsün de tekeri aralıksız dönmeye devam edecek"** dedi.

Bu dönüşümün sadece tesislere yapılan yatırımla değil aynı zamanda insan kaynağına, süreçlere ve sistemlere yapılan yatırımlarla gerçekleştiğine dikkat çeken Mercedes-Benz Türk Bayi Ağı ve İş Geliştirme Direktörü Can Balaban ise **"Çatı şirketimiz tarafından tetiklenen bu dönüşümü, Türkiye olarak tüm dünyaya örnek teşkil edecek şekilde yürütmekten dolayı gurur duyuyoruz. Tüm hedeflenen çalışmalar tamamlandığında 3,5 milyar Türk Lirası'nı aşkın bir yatırım yapmış ve Daimler Truck global ağında bunu gerçekleştirmiş ilk ülke olacağız. Bu çalışmadaki önceliğimiz, kamyon ve otobüs müşterilerinin beklenti ve ihtiyaçlarını daha iyi anlamak ve bunlara yönelik hizmet verecek yapı kurmak. Bugün kamyon ürün grubunda 20 ilde 27 bayi, 27 ilde 46 yetkili servis, otobüs ürün grubunda ise 10 ilde 14 bayi ve 20 ilde 28 yetkili servis ile hizmet veriyoruz. Bu veriler de gösteriyor ki ülke genelinde bayi ve yetkili servislerimiz ile müşterilerimize çok yakın konumda, müşterilerimizin #daimayanındayız. Dönüşüm kapsamında Şanlıurfa, Dilovası ve Çatalca'da kurulacak yeni servisleri mizle birlikte müşterilerimize daha da yakın olacağız ve kapasitemizi artıracağız. İlk fiili yatırım, 2023 yılında Bursa'daki Odabaşı bayimizin yetkilendirilmesiyle yapıldı. 2024 yılı itibarıyla Düzce, İzmir ve Adana'da tamamen ağır ticari araçlara özel yeni tesis yatırımları tamamlandı. Şanlıurfa'daki yeni yatırım da geçtiğimiz ay devreye alındı. Kocaeli, İstanbul, Konya, Kayseri, Erzurum, Trabzon gibi şehirlerde de yeni tesislerin inşaatı ya da projelendirilmesi sürüyor. 2026 yılı sonuna kadar Türkiye genelinde bu dönüşümü tamamlama yı hedefliyoruz. Başta da belirttiğim gibi böylesine büyük bir dönüşümün yalnızca fiziksel alanlara yapılacak yatırımlarla sınırlı kalmaması gerektiğinin bilincindeyiz. Bu kapsamda bayi ağımızda özellikle insan kaynağına yaptığımız ya tırımları da sürdürüyoruz. Yetkin, işinde uzman personel istihdam ederek ve kalifiye çalışanları eğitim ler ile destekleyerek de çalışmaları mızı sürdürüyoruz. Kalifiye insan kaynağı yetiştirilmesi konusundaki yatırımlarımızı yalnızca yetkili ser vislerimizdeki çalışanlarla sınırlı tutmuyoruz. Aynı zamanda sektö re ve bayilerimize insan kaynağı ye tiştirilmesi noktasında 2014 yılında başlattığımız 'EML'miz Geleceğin Yıldızı' programı ile mesleki eğiti mi destekliyoruz. Türkiye genelinde 29 ildeki 33 Mercedes-Benz Laboratuvarı ile 4.000'den fazla öğrencinin nitelikli eğitim almasına katkı sağladık. Bu programdan me zun olan öğrencilerin önemli bir bö lümü bayi ağımızda ve yetkili servislerimizde istihdam ediliyor.**

Tesislerimize ve insan kaynağı mıza yaptığımız yatırımı aynı zamanda süreçlerimize ve sistemlerimize yaptığımız yatırımla da destekliyoruz. Dijitalleşme adımlarımız kapsamında Daimler Truck AG ile birlikte servis süreçlerinde etkinliği artırmak için sistem altyapılarımızı da geliştiriyoruz. Türkiye'ye özel olarak geliştirdiğimiz Servis Takip Sistemimiz, bu alanda attığımız en stratejik adımlardan biri. Türkiye genelindeki tüm yetkili servislerimize giriş yapan araçları gerçek zamanlı olarak tek tek izleyebiliyor, operasyonel verimliliği ve müşteri memnuniyetini önemli ölçüde artırabiliyoruz.

Şunu gururla belirtmek isterim ki; Mercedes-Benz Türk olarak bu dönüşüm yolculuğunda kararlıyız, hazırlıklıyız ve iş ortakları mızla birlikte güçlü bir şekilde ilerliyoruz. Bugün birlikte olduğumuz bayilerimizle belki de Türkiye otomotiv sektöründeki en uzun süreli işbirliğini yürütüyoruz. Ağımıza 2023 yılında katılan Odabaşı bayimiz dışında en yeni yatırımcımız 15 yıldır bizimle birlikte. Bu da Mercedes-Benz Türk bayi ağının güvenilirliğinin ve müşterilerimiz için uzun vadeli bir iş ortağı olduğunun göstergesi. Bu vesileyle sizlerin huzurunda tüm bayilerimize, hem markamıza duydukları güven ve bağlılıkları için hem de bu dönüşümde hiç tereddüt göstermeden bizimle birlikte hareket ettikleri için şükranlarımı sunuyorum" diye konuştu.

M.ŞEVKET ERTURAN

GÖZLEM

Yeni bir şey yok!..

SİYASİ popülizmin arttığı bir dönemdeyiz. Uluslararası değişimde küresel revizyon diye bu gazete durduk yerde gelişimin gereklerinden birini yazdı. Ardından da sessizce dünya Fabrikası olan Çin, -İngiltere sessizliğindeki yeni belirleyiciliğinde- olan bitenleri sergiliyor. Cürmümüz gereği bununla yetinip susarak sadece izledik. Anlama gayretimizden vazgeçmedik elbet. Bize, büyük hedefler sunanlar, takvimler verirken, günü kurtarmada orta sınıf yok oluşuna aldırmadık tabi. Günü kurtaracağını hedef alacağını bildiğimiz yönetim erki, daima özel taşımacıyı bir yere koyar diyerek, bizimkiler olanları karıştırmayı tercih etti. bu biraz da sorumluluklarını örtme amaçlı da olsa bir zaruret hali de denebilir.

Neticede geldik bugünlere...

Hala ana önceliğimiz, günü kurtarma, vatandaşı yok saymanın geçer akçe sayıldığı ilk başlangıca göre şimdi, daha net da anlaşılır şeyler söylüyoruz. Mecburen asimilasyona uyma sendromundan da olsa ciddi biçimde hedef belirsizliğinde yaşıyoruz.

Bakmakla görme arasına sıkışmış halde bir çoğumuz tevekküle sığınmış.

Bu noktada aklı selim anlayış para etmeyince, sahadan ayrılıp yerini popülizme bıraktı. Dahası "Post Truth" denilen duygulara hitapla gerçeklerden koparma devre girdik. Anlamak zor olacak ama beklentilerdeki uyuşma; yani, muhalefet ve iktidarın aynı telden çaldıklarını tam fark edince biraz daha şaşıracağız.

Ya da şaşırır gibi yapacağız.

Bu bizde değil, dünyada geçerli olacak. Bize etkisi görünen; uluslararası konjonktürden yararlanma siyaseti, iktidar ve muhalefeti birleştirme. Vatandaş, bir olmaya meyledebilir diyenler artacak diyebilir.

Bence; özellikle, kamuya hizmette yar olarak kendilerini gösterecek tonla siyasi partili güzide yöneticiler meseleyi incelemeli.

Vatandaşa sonunda kim daha doğru değeri aynı zamanda ona düşen sorumluluğunu hatırlatırsa adaletli hak ve hukuka dayalı gerekliliğin tanımını ortaya koyarsa o kazanır. Kazanamasa da ciddi öne çıkışla donanır. En azından ülkeye katkısını arttırarak hukukun üstünlüğünde gerçeği terennüm etmenin önemini ortaya koyabilen diye hatırlanır. Bu arada ülkemizde algı tamamlandı vatandaşlar değişime hazır.Bu üniter yapıya alerji anlamında elbet. Tedirgin olanlarsa tutuk, ilginç gelişmeler elbette yaşanabilir.

Dünya küresel revizyonda yine aynı ekiple düzenlemesini gerçekleştirdi.

Şimdi yaşlı kıta Roma üzerine kurulu yapılanmada orta doğuda tezgahlar uzak doğu paslaşmaları ile çok alavere dalaverelerle yeni düzende paylaşımda.

Bu şehir devletlerine varacak mı belirsiz, gelişmelerde ciddi bir ulaşımda yapılanma ve entegre bir ulaşım lojistiğinde değişim ve paylaşımlar uzun zamandan beri sahnede. Ne yazık ki bizim için çizilen senaryoda oyuncularımız talepleri yerine getirmekle meşgul. Bizde gidişata uygun telde beklentilerle yol aldıracaklar ne sunacak, onu bekliyoruz.

Ulaşım dünyada önemli.

Gelecek yapılanmada da öncelikli. İleri teknolojinin belirlediği gelişmeye vatandaşlar zaten baştan "Evet" dedi.

Bizim Özel Halk Otobüsçüleri de hak gaspında garp cephesinde yeni şey olmadığını görse de umutlu.

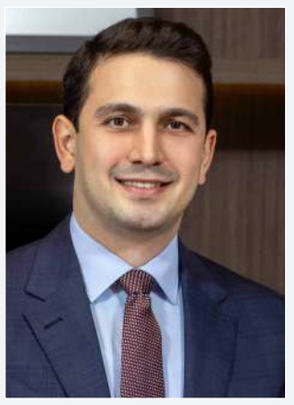
Anladığım kadarı ile bu bekleyiş sürecek!

Elektrikli şarj altyapısı Wattarya ile güçlendi

Otomotiv sektöründeki elektrikli dönüşüm hareketi gün geçtikçe daha da fazla kullanıcının katılımıyla büyümeye devam ediyor...

İSTANBUL-Hızla büyüyen elektrikli mobilite pazarı, şarj konusunu gündemin en önemli konusu haline getirirken, başta Türkiye'nin önde gelen kuruluşları olmak üzere pek çok marka bu alanda altyapı çalışmalarını sürdürüyor. 107 yıllık köklü bir geçmişe sahip Tunalar Topluluğu'nun araç şarj istasyonu markası olarak 2023 yılında kurulan Wattarya, bir yandan şarj istasyonlarını sürekli olarak geliştirirken diğer taraftan da kullanıcılarının hızlı, güvenilir ve yenilikçi bir şarj deneyimi yaşamalarını sağlamak için sürekli olarak en son teknolojik çözümleri ürün ve hizmet lerine entegre ediyor.

Wattarya'nın, 11-22 kW AC ve 60-180 kW DC şarj üniteleri ile elektrikli araç kullanıcılarına yüksek kaliteli hizmet sunduğunu söyleyen Tunalar Topluluğu Yönetim Kurulu Üyesi M.Burak Tuna, **"Aktif olarak faaliyet gösterdiğimiz şarj ağı işletmeciliğinde ayda yaklaşık 100.000 kWh enerji satışı kapasitesiyle hizmet veriyoruz. 10 bine yakın müşterimize de kesintisiz ve güvenilir bir hizmet kalitesi sunuyoruz ve hızla büyüyen iş hacmimiz doğrultusunda, kısa vadede daha geniş bir coğrafi alanda daha fazla kullanıcıya ulaşmak önceliklerimiz arasında yer alıyor"** dedi.



Gelecekteki enerji ihtiyaçlarına liderlik etmek ve dünya genelinde sürdürülebilir bir mobilite devrimine öncülük etmenin Wattarya 'nın temel vizyonu olduğunu vurgulayan Tuna, **"Elektrikli araçlar çevre dostu teknoloji ve inovasyonla birleştiğinde Wattarya olarak, yepyeni bir enerji deneyimi ne kapı aralamak istiyoruz. Şirket olarak misyonumuz enerjiyi daha erişilebilir, çevreci ve güvenli bir hale getirerek Wattarya kullanıcılarına modern mobilite çözümleri sunmak. Elektrikli araçlarınızı günlük hayatınızın vazgeçilmezi haline getirirken var gücümüzle çalışıyoruz"** dedi.

Başkan Gürler ameliyat oldu

Mavi Marmara Yönetim Kurulu Başkanı Ramazan Gürler Çatalca İlyas Çokay Devlet Hastanesi'nde ameliyatla sağlığına kavuştu...

İSTANBUL-Mavi Marmara Ulaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Ramazan Gürler, geçtiğimiz hafta Çarşamba günü meydana gelen rahatsızlanması sonucu kaldırıldığı Çatalca İlyas Çokay Devlet Hastanesi Acil Cerrahi Bölümü'nde takribi bir saat süren ameliyat sonucu sağlığına kavuşturuldu. Bir gün gözetim de kalan ve akabinde taburcu edilen Başkan Gürler, Çatalca İlyas Çokay Devlet hastanesi doktor ve ekibi ile ameliyat sonrası süreçte ilgilerini esirgemeyen sağlık personeline teşekkür etti. Mavi Marmara Yönetim kurulu Başkanı Ramazan Gürler'e Kentiçi Toplutaşıma Gazetesi olarak geçmiş olsun dileklerimizi iletiyoruz.

Çinli otonom Baidu Avrupa'ya açılıyor

Türkiye'nin de hedef pazarları arasında yer alan Çinli Baidu, sürücüsüz taksi hizmeti Apollo Go'yu ilk kez Avrupa'da test etmeye hazırlanıyor...

ÇİN-Baidu, yurt içindeki yoğun rekabete karşı küresel pazarlara açılma stratejisini hızlandırıyor. ABD merkezli Wall Street Journal'ın haberine göre şirket, sürücüsüz araç çağırma hizmeti Apollo Go'yu ilk kez Avrupa'da test etmeye hazırlanırken, Türkiye'de de benzer bir girişim planladığı belirtiliyor.

Konuya yakın kaynaklara göre Baidu, İsviçre'nin toplu taşıma sağlayıcısı PostAuto ile görüşmeler yürütüyor. Şirketin, önümüzdeki aylar da İsviçre'de yerel bir kuruluş kurarak, yıl sonuna kadar sürücüsüz araç teknolojisini test etmeye başlaması bekleniyor. Aynı kaynaklar, Baidu'nun Türkiye pazarına da girmeyi planladığını belirtti. Böylece Çinli şirket, Orta Doğu, Japonya, Singapur ve Avrupa'nın ardından Türkiye'de de otonom sürüş teknolojisini devreye alabilir. Çinli ve Amerikalı firmalar, robotaksi ve ge lişmiş sürücü destek sistemleri aracılığıyla sürücüsüz araç teknolojilerini ticarileştirmeye çalışıyor.

Baidu'nun rakipleri de küresel pazarda agresif adımlar atıyor. Çinli WeRide, İsviçre ve Fransa'da pilot projelere başlarken; Uber, Çinli girişim Momenta ve Pony AI ile Orta Doğu ve Avrupa'da robotaksi operasyonlarını yaygınlaştırıyor.

KTT-4.qxp_KTT 16.05.2025 16:16 Page 1

HİZMETE BAŞLADIĞI GÜNDEN İTİBAREN İTE-KAKA ÇALIŞTIRILIYOR!

Metrobüs'teki sorun sistemin defolu olması

Vatandaş için güvenli, sürdürülebilir, kalite ve konforlu hizmet vermesinin kaçınılmaz olduğu bilinen metrobüs sistemi ne yazık ki, sorunları yüzünden beklenen hizmeti veremiyor...

İSTANBUL-Dünya'daki metrobüs uygulamalarına bakınca **"bizden farkı nedir?"** diye, sormadan edemiyoruz. ABD'de Miami, New York, New Jersey, Houston şehirleri, İspanya'da Madrid şehri ile Avustralya, Meksika, Kolombiya, Brezilya ve bizdeki metrobüs uygulamaları kent içindeki ulaşıma katkı sağlayan güzel örnekler olarak gözüküyor. Ancak, İstanbul'da hizmet veren metrobüs hattında son 9 ayda 6 ayrı büyük kaza meydana gelince ister istemez **"Kentiçi Toplu Taşıma Sektörü"** yayımcısı olarak metrobüs sistemini sorgulamak zorunda kaldık.

2007 yılında dönemin siyasi partisi tarafından hizmete alınan ve iki şeritten olan metrobüs sistemi **"Ulaşımın Yıldızı"** olarak lanse edilse de zaman içinde bu yıldız kayarak, hesap edilmeyen sonuçları ortaya koymaya başladı.

Burada özellikle belirtmek isteriz ki, bu konunun partiler üstü olduğu, kimin yönetimde olduğuna bakılmaksızın **"Sadece İnsan Odaklı"** bir hizmet anlayışında kullanılmasının zorunlu olduğu ne yazık ki, bilinemedi!..

Daha kurulum aşamasında, çift taraflı açılan kapıları olan araçlar ile yapılması planlanan proje, başka bir tedarikçi bulunamadığı için sağ trafiğe uygun ve sağdan açılan kapıları olan araçlar ile sol trafikle yapılmak zorunda bırakıldı. Ucuz ve hızlı tesisi dışında hiçbir üstünlüğü olmayan, işletmesi zor, işleme maliyeti ise çok yüksek ve **"Riskli"** toplu taşıma yöntemi olarak evet, her şeye rağmen hizmete alındı.

İstanbul'da şehir planlaması olmaması, yerleşim düzeninin çarpıklığına rağmen yeni bir yerleşim merkezi olan Beylikdüzü ile tarihi Kadıköy arasına kurulan metrobüs hattı ne yazık ki, bugüne geldiğimizde sınıfta kaldı.

Hiçbir yenilenme, hiçbir değişiklik yapılmadan her gün 1 milyonun üstünde insan taşıyan bu sistem ölümlü kazaları ile iyiden iyiye sorunlu olmaya başladı.

Temmuz 2024 itibariyle Genel Güvenlik Mevzuatı (GSR2) ile yeni üretilen belediye otobüslerinde devreye giren Gelişmiş Acil Fren Sistemi (AEBS), Şerit Takip Sistemi (LDW) gibi güvenlik sistemlerinin metrobüslerde olmaması hattın risk yönetimini daha da riskli hale getirdi. Bu yetmezmiş gibi, yanında hem hükümet, hem de yerel yönetimin siyasi kavgası güvensizlik üzerine kurulmuş sistemi daha da zorlamaya başladı. Dolayısıyla, sadece son 9 ayda 6 büyük kazada 2 vatandaş hayatını kaybederken, 130'a yakın kişide yaralanıp, sorunlar olduğunu gösterdi.

Bilim insanların tüm uyarılarına rağmen, siyasi iktidarın görmez den gelen bu sistem tedbirlerin de çözüm üretememesi sonucu can ve mal güvenliğini acı faturalarla yolcuya kesmeye devam ediyor.

Bunlar yaşanırken, gelelim kamu otoritesinin ana görevine:

Vatandaşa güvenli, sürdürülebilir kalitede ve de konforlu hizmet vermesinin kaçınılmaz olduğu açık. Bunun için görev verdirdiği kamu kurum, kuruluş ve özel sektörü denetlemek, ihtiyaçlarını ayrımsız temin etme, sahada hizmetin, belirlediği esaslara göre icrasını takip, noksanlıklarını tespit, yapması gerekenleri yaptırmak hükümetin en temel vazifesidir.

Meseleye belediye açısından bakınca, denetimde gerçek zamanlı ikaz, serinkanlı izleme, takip uyarı sistemlerinin işleyişi, duraklarda peş peşe gidişlerde zaman aralığın da hız tasnifi, bunları da sürekli elektronik ortamda sürücü ile iletişimli uyarı mekanizmasına dayalı yapmak gerekmektedir.

Yolcuyu ana artere çekmek, arteri dikey besleme amacı ile yükü taksim etmek, en önemlisi sürücünün ters seyreden trafikten olumsuz etkilenmemesini önlemek her ne kadar artık **"Geçmiş Olsun"** demekle üstü örtülemeyecek olsa da hala bir ümit olarak ortada duruyor.

Son yaşanan ölümlü metrobüs kazasında şoförün hangi halde olduğunun sorumlusu yerel yönetim ve dolayısıyla da İETT'dir. Çünkü, şoförün direksiyona geçmesinin izni bu kurumlar tarafından belirlenip, verilmiştir.

Yokuş aşağı hız ayarı yapamama, ya da direksiyon başında uyuma, ya da aracın teknik bir sorun yaşanması sadece ve sadece yerel yönetim ve İETT'yi ilgilendirir.

Şimdi, şoförü suçlamak yerine kurumsal olarak alınacak tedbirlerin hala belirlenememiş olması bile başlı başına bir sorun, görüldüğü gibi sonucu **"Ölümlü Kaza"** olarak kayıtlara geçmekteri.

Yarın, İstanbullu; **"Benim can güvenliğim yok"** derse ve bu hizmeti boykot ederse bundan kim ve kimler zararlı çıkacaktır?

Yine, sadece İstanbul halkı...

Hangi yasayla özel tahsisli metrobüs hattı kuruldu?

Biliyor muyuz...

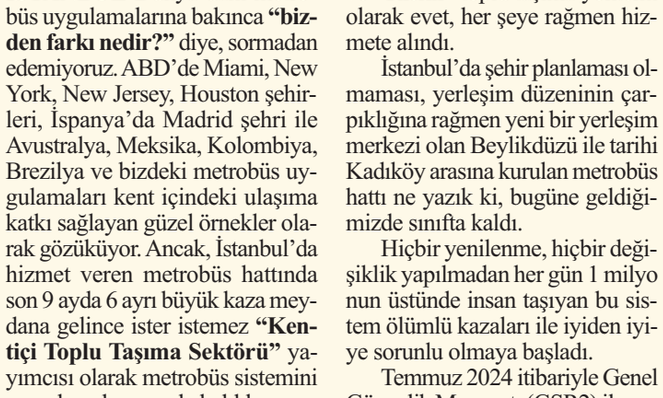
Hat üzerinde, hangi yasayla ters trafik akışıyla yolcu taşma izni verildi?

Biliyor muyuz...

Kazalar son zamanlarda neden arttı? sorularının cevaplarını biliyor muyuz? Hayır.

Çünkü, kurulumundan günümüze tek bir sorunun dahi çözülmediği bir sistemi iki şeritli hatta bozulan metrobüsü vatandaşın itmesi gibi, ite kaka çalıştırıyoruz.

Ne bir sorumlu var? ne de cevap verecek bir sorunlu!..



Tek şeritten hizmet!

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) ile hesaplandığında 2007 yılında İstanbul'un nüfusu 12 milyon 573 bin 836 kişi olarak kayıtlara geçti. Günümüzde ise TÜİK kayıtları 15 milyon 701 bin 602 olarak açıklıyor. Gayri resmi sonuçlar bunun daha yüksek olduğunu yönünde. Metrobüs hattında günlük yolcu kapasitesi İETT'nin açıklaması ile 1 milyonun üzerinde. Buraya kadar her şey normal gözükse de yukarıdaki fotoğrafta olduğu gibi en ufak bir sorunda "Tek Hat" üzerinden müdahale normal trafik akışını etkiliyor!.. Peki, bu bir sistem sorunu değil de ne?

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ 1959

BASIN BÜLTENİ

Otobüslerin karıştığı çarpışmalar önlenemiyor

MAYIS ayı başından itibaren şehirlerarası otobüslerin karıştığı 3 çarpışmada 8 kişi hayatını kaybederken, 84 kişi yaralandı. Geçen gün olan metrobüs kazasında da 1 yolcu can kaybı ve 60 yaralı var.

Görülüyor ki bu vahim sonuçlar, önümüzdeki kurban bayramı ve sonrasında yaz tatilinin de gelmesiyle daha fazla hareketlenecektir. Yetkililer her türlü önlemin alındığını, radar, EDS ve yol denetim ekipleri ile mücadele etseler de arzulanan kazaların azaltılması hedefine uzak olduğumuzu görmek istemiyor.

Bu kadar uyarı, bu kadar önlem, bu kadar denetleme, bu kadar cezaya rağmen kazalar niçin artıyor? Demek ki başka bir sorun var.

Henüz yılın yarısına gelinen bu günlerde doğru analizlere ihtiyaç kaçınılmazdır. O nedenle, kazaların önlenebilmesi için strateji değişikliği gerekmektedir.

Bu yönde yapılması gerekenler 2022 yılı başından itibaren yayınlanan basın açıklamalarımızda yer almaktadır. Ne yazık ki geçen 3 yıllık süreç üzülerek haklılığımızı ortaya koymaktadır. 2024 TÜİK kaza istatistikleri de bu görüşü doğrulamaktadır.

Kazaların tümü kural ihlali sonucu ikili, çoklu araç çarpışmaları şeklinde olmaktadır. En önemli kural ihlali de hız sınırlarını belirleyen cihazlarda değişikliğe gidilmesi, takometre sonuçlarının doğru analiz edilememesi gibi alanlarda gözlenmektedir.

Konunun özeti 120 km/h hızla ilerleyen bir binek aracının önünde giden otobüse yetişememesi olarak açıklanabilir. Oysa otobüslerin şehirlerarası yollarda 100 km/h hızla sabitlenmiş olması gerekir.

TTKÖD olarak 2022 başlarında hazırladığımız "Otobüs Kazalarının Önlenmesine Yönelik Görüşler ve Öneriler Raporu" bugünde geçerliliğini korumaktadır. 2025 Türkiye'sinde tam da Karayolu Trafik Güvenliği haftasında artık otobüs kazalarında "0" kayıp hedefi için daha fazla çalışma gerekmektedir.

Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com

YOLCULUK

MUCİZE

"BİR MİLLETİN KADERİ, BİR YOLCULUKLA DEĞİŞTİ..."

SABAHın ilk saatleri... Bugün de binlerce insan yollarda. Kimisi işine, kimisi sınavına, kimisi çocuğunun okuluna yetişmekte. Ellerinde çantalar, yüzlerinde telaş... Her zamanki gibi.

Ama tam 106 yıl önce, bugün gibi sıradan bir sabah değildi o sabah. Çünkü, bazı sabahlar, tarih uyanır.

16 Mayıs 1919... İstanbul Galata Rıhtımı'nda, yüzünde sakin ama gözlerinde yangın taşıyan bir adam adımlarını hızlandırıyor.

Mustafa Kemal Paşa, kendisini bekleyen **Bandırma Vapuru**'na yöneliyor. Peşinde 22 kurmay subay, 25 erbaş ve yürekleri ile yüklü başka yoldaşlar... Ellerinde ne tüfek var ne top. Ama her biri, bir milletin talihini yeniden yazmak üzere yola çıkıyor.

Bu satırlar, işte o yolculuğun başladığı gün, 16 Mayıs'ta yazılıyor. **106 yıl** önce bu saatlerde Galata Rıhtımı'ndan ayrılan Bandırma Vapuru'nun kalkışına selam durarak ve siz bu yazıyı 19 Mayıs sabahı, gazetemizin sayfalarında okurken; o yolculuğun tam da 106 yıl önceki nihai varışına, **Samsun** sahiline ulaşılmış olacak.

Bu bir yolculuktu. Tıpkı her sabah bizim de bir amaçla evden çıkışımız gibi... ama onlarınki yalnızca bir varış değil, bir doğuştu. Bandırma Vapuru 41 yaşında, eski bir posta gemisiydi. **Karadeniz**'in azgın dalgaları için uygun değildi ama bu yolculuk, sadece fiziksel bir geçiş değildi. Bu bir "irade manifestosu"ydu. Paşa'ya, vapurun batırılacağına dair istihbaratlar ulaşmıştı. İngilizler'in kontrolündeki Boğaz'dan Karadeniz'e geçmek vize ile mümkündü. O vize de ancak, 14 Mayıs'ta alınabilmişti ama vazgeçmek yoktu. Çünkü, bu milletin tarihinde bazı yolculuklar, geriye dönmeyi düşünmeden yapılır.

Bandırma Vapuru bir gemi değil, bir iradeydi. Gemide 79 yolcu, 6 at ve 1 araba vardı. Yolculuk üç gün sürecekti. Puslu bir pazartesi sabahı, **19 Mayıs**'ta Samsun sahiline demir attılar. O gün, sadece bir vapurdan karaya ayak basılmadı. O gün, esaret zincirine ilk balta indi. O gün, bir milletin istiklal yürüyüşü başladı.

Peki vapurda kimler vardı?

Refik Saydam, Kazım Dirik, Hüsrev Gerede, Refet Bele... O gün Bandırma'da olan birçok isim, yarının cumhuriyetinde bakan, diplomat, komutan ve aydın olacaklardı ama o an ne mevki ne makam vardı. Sadece görev bilinci, vatan aşkı ve büyük bir inanç.

O gün o vapurda biz de vardık aslında. Çünkü o vapura sadece insanlar değil, bir milletin geleceği de bindi. Bugün bu satırları yazabiliyorsak, bir vapurun puslu güvertesinde alınan o kararlar sayesindedir. Ve bu yüzden bu yolculuk, yalnızca bir tarih değil, bir mucizedir.

Bugün de biz yollardayız.

Bir minibüsün arka koltuğunda başını cama yaslamış genç bir kadın, metrobüste çocuğuyla kitap okuyan bir baba, sınava yetişmeye çalışan bir öğrenci... Kimimiz hayata, kimimiz umuda, kimimiz rızka doğru yürüyoruz ama çoğu zaman yola çıkarken amacımızı bilmiyoruz. Bilsek de sonunun nereye varacağını kestiremiyoruz.

Bandırma'nın içindekiler de bilmiyordu ama bildikleri bir şey vardı: Gitmeliydiler. Çünkü, kalmak daha büyük bir kayıptı.

19 Mayıs bir çıkıştır. Bir başkaldırıdır. Bir var oluş ilânıdır.

Mustafa Kemal Atatürk, yıllar sonra şöyle dedi: **"Ben 1919 yılı Mayıs'ı içinde Samsun'a çıktığım gün elimde hiçbir kuvvet yoktu. Yalnız Türk milletinin asaletinden doğan ve benim vicdanımı dolduran bir kuvvet vardı."**

Bugün elimizde araç var, teknoloji var, bilgi var ama o vicdan, o irade, o sarsılmaz inanç olmadan hiçbir yere varamayız.

Her gün yeni bir yolculuktur ama bazı yolculuklar vardır ki, dünyayı değiştirir.

İşte Bandırma, öyle bir yolculuktu.

Bu yüzden sadece geçmişteki bir zafer değil, bugünkü mücadelemizin de ilhamıdır. Bugün, sorumluluğunu bilen her yurttaş, o vapurun hayal yolcularındandır.

Peki neden **19 Mayıs, Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı** olarak kutlanır? Çünkü, **Atatürk** bir bireyden öte bir simgedir. O'nun şahsında, bütün bir milletin ayağa kalkışını; silah arkadaşlarını, yüreğini ortaya koyan subayları, erleri, isimsiz kahramanları anıyoruz ve bugünün gençliğe armağan edilmesinin sebebi, o büyük mücadeleyi yürütenlerin milletin istiklalini ve istikbalini, yani geleceğini; umudun, yenilenmenin ve dinamizmin temsilcisi olan gençlere emanet etmiş olmalarıdır. Çünkü, her milletin kaderi, kendi gençliğinin yönüyle şekillenir.

Bu yüzden aynı gün Spor Bayramı'dır da. Zira, Atatürk'ün inancına göre sporla güçlenmeyen bedenlerin taşıdığı ruhlar da aydınlık olamaz.

Bize sadece bilgili değil, sağlıklı bedenlere ve berrak zihne sahip, düşünceyle beslenen gençler lazımdır ve **"Gençlik"** sadece bir yaş meselesi değil; ruhta bir tazelik, hayatta bir inanç, fikirde bir dinamizm meselesidir. İşte bu yüzden, Atatürk gençleri yaşı ne olursa olsun, aklı hür, vicdanı hür, irfanı hür olanlardır.

Tüm kahraman şehit ve gazilerimizi rahmetle, minnetle anıyorum.

KTT-5.qxp_KTT 16.05.2025 16:15 Page 1

OSD: ihracat paralel seviyede gerçekleşti

Türk otomotiv sanayinin son yıllardaki dengesizliği bir türlü düzeltilemiyor. İthalat ve ihracat rakamları geçmişe göre tam bir istikrarsızlık sunuyor ve üreticiler Çin faktörünü anlamaya çalışıyor...

OSD, 2025 yılının Ocak-Nisan dönemine ait üretim ve ihracat adetleri ile pazar verilerini açıkladı. Buna göre, yılın ilk 4 aylık döneminde toplam otomotiv üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 2 azalarak 464 bin 290 adede ulaştı. Otomobil üretimi ise yüzde 2 gerileyerek 295 bin 377 adet olarak gerçekleşti. Traktör üretimiyle birlikte toplam üretim ise 475 bin 212 adedi buldu. Yılın ilk dört aylık döneminde ticari araç grubunda üretim, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 3, ağır ticari araç grubunda yüzde 25, hafif ticari araç grubunda ise yüzde 1 geriledi. Bu dönemde, otomotiv sanayisinin kapasite kullanım oranı yüzde 66 oldu. Araç grubu bazın da kapasite kullanım oranları ise hafif ticari araçlarda yüzde 67, kamyon grubunda yüzde 49, otobüs-midibüs grubunda yüzde 60 ve traktörde yüzde 44 seviyesinde gerçekleşti.

Yılın ilk dört aylık döneminde otomotiv ihracatı adet bazında geçtiğimiz yılın aynı dönemine paralel seyretti ve 333 bin 351 adet olarak gerçekleşti. Bu dönemde otomobil ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 6 gerilerken, ticari araç ihracatı yüzde 9 oranında arttı. Traktör ihracatı ise 2024 yılının aynı dönemine göre yüzde 41 azalarak 3 bin 422 adet olarak gerçekleşti. Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre, toplam otomotiv sanayi ihracatı, 2025'in ilk dört aylık döneminde yüzde 17 ile sektörel ihracat sıralamasında ilk sıradaki yerini korudu. Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçı Birlikleri (OİB) verilerine göre, ilk dört aylık dönemde toplam otomotiv ihracatı, 2024 yılının aynı dönemine göre yüzde 5 artarak 12,5 milyar dolar oldu. Bu dönemde, dolar bazın da ana sanayi ihracatı yüzde 3 oranın da, tedarik sanayi ihracatı da yüzde 7 oranında arttı.

2025'in ilk dört ayında toplam pazar, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 2 artarak 395 bin 25 adet düzeyinde gerçekleşti. Bu dönemde, otomobil pazarı da yüzde 5 oranında artış sağladı ve 309 bin 204 adet oldu. Ticari araç pazarına bakıldığında ise yılın ilk dört ayında, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla toplam ticari araç pazarında yüzde 6, ağır ticari araç pazarında yüzde 12, hafif ticari araç pazarında ise yüzde 5 geriledi. 2025 yılı Ocak-Nisan döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre otomobil satışlarındaki yerli araç payı yüzde 31, hafif ticari araç pazarında yerli araç payı ise yüzde 21 olarak gerçekleşti.

Otomotive daha çok kadın eli değecek

Kadınların sektördeki toplam işgücünün %12.3'ünü oluşturduğu otomotivde ücretsiz eğitimlerle yeni bir dönem başlıyor...

İSTANBUL-İş dünyasında cinsiyet eşitliğine dair farkındalık çalışmaları her geçen gün artsa da otomotiv endüstrisinde oranlar hâlâ yeterli seviyede değil. OSD tarafından açıklanan verilere göre, kadınlar otomotiv endüstrisindeki işgücünün yalnızca %12,3'ünü oluşturuyor. Kadınların araç bakım hizmetlerinde aktif rol alması için harekete geçen otomotiv bakım ve koruma hizmetleri markası Bowax'ın eğitim merkezi, kadınlara özel ücretsiz eğitim programları ile sektöre yeni bir soluk getirdiğini duyurdu. Bowax Academy kadınlara sadece bilgi ve beceri kazandırmakla kalmayıp garantili iş fırsatları da sunacağını açıkladı.

Bowax Kurucusu Lokman İn, konuya dair, **"Kadınların sektörde daha fazla yer almaması, kaliteyi ve vizyonu ileri taşıyor. Bowax Academy, bu değişimin liderliği ni üstleniyor. Kadınlar için sağladığımız ücretsiz eğitim programları, bir kampanya yada sınırlı bir dönem uygulaması değil, akademimizin sürekliliğini gösteriyor. Sürdürülebilir sosyal sorumluluk projemiz her zaman devam edecek"** diyerek akademileri hakkında bilgi verdi.

Bowax Academy, üreticiyle tüketici arasındaki kalite zincirini sağlamak için Avrupa ve Türkiye genelinde eğitim altyapısıyla fark yaratıyor.

2025 sonuna kadar en az 500 kadını sektöre kazandırmayı hedefliyor. Avrupa'da da kadın odaklı eğitim projeleri başlatarak bu vizyonu uluslararası arena ya taşımayı planlıyor.

Gençler çevreci otomobil istiyor

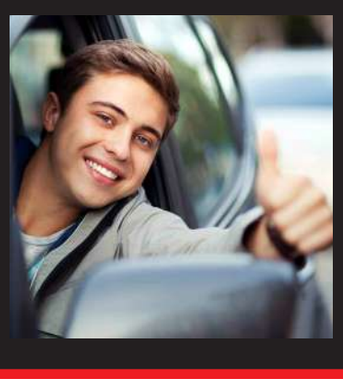
TEB Cetelem, Cetelem Araştırma Merkezi tarafından hazırlanan "Otomobil: Sonsuz bir gençlik kaynağı mı?" başlıklı araştırmanın sonuçlarını kamuoyuyla paylaştı...

TEB Cetelem tarafından açıklanan araştırmanın sonuçları gençlerin araçlarına olan sevgi ve bağlılığının tahmin edilenden daha yüksek olduğunu ortaya koydu. Gençlerin otomotiv dünyasıyla ilişkisine dair önemli veriler sunan araştırma, gençlerin ehliyet alır almaz araba kullanma konusunda sabırsız olduklarını gösteriyor. Gençler, kullandıkları farklı mobilite sistemlerinin merkezinde yer alan arabayı hem mevcut, hem de gelecekteki günlük yaşantılarının vazgeçilmez bir parçası olarak görüyorlar.

Araştırmanın gerçekleştirildiği 14 ülke arasında Türkiye, Belçika, Çin, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, İspanya, Birleşik Krallık ve ABD yer aldı. Yaşları 18 ve 65 arasında değişen 16 bin kişinin online katılımıyla yapılan araştırmada, jenerasyonlar arasında karşılaştırma yapabilmek açısından 30 yaşın altındakiler genç, 50 yaş üstündekiler ise yaşlı olarak kabul edildi.

Cetelem Gözlemevi Sonuçları'nın 1985'ten beri yayınlandığını belirten TEB Cetelem Genel Müdürü Ateş Şakrak, araştırmanın Avrupa ülkeleriyle birlikte Çin, Japonya ve ABD gibi sektöre yön veren ülkeleri kapsadığını ve 2012'den bu yana Türkiye'nin de çalışmaya dahil edildiğini belirterek, "Bu rapor, bir kez daha TEB Cetelem'in yalnızca bir finansman şirketi olmakla kalmayıp, sektörün tüm oyuncuları için bir iş ortağı konumunda olduğunu gösteriyor" dedi.

Şakrak, araştırmanın sonuçlarına ilişkin şunları söyledi: "Otomobillerin sıradan birer tüketim aracı olmadıkları, sahiplerinin onlarla özel bir ilişki kurduğu yaygın kullanılan bir ifadedir. Bu ilişki Cetelem Araştırma Merkezi'nin gerçekleştirdiği 'Otomobil: Sonsuz bir gençlik kaynağı mı?' başlıklı araştırmanın konusu oldu. Araştırma otomotiv sektörü için çok önemli sonuçlar ve veriler ortaya koydu. Genç insanlar arabaları seviyorlar ve sevmeye de daha uzun bir süre devam edecekler. Markalar, gençlerin arabalarına olan bağlılığını ve onlar nezdinde sahip oldukları görece yüksek güvenilirliği iyi değerlendirmeli. Bu güveni boşa harcamamak onların elinde. Aynı zamanda, gençlerin kendilerini çevre dostu bir arabanın içinde hayal ettiklerini unutmamalılar. Gençlerin elektrikli araçlarla ilgili yaklaşımları, markaların bu yolda sakınmadan, kararlılıkla ilerlemek konusunda kendilerini daha özgüvenli hissetmelerini sağlamalı. Biz de TEB Cetelem olarak sürdürülebilir mobiliteye olan desteğimizi çevreci araç finansmanın da yaptığımız yenilikçi uygulamalarla ortaya koyuyoruz. Markaların gelecekte başarılı olmaları sürekli, şeffaf bir diyalog kurmalarına, çevre konusunda sağlam ve samimi bir adanmışlık sergilemelerine ve çok katmanlı ulaşım ortamına düzgün bir şekilde entegre olmalarına bağlı. Aynı zamanda, sadece direksiyonun arkasına geçip yeri doldurulamaz anılara sahip olmayı isteyen bir kuşağın arabalara erişmesine imkân tanıyan fiyatlar sunmak da büyük önem taşıyor."



Araştırma 30 yaş altı katılımcı kategorisinde arabayla kurulan özel ilişkiyi tespit etti. Her 10 kişiden 8'i bunu doğruluyor. Çin'de %97 oranında muazzam bir genç nüfus arabalarıyla aralarında güçlü bir bağ olduğunu söylüyor. Türkiye'de gençleri %89'u arabalarıyla aralarında özel bir bağ görüyor. Polonyalılar ve İtalyanlar da aynı derecede tutkulu. Gençlerin birçoğu arabasız bir hayatın nasıl olabileceğini düşünmekte zorlanıyor. Her 10 gençten 6'sı bunu ihtimal dışı görüyor. Aynı zamanda, gençler kendilerini çevre dostu bir arabanın içinde hayal etmeyi seviyorlar.

Yeni araba alırken fiyat önemli bir engel olarak ortaya çıkıyor. Sürücülerin ilk arabalarını yeni mi yoksa ikinci el mi almak konusunda ayrıldıkları görülüyor.

Gençlerin %51'i ikinci el seçenekleri tercih ediyor. Yaşlılar ise %59 ile daha çok yeni araba satın almak eğiliminde. Ancak ülkeler arasında büyük farklılıklar görülüyor. Çin'de her 10 genç insandan 9'u yeni araçları tercih ediyor. Japonya'daysa bu rakam her 10 genç insanın 8'i olarak karşımıza çıkıyor. İtalyanlar ve İspanyollar ilk dördü tamamlıyor.

Farklı derecelerde de olsa gençler de yaşlılar da araba alırken üç konuyu öne çıkarıyorlar: Güvenlik, rahatlık ve özgürlük. Gençlerin %30'u güvenliğin bir arabanın en önemli özelliği olduğuna inanırken yaşlıların %43'ü buna inanıyor. Konu rahatlık olduğunda, gençlerin %27'si, yaşlıların %38'i bundan bahsediyor. Üçüncü sıradaysa özgürlük bulunuyor. Gençlerin %27'si, yaşlıların ise %32'si araba ile özgürlüğü özdeşleştiriyor. Gençler ayrıca araba söz konusu olduğunda hız ve zevkten de bahsediyor. Buna karşılık yaşlılar hızdan ender olarak söz ediyor. Araç tercihleri gençlerde tasarım üzerine.

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com

EconoMix

PARA... Made in China

ÇİN'in para tarihi, kökleri üç bin yıldan daha eskiye uzanan, zengin ve katmanlı bir anlatıdır.

Bu uzun yolculuğun ilk evrelerinde, yaklaşık MÖ 1600 ile 1046 yılları arasına tarihlenen Shang Hanedanlığı döneminde, deniz kabukları ilkel bir değişim aracı olarak kullanılıyordu.

Bu kabuklar, bulundukları coğrafyalarda nadir bulunmaları ve kolayca taşınabilmeleri nedeniyle değer görüyorlardı. İzleyen Zhou Hanedanlığı, ekonomik alışverişin evriminde yeni bir sayfa açarak metal paraların ortaya çıkışına sahne oldu.

Bronzdan üretilen ve şekil olarak kürekleri ve bıçakları andıran nesneler, deniz kabuklarının yanı sıra dolaşımda yerini aldı.

Çin'in parasal tarihinde bir dönüm noktası, MÖ 221 ile 206 yılları arasında hüküm süren Qin Hanedanlığı döneminde yaşandı.

Bu dönemde, ilk Çin İmparatoru Qin Shi Huang, ülkeyi ekonomik olarak birleştirme çabasının bir parçası olarak para birimini standartlaştırdı ve "Ban Liang" adı verilen bakır parayı tedavüle soktu.

Bu adım, merkezi bir para sistemine geçişin ve ticareti kolaylaştırmanın önemli bir göstergesiydi. Han Hanedanlığı, bu temeli daha da sağlamlaştırdı ve uzun ömürlü "Wu Zhu" paralarını piyasaya sürdü. Bu paralar, antik dünyanın önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu üzerindeki ticareti büyük ölçüde kolaylaştırdı ve yüzyıllar boyunca dolaşımda kaldı.

Tang Hanedanlığı'na gelindiğinde, erken bir tür kağıt para olan "uçan para" (feiqian) geliştirildi.

Esasen, tüccarların büyük miktarda madeni parayı uzun mesafelerde taşıma zorluğunu azaltmak amacıyla kullanılan bu sistem, bir tür havaleyi andırıyordu. Ancak, gerçek anlamda kağıt paranın ortaya çıkışı, MS 960 ile 1279 yılları arasındaki Song Hanedanlığı dönemine denk gelir.

Bu dönemde "jiaozi" olarak bilinen kağıt para, ekonomik işlemlerde devrim yarattı. Moğollar'ın kurduğu Yuan Hanedanlığı ise kısa bir süre için gümüş destekli bir kağıt para birimi uygulamasına gitti.

Yüzyıllar boyunca, Çin'in parasal yapısı sürekli bir değişim gösterdi. Özellikle, Ming Hanedanlığı döneminde gümüş külçeler önemli bir ödeme aracı haline geldi.

Qing Hanedanlığı, bakır paraların ve gümüşün bir arada dolaşımına tanık olurken, aynı zamanda çeşitli para reformu girişimlerine de sahne oldu.

Çin'in bu karmaşık parasal tarihi, ülkenin geniş coğrafyasını, farklı bölgelerindeki ekonomik çeşitliliği ve sürekli değişen siyasi ve ekonomik koşullarını yansıtır ve nihayetinde günümüzdeki modern para birimi olan (Çin'in Resmi Para Birimi) Renminbi'ye (birimine Yuan denilir) uzanan uzun bir evrimin öyküsünü anlatır.

Crypto-China

China is aggressively pursuing its central bank digital currency (CBDC), the digital yuan (e-CNY), with extensive pilot programs focused on domestic retail use.

The e-CNY, controlled by the PBOC, aims to enhance efficiency and financial inclusion, potentially integrating with existing payment platforms.

While exploring future international use, China maintains strict control over its financial system.

Conversely, China has implemented a comprehensive ban on cryptocurrency trading and mining, citing concerns about financial stability, illicit activities, and capital outflows.

This stark contrast highlights China's strategic focus on its state-controlled digital currency while actively suppressing decentralized cryptocurrencies within its borders.

The approach underscores China's ambition to lead in the digital currency realm under its own terms.

KTT-6.qxp_KTT 16.05.2025 16:14 Page 1

25 binden fazla öğrenciye trafik eğitim

Selçuklu Belediyesi Selçuklu Trafik Eğitim Parkı, küçük yaşlardan itibaren öğrencilere trafik bilinci kazandırmaya devam ediyor. Selçuklu Sanat, Eğitim, Teknoloji ve Atölye Programları (SETAP) kapsamında faaliyet gösteren merkezde, Konya İl Emniyet Müdürlüğü Eğitim Şube Müdürlüğü bünyesindeki polisler tarafından ilkokul 4. sınıf öğrencilerine "Trafik Değerleri ve Kurallar" temasıyla temel trafik eğitimi veriliyor. Uygulamaları başarıyla tamamlayan öğrencilere sertifika veriliyor.

Bozüyük trafik bilincine dikkat çekti

Bilecik'in Bozüyük ilçesinde düzenlenen, vatandaşların yoğun ilgi gösterdiği etkinlikte, Bozüyük Kaymakam Vekili, aynı zamanda Pazaryeri Kaymakamı Ahmed Tayyib Kahraman da katılarak trafik güvenliğine verilen önemi bir kez daha vurguladı. Kaymakam Kahraman, etkinlik alanında kurum stantlarını ziyaret ederek görevli personelden bilgi aldı. Burada yaptığı açıklamada, trafik güvenliğinin sadece sürücülerin değil, toplumun tüm kesimlerinin ortak sorumluluğu olduğunu söyledi.

İstanbul'da RS ve deniz ulaşımı mutlaka artırılmalı

TMMOB'a bağlı Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Beylikdüzü Haramidere Sanayi istasyonunda gerçekleşen metrobüs kazasına ilişkin açıklama yayımladı. Açıklamada, 2007 yılından beri yapılan uyarıların geçerli olduğunun altı çizilirken, "İstanbul'un metrobüs odaklı toplu ulaşım sisteminden kurtulmaya, çok daha çevre dostu ve güvenli olan raylı ulaşım sistemlerini, deniz taşımacılığını artırmaya ihtiyacı vardır" denildi. TMMO, 2007'den bu yana uyarılarının geçerli olduğunu belirtti.

Kayseri'de engellilere bilgi sistemi projesi

10-16 Mayıs Engelliler Haftası kapsamında bir mesaj yayımlayan Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Memduh Büyükkılıç, özel gereksinimli bireylere yönelik çalışmalarını sıraladı...

KAYSERİ-Kayseri Ulaşım A.Ş.'nin **"erişilebilirlik dönüşüm"** kapsamın da alçak tabanlı engelli uyumlu otobüs oranının yüzde 80'lere ulaştığını söyleyen Başkan Büyükkılıç, **"Bu kapsamda, Özel Halk Otobüsü için 2024 yılı içerisinde engelli uyumlu olarak toplam 48 yeni araç filoya eklenmiştir. Böylece engelli uyumlu araç sayısı 149'a ulaşmıştır"** dedi.

Raylı sistem araçlarına engelli bireylerin daha kolay binebilmesi için araç kapıları ile istasyon arasındaki boşluğu azaltıcı çalışmalar yapılarak hayata geçirildiğinden bahseden Başkan Büyükkılıç, ayrıca istasyonlarda engelli giriş çıkışını kolaylaştırmak amacıyla görevli çağrı butonları da bulunmakta olduğunu aktarıp, Ulaşım A.Ş.'deki hizmet kapsamında son 6 yılda özel gereksinimli bireyler tarafından toplu ulaşım araçlarına ortalama 36 milyon civarında biniş gerçekleştirildiğini de ifade etti.

Büyükşehir Belediyesi tarafından Türkiye'de ilk olacak Engelli Bilgi Sistemi projesine başlandığını belirten Büyükkılıç, afet yönetiminde Türkiye 'de ilk olacak Engelli Bilgi Sistemi 'nin üniversitelerdeki akademisyenler ve arama kurtarma üzerine çalışan STK'lar ile projelendirildiğini belirtti.

Promil gözlüğü ve simülatör deneyimi

Trafik güvenliği konusunda farkındalık oluşturmak amacıyla öğrencilere teorik ve pratikte hem bilgi paylaşımı yapıldı, hem de o bilgilere ait uygulamalar gerçekleştirildi...

MANİSA-Turgutlu İlçe Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği ile Turgutlu İlçe Jandarma Komutanlığı Trafik ekiplerinin ortaklaşa düzenlediği etkinlikte, trafik güvenliği konusunda farkındalık oluşturulması amaçlandı. Etkinliğe Turgutlu Kaymakamı Selami Kapankaya, İlçe Jandarma Komutanı Üsteğmen Sercan Karaçalı, İlçe Emniyet Müdürü Mehmet Dursun, polis ve jandarma trafik ekipleri ile çok sayıda öğrenci katıldı.

Turgutlu Selman Işılak Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi öğrencileri de etkinlikte aktif rol alarak açtıkları stantta trafikte ilk yardım konusunda önemli bilgiler paylaştılar. Öğrencilerin bilgilendirme çabaları, katılımcılardan büyük takdir topladı. Etkinliğin dikkat çeken bölümlerinden biri ise öğrencilere promil gözlüğü takılarak yapılan uygulamalar oldu. Alkolün etkisi altındayken ki durumu simüle eden bu gözlüklerle öğrencilerden düz yürümeleri ve şut çekmeleri istendi. Bu deneyim sayesinde öğrenciler, alkollü araç kullanmanın ne denli tehlikeli olduğunu bizzat gözlemleme fırsatı buldu.

Büyükşehir çalışıyor

Büyükşehir Belediyesi, Türkoğlu Cumhuriyet Mahallesi'nde yol yenileme çalışmalarını yoğun şekilde sürdürüyor. Çalışmalar TOKİ Konutlarının ulaşım ağını güçlendiriliyor...

KAHRAMANMARAŞ-Büyükşehir Belediyesi, şehir genelinde ulaşım altyapısını güçlendirme hedefi doğrultusunda yatırımları hız kesmiyor. Bu kapsamda Türkoğlu Cumhuriyet Mahallesi'nde de önemli yol düzenlemeleri gerçekleştiriliyor. Cumhuriyet Mahallesi'nde ilk etapta, mahalle sakinlerinin ve öğrencilerin yoğun olarak kullandığı ve Şehitler İlkokulu'na ulaşımı sağlayan yol çalışmaları yapıldı. Yol Yapım, Bakım ve Onarım Dairesi Başkanlığı ekipleri, eskiyen kilit parke zeminini tamamen sökerek yerini sıcak asfalt kaplamayla yeniledi. Yeni zemin sürüş konforunu artırdı, güvenliği üst seviyeye taşıdı. Mahalledeki bir diğer önemli müdahale noktası ise ilçeye yeni kazandırılan TOKİ Konutlarına erişimi sağlayan Orçan Caddesi oldu. Artan nüfus ve trafik yükünü karşılayacak şekilde uygulanıyor.

Hataylı'lar YHT'nin gelmesini bekliyor!

HATAY-Gaziantep, bölgesel ulaşımda devrim niteliğinde projeye imza atıyor. Yüksek Hızlı Tren hattıyla Gaziantep-Mersin arası ulaşım süresi 2 saat 15 dakikaya inecek. Büyükşehir Belediye Başkanı Fatma Şahin, projeyle yılda 6.4 milyon yolcu, 100 milyon ton yük taşınacağını açıkladı. Bu gelişme, komşu il Hatay'ın raylı sistem yoksunluğunu bir kez daha gündeme taşıdı. Hatay ile Mersin arasındaki mesafe kısa olmasına rağmen, otobüsle yaklaşık 4 saatte kat ediliyor. Bu fark, Hatay halkı tarafından eleştiriyle karşılanıyor. Gaziantep, Adana, Osmaniye, Mersin gibi illerle demiryolu ağına bağlanırken, Hatay'ın bu sistemin dışında kalması ulaşımda bölgesel adaletsizliğe neden oluyor. Vatandaşlar, Hatay'a raylı sistem yatırımı yapılmasını istiyor.

650 otobüs şoförüne güvenli sürüş eğitimi

DİYARBAKIR-Ulaşım Daire Başkanlığı, toplu taşımada görev yapan belediye otobüsü, özel halk otobüsü, minibüs, servis ve taksi şoförlerine yönelik eğitim programlarını sürdürüyor. Büyükşehir Belediyesi ile Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası (DTSO) arasında düzenlenen protokol kapsamında kentte görev yapan toplu taşıma şoförlerine yönelik güvenli, defansif ve ileri sürüş teknikleri eğitimi verildi. Program kapsamında 650 belediye otobüs şoförüne eğitim verilirken, bir sonraki etapta özel halk otobüsü, minibüs, servis ve taksi şoförlerine eğitim verilecek.

Akıllı kavşaklarla akıcı akıllı trafik

İZMİR-Büyükşehir Belediyesi, kent trafiğini rahatlatmak için çalışmalarına devam ediyor. Kavşak düzenlemeleri, alt-üst geçit yatırımları ve yeni imar yolları ile kentin ulaşım altyapısını güçlendiren Büyükşehir, akıcı trafik için kavşakları Akıllı Trafik Yönetim Sistemi ile kontrol ediyor. 479 adaptif kavşağın 412'si İZUM uzaktan erişimle yönetiliyor. Sahada bulunan kameralar ile 168 adet sinyalizasyon tesisli kavşak 7 gün 24 saat izleniyor. Sistemin ilerleyen süreçte tüm kavşaklara yayılması hedefleniyor.

Eskişehir'de gece seferlerine tam not

ESKİŞEHİR-Büyükşehir Belediye Başkanı Ayşe Ünlüce'nin göreve gelmesinin ardından hayata geçirildi. Tramvay ve otobüs hatlarında başlatılan gece seferleri, özellikle öğrenciler, vardiyalı çalışanlar ve kentte gece geç saatlerde ulaşım ihtiyacı duyan vatandaşlar için büyük kolaylık sağladı. Geride kalan bir yılda, gece ulaşımı kapsamında toplam 195 bin kilometre yol kat edilirken, 222 bin yolcu toplu taşımayı tercih etti.

KTT-7.qxp_KTT 16.05.2025 16:13 Page 1

İmtiyaz Sahibi-Sorumlu Yazıişleri Müdürü: M. Şevket ERTURAN
Genel Yayın Yönetmeni: M.Şevket ERTURAN
Yayın Koordinatörü: Özlem GÜNEŞ

Mali Müşavir : Ali PULUR
Haber Müdürü : Fahriye ERTURAN
YAYIN TÜRÜ : HAFTALIK

YAYINCI KURULUŞ: ERTURAN YAYINCILIK LTD. ŞTİ.
İDARE MERKEZİ
Hürriyet Bulvarı - Yakuplu Plaza No.: 131 Kat: 3 D: 27
Yakuplu - Beylikdüzü / İSTANBUL
Tel.: (0212) 875 46 49 • Fax.: (0212) 875 78 64
www.kenticitoplutasima.com.tr • info@kenticitoplutasima.com.tr

BASKI
Akademi Ajans Matbaa
Davutpaşa Caddesi.
Güven İş Merkezi D Blok 114
Topkapı
Tel.: 0(212) 493 24 67

GAZETEMİZ BASIN MESLEK İLKELERİNE UYMAYA SÖZ VERMİŞTİR

CEO'lara göre YZ'de deneme dönemi bitti!

34 ülkedeki üst konumdaki karar vericilerin katılımıyla gerçekleştirilen araştırma, CEO'ların %97'sinin üretken yapay zekadan maddi etki beklediğini ortaya koydu...

DÜNYA'nın en büyük 10 küresel BT danışmanlığı şirketlerinden biri olan NTT DATA, 34 ülkede 12 sektörden 2.300 karar vericinin katılımıyla gerçekleştirdiği araştırmanın sonuçlarına dayanan Küresel Üretken Yapay Zeka Raporu'nu *(Global GenAI Report)* yayımladı. Rapor, araştırmaya katılanların %99'unun üretken yapay zeka alanında daha fazla yatırım planladığını ortaya koydu.

Konuyla ilgili değerlendirmelerini paylaşan NTT DATA Business Solutions META Bölgesi Profesyonel Hizmetlerden Sorumlu Kıdemli Başkan Yardımcısı Serdal Mermer, **"NTT DATA tarafından yayımlanan Global GenAI Report, üretken yapay zekayla ilgili bilinmesi gereken her şey hakkın da veri odaklı içgörüler sunuyor. Strateji ve dönüşüm, teknoloji ve inovasyon, insan ve kültür, güvenlik, etik ve sorumluluk gibi tüm başlıklara dair verilerin yer aldığı rapor, işletmelerin yapay zekayı ne ölçüde benimsediğine ve hangi iş fonksiyonlarında nasıl kullandığına dair ipuçları içeriyor"** ifadelerini kullandı.

NTT DATA'nın Global Üretken Yapay Zeka Raporu, üst düzey yöneticilerin yalnızca %1'inin üretken yapay zekayı **"aşırı abartılı"** bulduğunu gösterirken, tüm katılımcıların %96'sının, üretken yapay zekanın uzun vadeli potansiyeline vurgu yaptığını ortaya koydu. Küresel çapta 10 kişiden 7'sinin üretken yapay zeka konusunda iyimser olduğunu gösteren sonuçlarda, organizasyonların %99'unun üretken yapay zeka yatırımlarını artıracağı, üçte ikisinin önemli ölçüde yatırım artışı gerçekleşeceği tespit edildi.

"Yöneticiler üretken yapay zekayı artık 'deneysel bir araç' değil, 'operasyonel bir kaldıraç' olarak görüyor. Yapay zekada 'deneme dönemi' bitti, şirketler sahici senaryolara odaklanarak gerçek fayda üretmeye başladı" diyen Serdal Mermer, **"Yapay zeka dünya çapında pek çok şirket tarafından stratejik öncelik olarak görülüyor. Katılımcıların %43'ü, kullandıkları çözümlerin beklentilerini karşıladığını söylese de bu alana yatırımı sürdürmeyi planlayanların oranı da bir hayli yüksek. Şirketlerin %83'ü, üretken yapay zeka yol haritalarının iyi tanımlandığını, %95'i ise üretken yapay zekanın yaratıcılık ve inovasyonda yeni bir seviyenin kapılarını araladığını belirtirken, 10 kişiden 9'u üretken yapay zekanın Ar-Ge çalışmalarında maddi etkileri olacağına inanıyor"** diyor.

Raporda, üretken yapay zeka çözümlerini ilk kez devreye alan organizasyonların zorlandığı noktalar da paylaşıldı. Buna göre, yüksek kaliteli, çeşitli ve temiz verinin etkin üretken yapay zeka modelleri için ön koşul olduğu vurgusu yapılırken, katılımcıların %94'ü, üretken yapay zeka ve dijital ikizlerin entegre edilmesi sürecinde veri altyapısı ve bilgi işlem gücüne yapılacak yatırımların kritik önemine dikkat çekti.

Öte yandan katılımcılar, üretken yapay zeka benimseme sürecinde endüstri bazlı kullanım senaryolarında uçtan uca yeteneklere sahip bir teknoloji partnerinin bir zorunluluk olduğunu söyledi.

Her 10 yöneticiden yaklaşık 9'u deneme yorgunluğu yaşadıklarını ve odaklarını üretken yapay zekanın iş performansı üzerinde kanıtlanmış etkisinin olduğu alanlara kaydırdığını hatırlatan Serdal Mermer, **"Üretken yapay zekayı iş süreçlerine entegre eden yine 10 şirketten 9'u, eski altyapılar sebebiyle zorlanıyor. Bu noktada bulut sistemler devreye giriyor. Katılımcıların %96'sı, bulut tabanlı çözümlerin üretken yapay zeka uygulamalarını desteklemek için en pratik ve maliyet etkin yolu sunduğuna dikkat çekiyor. Üst düzey yöneticiler için bir soru işareti de siber riskler. Katılımcıların %89'u üretken yapay zeka entegrasyonunun yol açabileceği potansiyel siber riskler konusunda endişeli ve katılımcı şirketlerin yarısından azı siber güvenlik ve üretken yapay zeka stratejilerinin birbiriyle uyumlu olduğunu düşünüyor. Ancak, üretken yapay zekanın yatırım getirisi, risklere karşı ağır basıyor"** diye konuştu.

Yıllara dayanan sektörel yetkinliği ile Türkiye'de ve bölge ülkelerde işletmelerin dijital dönüşüm yolculuklarında güvenilir bir iş ortağı olarak konumlandıklarını vurgulayan Serdal Mermer, değerlendirmelerini şu ifadelerle sonlandırdı: **"NTT DATA Business Solutions Türkiye olarak üretken yapay zekanın dönüştürücü etkisinden hem kendi iç süreçlerimizde hem de müşterilerimiz ile gerçekleştirdiğimiz projelerde aktif olarak yararlanıyoruz.**

Ekiplerimizle geliştirdiğimiz Virtual SAP Consultant çözümümüzle SAP dönüşümünde üretken yapay zekanın gücünden yararlanıyoruz. Kendi iç süreçlerimizde kullandığımız, karmaşık istemler yazmadan 50 farklı teknoloji alanında doğru ve hızlı yanıtlar almaya yarayan üretken yapay zeka aracı aXet ile üretken yapay zekanın verimliliğe etkisini birinci elden deneyimliyoruz. 2024 yılından bu yana OpenAI'a odaklanan etkinliklerde müşterilerimizle bir araya geliyor, Türkiye'nin önde gelen markaları için geliştirdiğimiz üretken yapay zeka çözümleriyle müşterilerimizin yapay zeka yolculuğuna eşlik ediyor, yardımcı oluyoruz."

Küresel doğal afet raporu ekonomik!

Küresel Doğal Afetler Raporu'na göre, 2025 yılının ilk 3 ayında toplam ekonomik kayıplar geçen seneye göre %54 arttı...

ABD-Aon'un hazırladığı Küresel Doğal Afetler Raporu'nun 2025 yılı ilk çeyrek sonuçları yayımlandı. Sonuçlara göre 2025 yılının birinci çeyreğinde doğal afetlerden kaynaklanan ekonomik kayıplar 83 milyar dolara ulaştı. Bu rakam, 21. yüzyılın ilk çeyrek ortalaması olan 61 milyar doların ve geçen yılın aynı döneminde ki 54 milyar dolarlık kaybın oldukça üzerinde. Bu dönem, en büyük zarara yol açan afetler ABD'nin Kaliforniya eyaletindeki Palisades ve Eaton yangınları oldu. Eyalet genelinde 18 binden fazla yapı hasar gördü veya tamamen yok oldu. Bu yangınlar, dünya çapında kayıtlara geçen en maliyetli orman yangınları arasında yer aldı. Yedi afet daha milyar doları aşan ekonomik kayıplara neden oldu. Bunlar arasında ABD'de meydana gelen şiddetli fırtınalar, Tibet Platosu'ndaki deprem ve Myanmar ile Tayland'da can kayıplarına yol açan büyük depremlerden kaynaklı kayıplar bulunuyor.

2025 yılının ilk çeyreğinde meydana gelen doğal afetlere bağlı küresel sigortalı kayıpların ise en az 53 milyar dolara ulaştığı tahmin ediliyor. Bu rakam, 2011 yılının ilk çeyreğinde ortaya çıkan 81 milyar dolarlık kayıptan bu yana kaydedilen en yüksek değer olurken birinci çeyrek dönemi kapsayan tüm zamanların ikinci en büyük sigortalı kaybı olarak kayıtlara geçti.

Tamamı ABD'de meydana gelen en az altı olay 1 milyar doların üzerinde sigortalı kaybına neden oldu. Raporda yılın geri kalanında afet riskinin devam edeceği ve bu nedenle 2025 yılının sigorta sektörü için maliyetli bir yıl olacağı tahmininde de bulunuluyor.

Bir olay sonucu oluşan toplam ekonomik zararın, sigorta şirketleri tarafından karşılanmayan kısmını ifade eden sigorta koruma açığı ise geçici verilere göre %36 olarak hesaplandı. Bu oran, 1990 yılındaki %47'lik seviyeden bu yana ilk çeyrek dönemi kapsayan en düşük oran oldu. Bu düşüşte, sigorta penetrasyonunun görece yüksek olduğu ABD 'deki sigortalı kayıpların büyük paya sahip olması etkili oldu.

Raporda yer alan bilgilere göre bu yılın ilk çeyreğinde doğal afetler nedeniyle 6 binden fazla kişi hayatını kaybetti. Bu sayı, geçen yılın aynı dönemindeki 1.800 can kaybının çok üzerinde. Kayıpların %88'i Myanmar'da yaşanan son deprem ait ve ilk çeyrekteki toplam ölü sayısının zamanla netleşmesi bekleniyor.

Küreselleşmede yeni oyun zinciri!

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 2024 raporuna göre; dünya mal ihracatının değeri 2023 yılında önce düştü, sonra nedense attı, şimdi de hız kesti!..

ABD-Klasik ekonomik kalkınma anlatısının temelini oluşturan endüstrileş me stratejilerinin açmazı, son 15 yıldır artık bireylerin de hayatını sarsmış durumda. Sanayi üretimi, ekonomik büyümeyi getirmiyor. Getirse de istihdam sağlayıp artı değerin genele yayılmasında çıkmaza girmiş görünüyor. Uzun yıllar önce ihracat temelli büyümeyi benimseyen Türkiye açısından da benzer bir durum söz konusu olsa da istihdam boyutunda aynı kategorideki ülkelere nazaran daha iyi direniyor. Talep tarafındaki durağanlaşma teknolojik değişim verimlilik artışı ile yapıyı sarstı.

Teorideki her adımın yeni ekonomik düzende yeniden tanımlanması, 1980'li yıllardan itibaren benimsediğimiz primitif ihracat temelli büyüme stratejisini de uzun süredir tekletmeye başladı. Mal ihracatı uzun süredir artış hızını kaybetmiş durumda. 2010'lu yıllarda yaşanan patinajın benzerini, 2020'li yıllarda da yaşanıyor. Salgınlar neticesinde 2021 yılında yaşanan önemli bir sıçrama sonrasında özellikle 2022 yılının son aylarından itibaren pandemi sonrası kazandığımız avantajlar azalmaya başladı. İhracatımız önemli ölçüde rekabet baskısı altında kaldı ve kayda değer bir oranda büyüyemedi.

İhracatçıların en çok yakındığı husus yükselen maliyetler olsa da küresel gelişmelerden bağımsız bir çerçeve çizmek mümkün değil. Her şeyden önce ana ihraç pazarları, Avrupa'nın durumu ve tüketim dinamikleri, bu zincirin belirleyici halkasını oluşturuyor. Çatırdayan ve yeniden şekillenen ticari bloklar ve devletler arası mücadele, önümüzdeki dönemde Türkiye'ye bazı fırsatlar çıkarabilir. Ancak, küreselleşme olgusunda daha derinde yaşanan değişiklikleri de göz ardı etmemek gerekiyor.

Küresel değer zincirlerinde yer edinmek, sanayileşmeye giden baskın yol gibi görünse de ülkeler bu zincirlerin bir adımında uzmanlaşarak entegre oldu ve daha katma değerli işler ve dolayısıyla istihdam elde etmeyi hedefledi. Dışarıda kalanlar, **"düşük ücretli, düşük teknolojili"** stratejilere güvendi ancak **"düşük ücretli, yüksek teknolojili"** ülkeler le hiç bir şekilde rekabet edemediler.

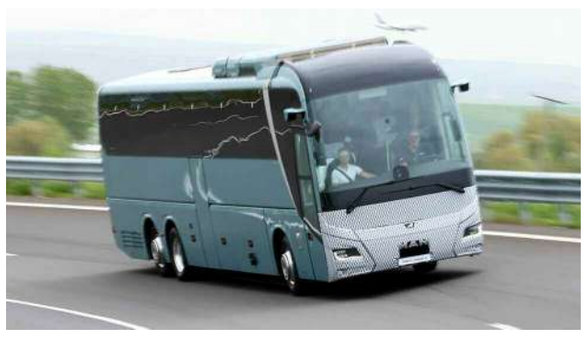
Bu durum, istihdam yaratmak, verimliliği artırmak ve ekonomik dönüşümü sağlamak için kullanılan geleneksel imalat odaklı ihracat modelinin açmazlarını göstermekte. Bu değişimler politika yapıcılar için daha çeşitlendirilmiş kalkınma stratejilerinin gerekliliğini vurguluyor. Küresel ticaretteki bu dönüm noktası, belirsizliğin arttığı global konjonktürde yol almaya çalışan ülkeler için jeopolitik riskleri de artırıyor ve gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arası ticari asimetriyi de körüklüyor.

Bu sebeple yalnız belli sektörel yetkinlikler ile değer zincirlerinde belirli adımlarda uzmanlaşmaya güvenerek iş yapmak da yeni dönemde işe yaramayabilir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin temel tüketim, tekstil, elektronik, FMCG gibi sektör oyuncularının mevcut düzenini korumalarına yönelmesi şart.

MAN Ankara'da eOtobüs üretecek

Ankara'daki üretim tesisini yeniden yapılandıran ve Ürün Geliştirme Merkezi haline getiren MAN, yıl içinde elektrikli şehir içi ve şehirlerarası otobüslerin üretimine başlayacak...

ANKARA-Sürdürülebilir mobilite alanında yıllardır öncü bir rol üstlenen MAN Truck & Bus, tüm araç portföyü için net sıfır emisyon stratejisini kararlılıkla uyguluyor. İlk elektrikli alçak girişli otobüsleri yollara çıkaran MAN 'ın, şehir içi otobüs teslimatlarının %70'i artık elektrikli modellerden oluşuyor. MAN Truck & Bus Otobüs Birimi Başkanı Barbaros Oktay, odak noktalarının geleceğin teknolojileri olduğunu belirterek şunları söyledi: **"Elektrikli tahrik sistemi, yerel sıfır emisyonlu mobiliteye geçişte en verimli sistem. Bu teknoloji artık olgunlaşmış durumda. Enerji ve CO_2 dengesi oldukça iyi, üstelik düşük enerji maliyetleriyle dikkat çekiyor. İklim dostu mobiliteye geçmek için CO_2 emisyonlarını önemli ölçüde azaltmalı ve yenilikçi eMobilite teknolojimizi yollara çıkarmalıyız. Amacımız, ürünlerimizi CO_2 nötr şekilde üretmek. Güney Afrika'daki tesisimizde bu hedefe ulaştık, Ankara'da ise en geç 2030 yılına kadar bunu gerçekleştirmeyi planlıyoruz.**



Otobüslerimizi tamamen elektrikliye geçirebilmek ve e-otobüslere olan yüksek talebi karşılayabilmek için de üretim tesislerimizi yeniden yapılandırmaya başladık. Bu kapsamda, Ankara'daki üretim tesisimizi ve çalışanlarımızı buna göre hazırladık ve fabrikayı kademeli olarak eMobilite'ye geçirdik. Ankara'daki bu yeniden yapılanma ve atılan adımlar, MAN'ın sürdürülebilir geleceğe doğru dönüşüm sürecinin ayrılmaz parçalarını oluşturuyor."

MAN Ürün Geliştirmeden Sorumlu İcra Kurulu Üyesi Frederik Zohm ise Ankara'daki çalışmalara ilişkin şunları kaydetti: **"2018/2019 yıllarında Ankara 'daki otobüs geliştirme merkezini kurma ve burayı MAN'ın Ar-Ge dönüşümünün bir parçası olarak uluslararası bir Ar-Ge ağı haline getirme kararı aldık. Bugün Ankara'daki Ürün Geliştirme Merkezi (PDC), otobüslerin tüm geliştirme faaliyetlerini, dokümantasyon çalışmalarını, prototiplemeyi ve proje yönetimini yürütüyor. Artık eCoach modeline ilişkin çalışmalarda burada gerçekleştiriliyor. Bu başarı Münih, Türkiye, Polonya ve Güney Afrika 'daki otobüs çalışanlarımızdan oluşan uluslararası bir ekibin yüksek yetkinliği ile oldu."**

Küresel iş dünyası istemsiz şekilleniyor

Avrupa, Orta Doğu, Hindistan ve Afrika'daki (EMEIA) şirketlerin yönetim kurullarının karşı karşıya olduğu büyük zorluklar artan jeopolitik değişkenlik ve ekonomik belirsizlik...

ABD-Uluslararası danışmanlık hizmetleri şirketi EY; yönetim kurullarının önceliklerine ve 2025 boyunca şirketlerini nasıl daha ileriye taşıyabileceklerine yönelik EMEIA Yönetim Kurulu Öncelikleri 2025 Raporu'nu yayımladı. Raporda, bu yıl yönetim kurullarının odaklanması gereken alanlar içerisinde; jeopolitik değişkenlikler, yetenek ve iş gücü, teknoloji ve dijital dönüşüm, siber güvenlik, sürdürülebilirlik entegrasyonu, uyumluluk zorlukları ve düzenleyici gerekliliklerin öne çıktığı görülüyor.

Rapor; Avrupa, Orta Doğu, Hindistan ve Afrika'daki şirketlerin yönetim kurullarının günümüzde karşı karşıya olduğu en büyük zorluğun artan jeopolitik değişkenlik ve ekonomik belirsizlik olduğunu belirtiyor. Yeni hükümetlerin gerçekleştirdikleri politika, değişiklikleri ekonomik rekabet ve egemenlik, tedarik zinciri sorunları gibi konular gündemde yer almaya devam ediyor. Jeopolitik bağlam, EMEIA bölgesindeki şirketler için kritik ve tahmin edilmesi zor finansal riskler oluşturuyor.

Rapora göre; 2024'ün son çeyreğinde enflasyon, ekonomik durgunluk ve faizler en yüksek risk öncelikleri arasında sıralanırken anket katılımcılarının %21'i de bunları en önemli üç risk önceliği arasında gösteriyor. Bu doğrultuda yönetim kurulları; jeopolitik belirsizlik ortamında yol alırken finansal dayanıklılığın korunabilmesi için stratejilerini yeniden şekillendirebilir.

KTT-8.qxp_KTT 16.05.2025 16:11 Page 1

Çin'deki BYD Gigafactory San Francisco'dan büyük!

BYD, Nevada'daki Tesla Gigafactory'yi gölgede bırakacak şekilde 32.000 dönümlük bir alanı kaplayacak Zhengzhou'daki devasa elektrikli araç fabrikasını sergiledi...

- Çinli BYD'nin Henan Eyaleti Zhengzhou'da kurulmasına devam ettiği fabrikasının alanı San Francisco şehrinin tamamından daha büyük olduğu açıklandı. Şu anda 8 aşamada geliştirilmekte olan devasa tesis, elektrikli araç (EV) mega fabrikasının tam ölçeğini tanıttı. Tamamlandığında şaşırtıcı bir şekilde 32.000 dönüm alanı kaplayacak.
- The Sun, BYD fabrikasının Nevada'daki Tesla'nın 4,5 mil karelik Gigafactory'sini de gölgede bırakacağını bildirdi. BYD, Tesla'nın en büyük rakiplerinden biri olarak ortaya çıkıyor ve Zhengzhou mega fabrikası, arazi alanı bakımından Tesla'nın en büyük tesisi olan ABD Nevada'daki Tesla Gigafactory'den 10 kat daha büyük olacak.
- China Daily'ye göre, Şubat ayı başında yaklaşık 60.000 çalışanı istihdam eden fabrika, hızlı bir işe alım sürecinden geçiyor. BYD, 2025'in ilk çeyreğinde 20.000 çalışan daha işe almayı umuyor. Aslında, BYD işe alımları hızlandırmak konusunda o kadar istekli ki, iş arayanlar için bagaj saklama tesisleriyle donatılmış özel bir işe alım sitesi kurdu. Fabrika San Francisco'nun boyutunu 46,9 mil² aşacak.

www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

19 MAYIS 2025 • YIL: 18 • SAYI: 979 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Şarj gücü artıyor

Vestel Mobilite, Almanya'nın Münih kentinde düzenlenen EES Europe 2025 fuarında yeni nesil ürün ve teknolojilerini sergiledi. Şirket, ilk kez tanıttığı DC şarj ünitesi Stella-M ile yüksek hızlı şarj teknolojilerinde yeni bir döneme adım attı. 1 MW (megavat) kadar şarj kapasitesi sunan "Megawatt Şarj Sistemi" (MCS) çıkışına sahip cihaz, elektrikli ağır vasıtalar, filo araçları için geliştirildi. Ünite, sıvı soğutmalı güç kabineti sayesinde yoğun kullanım senaryolarında bile yüksek verimlilik sağlıyor. 10,1 inçlik bir dokunmatik ekrana sahip olan ünite, temassız ödeme Pin-on-Glass seçeneği sunan entegre kredi kartı modüllü ödeme işlemlerinin kolaylıkla yapılmasına imkan tanıyor.

Elektrikli araçlarda güvenlik alarm verdi!

Elektrikli araçlarda yazılım merkezli güvenlik konusu endişe unsuru olmaya devam ediyor. 2020 model Nissan Leaf'teki açıkları kullanan bir güvenlik firması uzaktan erişim sağladı...

- Macaristan merkezli siber güvenlik firması PCAutomotive, yaptığı gösterimde Nissan-'ın elektrikli modeli Leaf'in birçok sistemine uzaktan erişim sağladığını ortaya koydu. Bu erişim yalnızca eğlence sistemini değil, araç direksiyonunu bile kapsıyor. Uzmanlara göre bu durum, otomotiv endüstrisindeki siber güvenlik açıklarının halen ciddi boyutlarda olduğunu gözler önüne seriyor.
- PCAutomotive tarafından paylaşılan haber de, bir uzmanın dizüstü bilgisayar üzerinden Nissan Leaf'in multimedya ekranındaki görüntüleri değiştirebildiği, aracın içinden ses kaydı alabildiği ve bu sesi tekrar hoparlörlerden oynatabildiği görüldü. Bu yalnızca araç sistemlerinin değil, yolcuların mahremiyetinin de risk altında olduğunu gösteriyor. Bu durum araç sahiplerini korkuttu.
- Bluetooth bağlantısı ve DNS C2 kanalı üze rinden yapılan saldırı, test düzeneğinin ilgili kişiler için son derece basit ve EBay gibi platformlardan ulaşılabilir yapıda olması ile dikkat çekti. Firma, bu güvenlik açıklarını Nissan'a bildirdiğini ve sonradan bu uygulamayı yaptığını açık açık ifade etse de, otomobil üreticisi bu konuyla ilgili herhangi bir kamu açıklaması yapmadı.

Nissan 10 bin işçi çıkaracak

- Küresel otomotiv sektöründe talep daralması, yüksek maliyetler ve elektrikli araç dönüşümüne adaptasyon süreci, geleneksel üreticilerin iş gücü planlamalarını yeniden gözden geçirmelerine neden oluyor. Nissan da bu kapsamda operasyonel verimliliği artırmak amacıyla iş gücünde kesintiye gidecek.
- Nissan, maliyetleri düşürmek için 10 bin den fazla çalışanıyla yollarını ayırmaya hazırlanıyor. Toplam işten çıkarmalar 20 bine yaklaşacak. Daha önce açıklanan küçülme adımlarına ek olarak plan lanan işten çıkarmalar, üretim ve operasyonel maliyetlerini düşürme hedefinin bir parçası olarak açıklandı.

Fransa'dan robot ordu

Yapay zeka ve robotik alanında yaşanan gelişmeler, robot orduları hızla gerçeğe dönüştürüyor. ABD ve Çin'den sonra Fransa da kendi robot ordusu için somut adımlar attı...

- Yapay zeka ve robotik alanında eş zamanlı olarak yaşanan gelişmeler, pek çok görevi yerine getirebilecek düşünebilen robotların gerçeğe dönüşmesini artık neredeyse an meselesi hâline getirdi. Evlerde hizmet robotu olarak kullanılacak ilk modeller şimdiden prototip aşamasına geçerken, üretim tesislerinde çalıştırılacak robotlar ise gerçeğe dönüşmeye başladı bile.
- Robotik alanında yaşanan bu atılımın askeri tarafa yansıması da kaçınılmazdı. Nitekim o yönde ilk adımların atılmaya başladığını görüyoruz. Pentagon tarafından LAW-Lethal Autonomous Weapons (Ölümcül Otonom Silahlar) olarak sınıflandırılan yeni nesil "silahlar", sadece ABD'nin değil pek çok ülkenin planları arasında yer almaya örnekleriyle sahneleniyor.
- Geçtiğimiz hafta Fransa'dan benzer bir açıklama geldi. Fransa Ordusu'nda görevli General Bruno Baratz, 2028 yılına kadar cepheye robot askerler sürmeyi planladıklarını söyledi. Fransa, bu yönde ilk adımları 2021 yılında atmış, projenin henüz konsept aşamasında olduğu o dönemde, 2040 yılına kadar robot bir ordu kurma hedefi olduğunu açıkladı 2040'tan daha önce ulaşmalarının mümkün olacağını belirtti.

AB zaman kazandırdı!

AB, otomobil üreticilerinin 2025 yılına kadar 2021 seviyelerine kıyasla CO_2 emisyonlarını %15 oranında azaltmalarını istemişti. Üreticiler bu karara sert tepki göstererek uygulamanın yaklaşık 15 milyar Euro'ya varan ceza riski taşıdığını savundu. Zira, bu uygulama şirketlerin sınırın üzerindeki her bir gram CO_2 için satılan araç başına 95 euro ceza ödemeleri gerekiyor.

TEMSA batarya sertifikası aldı

Sabancı Holding-PPF Group ortaklığında büyüyen TEMSA, mobilite çözümlerini farklı sektörlere sunma anlayışını genişletiyor. Bu kapsamda, yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirilen geniş çaplı test ve kontroller sonucunda, Türk Loydu tarafından verilen ilk lityum-iyon temelli Marine Batarya Sertifikası'nı almaya hak kazandı. Böylece Türkiye'de bir ilke imza atan TEMSA, uluslararası firmalar ve tersaneler tarafından bilinirliğini genişletme ve ürünlerini sektöre güvenli şekilde sunma imkânı elde etti.

Elektrikli araç fuarında birlikte

RS Otomotiv Grubu, Türkiye'nin elektrikli araç fuarı Go Green Türkiye'de yerini aldı. Geçtiğimiz hafta Bursa Fuar Merkezi'nde gerçekleştirilen fuara Met Teknik, RS Mobility ve Tur Assist markalarıyla katılan RS Otomotiv Grubu, elektrikli araç onarım eğitim programlarını ve elektrikli araç yardım hizmetlerini tüm sektörle buluşturdu. Ayrıca yüzde yüz elektrikli Maxus modelleriyle ticari araç kullanıcılarının yanında oldu.

Elektriğin Ford Çağı başlıyor

Araç yelpazesini 5 yeni elektrikli araçla genişleten Ford Türkiye, bu lansmanla elektrikli araç pazarında hem hafif ticari hem de binek araçlarıyla öne çıkacağının ipucunu vermiş oldu. Ford Türkiye, müşterilerine elektrikli araç sunmanın ötesinde, kompakt SUV'lardan konforlu şehir araçlarına; sportif araçlardan hafif ticarilere kadar birçok farklı modeli aynı anda elektriklendirerek "Elektriğin Ford Çağı"nı başlattı.

Chery TIGGO 9 testleri geçti

Chery, Süper Hibrit teknolojisiyle donatılan SUV modeli TIGGO9 CSH'nin güvenlik özelliklerini test etti. Bu kapsamda, markanın mühendislik becerisini ortaya koyan testler, TIGGO9 CSH'nin kullanıcı güvenliğini her şeyden önce tuttuğunu ve Chery'nin "güven liğin en büyük lüks" olduğuna olan inancını yansıttı ve kendini kanıtlamış oldu.