KTT-1.qxp_KTT 25.09.2026 20:25 Page 1





İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (P.P 2)

kentiçi toplutaşıma

28 EYLÜL 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1050 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)



İstanbul'a 2 Bin yeni otobüs ve metrobüs

İBB'nin öz kaynakları ile 100 milyar TL. bütçeli İETT filosuna dahil edilecek 2 bin yeni otobüs ve metrobüsün ilk 550 tanesi teslim alındı... 2'DE

İETT'den Karsan ATAK anlaşması

2'DE

Gerçek hizmet edenlere köstek değil, destek olun!

Ülke geneli toplu taşıma hizmeti veren Özel Halk Otobüsü ve minibüs esnafı, "Bıçak kemiğe dayandı" noktasına getirildikleri için kontak kapatmak zorunda kaldıkları artık anlaşılmalı...



Selzam: "Türkiye'de eKamyon üretebiliriz"

Mercedes-Benz Türk CEO'su Heiko Selzam, Aksaray Fabrikası'nda elektrikli kamyon üretimi yapabileceğine dair yeşil ışık yaktı. Elektrikli dönüşüm sürecinde yerel talep ve pazar koşullarının belirleyici olacağını belirtti... 8'DE

Son yıllarda, bedava kartların çoğaldığı, karşılığında da hiçbir ödemenin yapılmadığı toplu taşıma esnafının kontak kapatması birçok il ve ilçede hizmeti durma noktasına getirdi. Çünkü, hala Özel Halk Otobüsleri "Yok Hükmünde" sayılıyor. Esnaf bundan illallah etmiş durumda. Yetmezmiş gibi, belediyeler de esnafın içinde bulunduğu ekonomik çıkmazı görmez den gelerek, "Ötekileştirenlerin çanağına su taşıyıp" hizmet verme fırsatçılığı ile yasaları çiğneyip, durumu çok daha zor ve içinden çıkılmaz hale getiriyor.

"Ücretsiz taşımacılık" çıktığı günden beri devleti yönetenlerin vaatlerini yerine getirmemesi sonrası ortaya çıkan ekonomik krizi yokmuş gibi gören belediyeler, "vatandaşımız yolda kalmasın" düşüncesiyle hareket ederken, kendi öz kaynağı ile hizmet vererek, kendi ayakları üzerinde durmak isteyen Özel Halk Otobüsü esnafına destek olacakları yerde "bir tekmede ben vurayım" mantığında hareket etmekten asla çekinmiyor, kendi araçları ile hizmet vererek kendi çıkarları için fırsatçılık yapmayı sürdürüyor.

Son nefesini vermek üzere olan Özel Halk Otobüsü esnafını desteklemek, hatta kurtarmak için yanında olmak şöyle dursun sanki, "Özel Halk Otobüsleri ortadan kalksa ne iyi olur" davranışını sergileyen belediyeler, bu sayede kendilerini hem esnaftan, hem de her makamdan üstün görmeye devam ediyor. Oysa ki, yasalar gereği kamu-özel iş birliği içinde hareket etmek zorunda olduklarını tamamen unutmuş görünüyor, dahası, farkında olmadan ülke ekonomisine sistem temelini sarsarak büyük zarar veriyorlar.

Özel Halk Otobüsü esnafı, Türkiye'nin bütçesine inkâr edilemez katkıyı sağlarken, düşürüldüğü ekonomik duruma nazire yapar gibi belediyeler "benim belediyem zorluklar karşısında hizmeti sürdürür" mottosunda, hareket etmenin huzurunu vatandaşına; kent meydanları, internet sitelerinde boy, boy tanıtım larla yansıtmadan çekinmiyorlar. Bilmiyorlar ki hem ülke ekonomisi, hem de belediyeye destek olan o bir tek Özel Halk Otobüsüne bile bu ortaya çıkan sıkıntılı dönemde kesinlikle ihtiyaçları var ama nerdeee!

Bir asrı bulan hizmetiyle bugüne kadar ayakta kalan Özel Halk Otobüsü esnafı daha ne yapmalı ki hizmet verir, hizmetini önemseyerek öne alırken, kendinden olanın da hışmına uğramasın? Ötekileştireni, yine Özel Halk Otobüsü esnafı olmasın. Şimdi sormak lazım; "Belediyeler bu krizi esnafla yönetmesi gerekmiyor mu? Özel Halk Otobüsü hizmetinin karşılığı gelirinin ortadan kaldırılmasının kime ne yararı olabilir?" Yaşananlar kalem kalem alt alta yazılırsa, her şey, ortaya çıkar ki, esnaf da olanı görür. Olanı da hesaba katarsa, o zaman soluk alacak hale gelir.

Av. Erhan GÜNEŞ
BAŞYAZI
Araç yenileme sorunsalı
2



Onur ORHON
İSTANBULLU
GEÇİKMİŞ 35. YIL
2



M.Şevket ERTURAN
GÖZLEM
Yapılması gereken...
3



Feyzullah GÜNDOĞDU
KAVŞAK
Koordinasyon olmadan entegrasyon olur mu?
4



Dr. Ejder ORMANCI
YOLCULUK
Gelecek mi?
4



Alexandra N.NAJAFLI
EKONOMİX
Robot ekonomisi
Günlük Yaşamın Otomasyonu ve Geleceğin Refah Düzeni
5



Siirt'e yeni Isuzu otobüs teslimatı

Siirt'e öz kaynaklarıyla temin edilen 15 yeni Isuzu otobüs ile 6 iş makinesi, düzenlenen törenle hizmete alındı... 6'DA



Yapay zeka çılgınlığının bedelini atık olarak ödeyeceğiz!

7'DE



Alman şirketlerinin yatırım tercihi Çin!

Alman Ekonomi Enstitüsü'nün (IW) analizine göre, Alman şirketlerinin yatırım tercihleri 2026 ilk yarısında belirgin şekilde farklılaştı... 3'DE



Hollanda'da elektriksiz parlayan yol çizgileri

3'DE



KTT-2.qxp_KTT 25.09.2026 20:25 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

Araç yenileme sorunsalı

İSTANBUL Büyükşehir Belediyesi'nin 2020 yılı Aralık ayında almış olduğu meclis kararı ile yeni bir hakediş modeline geçilmiştir. Bu modele göre işletmeci yolcu sayısına bakılmaksızın İETT'nin denetim ve yürütümü altında taşıma yapacak, yolculuk gelirleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından toplanacak bunun karşılığın da işletmecinin sabit ve değişken maliyeti Büyükşehir tarafından hesaplanarak işletmeciye ödenecek diye sözleşme imzalamışlardır.

ÖTİS kapsamında Araç Yenileme Bedeli (Amortisman) Ocak ayında (0) yaşındaki bir aracın piyasa fiyatının %90' ı olarak hesaplanmakta ve özel işletmeciye 12 yıl 144 ayda aylık eşit taksitler halinde ödenmektedir. Yine bir yanlış algıyı düzeltmek gerekir.

Amortisman ödemesi ÖTİS Sözleş mesi gereği yapılan yeni araç maliyeti karşılığı olup, destek ödemesi değildir. Dolayısıyla da bu bedelin yerine (Yeni araç alımı için) kullanılması daha doğru olacaktır. Aksi takdirde filonun yenilenmesi zorlaşacaktır.

Yasal olarak otobüslerde amortisman hesaplama süresi 5 yıl olduğu halde yeni araç maliyetinin 12 yılda aylık (144 ay) taksitler halinde ödenmesi doğru değildir aynı zamanda 3041 bu sisteme aynı yaş ile entegre edilmedi.

Bu ödeme şekli ile özel işletmeci birikim yapamayacağı için aracını yenileyemeyecektir. Dolayısıyla da filonun yaşlanması hizmetin sürdürülebilirliği açısından risk oluşturduğundan, yeni araç maliyetinin karşılanması konusu mevcut tecrübeler ışığında ele alınarak yenilemeyi teşvik edecek hale getirilmelidir.

Yeni araç maliyeti karşılama modeli şu anda filonun %45den fazlasının 10 yaşından, %25 ise 12 yaşından büyük olması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Her şeye rağmen ortalama olarak işletmeci kaynaklı sefer kaybı %3 olarak gerçekleşmektedir.

Başka bir ifade ile SGO ortalama %97 olup, mevcut şartlara göre olduk ça başarılı bir performanstır.

Elimizdeki veriler elverişsiz şartlara rağmen işletmecinin işine sahip çıktığını ve hizmeti önemsediğini göstermektedir.

İzah edilen nedenlerle şayet devam edecek ise kapsamlı bir çalışma ile oluşturulacak ÖTİS'e bir araç yenileme maliyeti eklenmesini ihtiyaç halini doğurmuştur.

Şirket ve kooperatiflerin yeni yıl sözleşmesinde bu hususu dikkate almaları önem taşımaktadır.

İyi çalışmalar...

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı



Güzeldere Tüneli ulaşımı hızlandırdı

KGM, Van-Hakkâri kara yolu üzerinde yer alan 3 bin 150 metre uzunluğundaki çift tüplü Güzeldere Tüneli ile sürücüler için zorlu ulaşım koşullarını düzeltti...

VAN-KGM tarafından yapılan paylaşımda, Güzeldere Tüneli'nin hizmete alınmasıyla özellikle kış aylarında ulaşımın güçlükle sağlandığı, yoğun kar ve tipi nedeniyle sürücülerin zor anlar yaşadığı güzergahın daha güvenli ve konforlu hale getirildiği belirtildi. Van ile Hakkâri arasındaki ulaşımın önemli güzergahlarından biri olan yolda hayata geçirilen proje, bölgenin zorlu coğrafi şartlarının aşılmasında önemli bir ulaşım yatırımı olarak öne çıkıyor. KGM'nin proje bilgilerine göre 3 bin 150 metre uzunluğundaki çift tüplü Güzeldere Tüneli ile daha önce 2 bin 730 metre seviyesinde bulunan yol kotu 230 metre aşağı çekildi. Tünelin devreye alınmasıyla **"32 virajlar"** olarak adlandırılan zorlu yol kesimi baypas edilirken, güzergah yaklaşık 1 kilometre kısaltıldı. Daha önce söz konusu kesimde yaklaşık 40 dakika süren ulaşım, tünel sayesinde 6 dakikaya kadar indirildi.



İstanbul'a 2 Bin yeni otobüs-metrobüs daha

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin öz kaynakları ile yaklaşık 100 milyar TL. bütçe ile İETT filosuna dahil edilecek olan 2 bin yeni otobüs ve metrobüsün ilk 550 tanesi teslim alındı...

İSTANBUL-Büyükşehir Belediyesi ve İETT'nin yatırımları, toplu ulaşım alanında da hız kesmeden devam ediyor. 100 milyar TL bütçe ile İETT filosuna dahil edilecek olan 2 bin yeni otobüs ve metrobüsün ilk 550 tanesinin tanıtım töreni İETT'nin Edirnekapı Garajında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Sayın Nuri Aslan ve İETT Genel Müdürü Sayın İrfan Demet'in katılımı ile gerçekleştirildi. Programa İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Sayın Nuri Aslan ve İETT Genel Müdürü Sayın İrfan Demet'in yanı sıra siyasi partilerin temsilcileri, meclis üyeleri, muhtarlar, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT'nin farklı birimlerde görev yapan çalışanları ile basın mensupları katıldı.

Başkan Nuri Aslan, 2019 yılında İETT'nin toplam araç sayısının 3.065 adet olduğunu, bu dönemde İETT filosuna 700 adet daha sıfır km yeni araç aldıklarını ve İETT araç sayısının 3.765'i aşarak İETT filosunu tam %23 oranında büyüttüklerini söyledi. Günlük sefer sayılarında da %26 oranında iyileştirme yaparak İETT'nin 1 gündeki sefer sayısının 53 bin adetten 67 bine çıkartıldığını vurguladı.

Başkan Aslan, İETT'nin tüm bu çalışmalar için bir günde 1 milyon 400 bin km yol kat ettiğini, bu rakamın dünyanın çevresinin tam 35 katına, Türkiye'nin iki ucu olan Edirne-Kars arasının ise 835 katına eş değer olduğunu söyledi.



İETT Karsan ATAK anlaşması imzaladı

Karsan, Türkiye pazarındaki güçlü konumunu, İETT ile gerçekleştirdiği ihale kapsamında 150 adet Karsan ATAK sözleşmesinde daha da yukarı yönlü hareketlendirdi...

İSTANBUL-Karsan, şehirlerin değişen ulaşım ihtiyaçlarına yönelik geliştirdiği toplu taşı ma çözümleriyle büyümeye devam ediyor. İETT ile imzaladığı 150 adetlik ATAK sözleş mesiyle İstanbul'un toplu ulaşım filosuna önemli bir katkı sağlamaya hazırlanıyor. Yaklaşık 16 milyon nüfusu, yüksek yolcu sirkülasyonu yoğun trafik yapısı, dar sokakları, eğimli güzergâhları ve birbirinden farklı hat ihtiyaçlarıyla İstanbul, toplu ulaşım operasyonları açısından yüksek performans, dayanıklılık ve esnek lik gerektiren gerektiren dünyanın önde gelen metropollerinden biri. 150 araçlık İETT projesi de bu açıdan Karsan-'ın farklı şehir ve operasyon koşullarında edindiği toplu ula şım deneyimini Türkiye'nin en büyük toplu ulaşım pazarına taşıyan stratejik bir adım olarak öne çıkıyor. İETT ile imzalanan sözleşmenin Karsan açı sından önemli bir kilometre ta şı olduğunu söyleyen Karsan Yurtiçi Satış ve Dış İlişkiler Genel Müdür Yardımcısı Muzaffer Arpacıoğlu, "Karsan olarak toplu ulaşım alanındaki 60 yıllık üretim tecrübemiz, mühendislik yetkinliğimiz ve dün yanın farklı şehirlerinde kazandığımız operasyon deneyimiyle şehirlerin değişen ihti yaçlarına uygun çözümler geliştiriyoruz. İstanbul ise nüfu su, trafik yoğunluğu, yol yapı sı, eğimli güzergâhları ve fark lı hat ihtiyaçlarıyla toplu ulaşım açısından çok yüksek ope rasyonel gereksinimlere sahip dünyanın en önemli metropollerinden biri. Bu nedenle İETT ile 150 adet ATAK için imzaladığımız sözleşmeyi yalnızca önemli bir araç teslimatı olarak değil, Karsan'ın şehir içi toplu ulaşımdaki deneyiminin ve ürün yetkinliğinin güçlü bir göstergesi olarak görüyoruz.



Türkiye'de 8 metre sınıfının yaratıcısı olan Karsan, bugün bu segmentin en çok tercih edilen markası konumunda. Karsan ATAK'ın yıllar için de pazarda elde ettiği güçlü konum, doğru ürünle doğru ihtiyaca cevap verdiğimizin de en somut göstergelerinden biri olarak toplu taşıma sektöründeki yerini alacak" dedi.

Kalkınma Yolu mutabakatı

İran savaşı ile birlikte Basra Körfezi'ni Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak Kalkınma Yolu Projesi'nde Türkiye ile Irak arasında finansman mekanizması üzerinde mutabakata varıldı...

ANKARA-Basra Körfezi'ni Irak-Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlayacak olan Kalkınma Yolu Projesi'nde finansman mekanizması üzerinde mutabakata vardı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu sürece ilişkin yaptığı açıklamada, **"Mekanizma, Irak'ın doğal kaynaklarından elde edilen değerin yine Irak'ın ulaştırma altyapısına yönlendirilmesini esas alıyor. Başta Kalkınma Yolu olmak üzere ulaştırma yatırımları için sürdürülebilir ve öngörülebilir finansman yapısının oluşturulmasını hedefliyoruz"** dedi.

Bakan Uraloğlu, bu mutabakatı hükümetler arası hukuki zemine taşıyacak anlaşma taslağını tamamlamak üzere çalışmalarınızı sürdürdüklerini söyledi. Bölge ticaretine önemli bir katkı sağlayacak Kalkınma Yolu'nda kritik bir eşik de aşılmış oldu. Kalkınma Yolu'nun inşası ve altyapı konularında Türk şirketlerinin çalışmalarda daha aktif alması belirtiliyor.



Bakan Uraloğlu, **"Mekanizmanın işleyişi konusunda da mutabakat sağladık. Şimdi bunu hükümetler arası hukuki zemine taşıyacak anlaşma taslağını tamamlamak üzere çalışmalarımızı sürdürüyoruz"** diye konuştu.



Kalkınma Yolu inşasında Türk şirketlerinin önemli bir rol alacağı da belirtiliyor. Bu kapsamda Irak'ın güneyindeki Basra Körfezi'n de bulunan Fav Limanı, Türkiye üzerinden Avrupa'ya bağlanacak.

Yaklaşık bin 200 kilometrelik demiryolu ve otoyol ağı ile oluşturulacak koridor, Irak'tan Türkiye sınırına ulaşacak. Buradan da Avrupa pazarlarına açılarak yeni ve güvenli bir ticaret rotası oluşturacak.

Yaşanan bu sürecin yanında artan küresel ticaret ihtiyacı ve alternatif güzergah arayışları nedeniyle projenin stratejik öneminin beklenenden daha çok artacağı değerlendiriliyor.

ONUR ORHON
orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

GECİKMİŞ 35. YIL

İSTANBUL'un özel finansmanlı toplu taşıma hizmeti yapan 5 kuruluşu çalışmalarını kendi binalarında sürdürüyor. Kurumsallaşma adına önemli bir gelişme olarak değer bulmalıdır. Öyle ki şirketler sadece ortaklarından alınan komisyonlarla değil diğer girişimleriyle de kaynak yaratmaktadır.

Elbette bunların arasında benim için ön plana çıkan Özulaş Toplutaşım olmuştur. Kurumsal harekette ilk oradan gelmiştir. Önceleri yardımlaşma derneği statüsünden Anadolu yakası özel halk otobüsü işleticileri sıyrılmış ve ortak harekete, birlikteliğe adım atmışlardır.

Yaklaşık 2 aylık bir süreçte o günün değeriyle 9 milyon TL. tutarında sermaye payı ve bir işletmeciye bir pay hakkı ile 310 oraklı Özulaş kurulmuştur. İlk başkan Zeki Nuroğlu'nu, Mehmet Arı, Necdet Yıldırım, İsmail Yüksel, Göksel Ovacık, Sedat Şahin, Serhat Akçakaya izlemiştir. Özulaş tarihinde tümü anılmayı ve teşekkürü hak etmektedir.

Bu yılın 11 Eylül'ünde Özulaş Toplutaşım 34 yıllık hizmet döneminin tamamlayarak 35. Yaşına basmıştır. Asırlık yolun üçte biri geçilmiştir.

Özulaş adı kamuoyunda, sektör çevrelerinde kabul görmüş ve yoluna devam etmektedir. Bu bir güzelleme yazısı olmayıp, hissedilen gururun ve gelişimin açıklanmasıdır.

İBB, MBB, özel sektör firmalındaki çalışma hayatımın en güzel meyvesi Özulaş olmuştur. Buradan hareketlenen ve canlanan sektör temsilcileri benzer yolu izlemekte, birliktelikler oluşturmak ta, masada yerini almaktadır. İlerideki günler ve gelecek daha iyi, güçlü ve yaygın olmaya adaydır. Zorluklar, güçlükler olmuştur ama 1992 yılının özel halk otobüsü işleticileri bu adımı atmışlardır. Bugünküler de artık daha fazla kurumsallaşma, uzmanlaşma ve bilimsel olmayı hedef almalıdır.

Her zaman ifade ettiğim gibi kuruluşunda % 1 pay sahibi olduğum Özulaş'ın 35. Yılını kutlamaktan son derece mutlu ve sevinçliyim. Bu emeği verenlere, geçmişten bugüne taşıyanlara şükranlarımı sunuyorum.

Yitirdiklerimizi rahmetle anarken, bayrağı taşıyanlara da selam oldun. 35. Yıl kutlu olsun.



Uçak yakıt fiyatı zirveye koşuyor

ABD-İran savaşı başladığından bu yana en yüksek seviyesine yaklaşan jet yakıtı ve bu durum havayolları ve yolcular için maliyet endişelerini daha da artırdı...

ABD-Geçen hafta jet yakıtı üretimi Mart başından bu yana en düşük seviyeye geriledi ve arz normal mevsimsel seviyelere yaklaşıyor; bu da fiyatların daha da yükselebileceği anlamına geliyor. Yılın başlarında yaşanan kriz, uçak bilet fiyatlarını yükseltti ve havayolu şirketleri üzerinde önemli bir baskı oluşturdu; bu durum, Spirit Airlines'ın ABD'deki faaliyetlerini kalıcı olarak durdurmasının nedenlerinden biri oldu.

ABD'nin bazı bölgelerinde jet yakıtının fiyatı, ABD-İran savaşı başladığından bu yana en yüksek seviyesine yaklaştı ve bu durum havayolları ve yolcular için maliyet endişelerini yeniden gündeme getirdi. ABD için referans bölge olarak kabul edilen Körfez Kıyısı'nda jet yakıtının fiyatı Perşembe günü itibariyle galon başına 4,55 dolardı; bu, savaş zamanındaki zirve seviyelerinden sadece 20 sentten biraz fazla bir düşüş anlamına geliyor. New York'ta ise galon başına 4,75 dolardı.

Geniş çaplı bir yakıt arz şoku, özellikle dizel yakıtı olmak üzere küresel enerji piyasalarını alt üst ediyor. Hem dizel hem de jet yakıtı "orta damıtma" yakıtlarıdır; yani fiyatları birbirine çok yakındır ve marjinal dizel üretimi jet yakıtı pahasına, jet yakıtı üretimi de dizel üretimi pahasına gerçekleşebilir.

KTT-3.qxp_KTT 25.09.2026 20:26 Page 1



ABDli otomotivciler Çinli rakiplerinden korkuyor!

ABD otomotiv sektörünü temsil eden 6 birlik, ABD'de araç satmak, ithal etmek veya üretmek isteyen Çinli otomobil üreticilerine kapının tamamen kapatılmasını istedi...

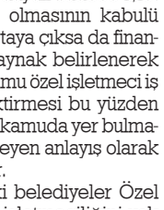
Çin üretimi otomobiller ABD pazarında önemli bir paya ulaşabilir. Mobility Global, 2038 yılı için yüzde 11'lik pazar payı öngörüyor. Çinli markaların ABD'de yıllık 1,7 milyon araç satışına ulaşabileceği tahmin ediliyor ancak, 6 birlik tarafından engellenmesi bekleniyor.

ABD-Otomotiv İnovasyon İttifakı, Amerikan Otomotiv Politikası Konseyi, Araç Tedarikçileri Birliği, Ulusal Otomobil Bayileri Birliği, Otomobiller Amerika'yı İleri Taşıyor ve Sıfır Emisyonlu Taşımacılık Birliği yöneticileri, ABD Başkanı Donald Trump'a konuya ilişkin bir mektup gönderdi.

Mektupta, Trump yönetiminin ABD'de araç satmak, ithal etmek veya üretmek isteyen Çinli otomobil üreticilerine **"kapıyı kesin olarak kapalı tutan politikaları"** sürdürme çağrısı yapıldı. Çinli otomobil üreticilerine ABD'de üretim yapma imkanı tanınmasının **"adil rekabete zarar vereceği"** savunulan mektupta, bunun yönetimin ABD'de otomotiv üretimini artırmak, tedarik zincirlerini güçlendirmek ve ülkenin küresel otomotiv piyasalarını sarsan aksaklıklarla karşı karşıya kalmasını önlemek için kaydettiği ilerlemeyi tehlikeye atacağı ifade edildi. Mektupta, Çinli otomobil üreticilerinin ABD'de pazar payının bulunmadığı belirtilerek, bu şirketlerin ülkede üretim tesisi açmasına izin verilmesinin ABD'de faaliyet gösteren üreticiler pahasına Çinli şirketlere pazarda **"bir dayanak noktası"** sağlayacağı kaydedildi.

Bunun imalat sektöründe yeni istihdam yaratmayacağı öne sürülen mektupta, aksine istihdamı ABD'ye uzun yıllardır yatırım yapan üreticilerden Çin hükümetinin sahip olduğu ve işlettiği şirketlere kaydıracağı iddia edildi. Mektupta, Çin araçlarının ABD'de monte edilmesinin bağlantılı araçlardan kaynaklanan güvenlik tehdidini ortadan kaldırmayacağı, bu fabrikaların Çinli tedarikçilere ve Çin menşeli parçalara bağımlı olmaya devam edeceği savunuldu.

Otomotiv sektörünün gelişmiş imalat ve savunma altyapısının temelini oluşturduğu ve ulusal acil durumlarda yanıt verebilecek kapasiteye ve iş gücüne sahip olduğu vurgulanan mektupta, **"Bu altyapı bir kez zayıflatıldığında, bir gecede yeniden inşa edilemez. O yüzden de şimdi alınacak bir karar yarınlarımızı kurtaracak"** denildi.



M.ŞEVKET ERTURAN

GÖZLEM

Yapılması gereken...

BELEDİYELER; siyasi otoritelerin halkla ilişkilerinde dengeleyici, unsuru. Hizmeti doğru kullandıranıdır. Bu da bünye içi yardımcı unsurlara yaklaşımda iç yapı öncelikli kontrolüdür. Bir nevi iktidar karnesi olma özelliği taşır. Bu nedenle belediyeler önemlidir.

Özellikle; siyasi hizmetlerde toplumsal hareketliliği kolaylaştırmada kentlerin aynası netlikte görün verir. Özellikle de toplu taşıma hizmet uygulamasındaki rolü, hizmeti icra şekli bu yüzden önemli. Burada kamu özel iş birliğine yaklaşım tercihi de halk memnuniyeti açısından ciddi ve hizmet nevini ve kabul derecesini gösteren göstergesidir. O nedenle, belediyelerin hizmet uygulamalarına bakışları, özel uygulamacı ilişkileri hizmet etkinliğini belirleme özelliği taşır

Ne yazık ki siyaseten gerek mu halefet gerek iktidarın belediye yaklaşımında popülizme kapılma su fazladır. Bu da onu halktan koparabilir zaafıdır. Her zaman siyasi popülizmi öne çıkması mümkün.

Kurum taassubu denebilecek bu yanlı bakış ve özgüvensiz tahakküm, giderek gelişmede değişime alternatif yaklaşım olarak kendini gösterme istidadı taşır. Bunun ortadan kaldırılması, yerine hizmet ağırlıklı görüşün belirlenerek öne çıkarılması yada çıkarılmama ikilemleri belediyeleri gel-git yapma ya da zorlayabilir. Kısaca; halkın son çeyrek asırlık dönemde belediye hizmetini pek iç açıcı kabullenilmesi kolay değil. Tersine, özel kamu ayrımında kamuda kurum taassubu ile hizmetin siyasi popülizme meylettirilmenin çıkmazını gösterir görüntüler giderek düzeltmelerin içeriğinin yeniden belirlenmesi gereğine işarettir.

Dünya değişiyor. Belediye denetim ve yürütümlerinde özel taşımacıya hükmetme tahakkümü artık geçerli değil, ama biz hala öyle gibi davranma kabulü ile yol alma peşindeyiz. Bu yüzden, doğru hizmet esasında kamu ile özel kesim bir türlü barışma sağlayamıyor. Oysa genel gidişat ve değişen dünyadaki algı ve yönetme de giderek yönetişim ağırlıklı iş birliği denilirken, biz de mesele, kurallar sadece kamuya bağlı işler anlayış önceliği. İşletmeciliğin tercih edilmesinin de bu anlayışa dayandırılmak istenir olması. İşin doğrusu, enteg re yapılanmada ve özellikle de topluma hizmette toplu taşımanın yeri itibarı ile şehir içi taşıma. Konu bu olunca, işin en doğru işletmeciliğin yönetişimle olması. Böyle görünse de kamu otoritesi meseleye böyle bakmaması bunu her zaman öncelikli mesele sayması incelik mi?

Dünya değişirken, bizde Özel Halk Otobüsü işletmeciliğinin kamu iş birliğinde planlanması işletmeciliğin ortak anlayışla ve kamu belirlemesine dayalı sadece işletme operatörü olmasının kabulü gerektirdiği ortaya çıksa da finansal destekli kaynak belirlenerek düzenlenen kamu özel işletmeci iş birliğini gerektirmesi bu yüzden de bunun hala kamuda yer bulmaması işi engelleyen anlayış olarak ortada duruyor.

Ne yazık ki belediyeler Özel Halk Otobüsü işletmeciliğini yok varsaymakla daha rahatlayacaklarını düşünüyor. Bu da doğru gelişimin önünü kapayan olumsuzluk. Kısacası; hükümet; mutlaka kamu içi çalıştaylarla devamında kamu özel etkin iş birliği toplantılarıyla konuyu görüşmeli. Vakit geçmeden ivedilikle bunlar yapılmalı...



Alman şirketlerinin yatırım tercihi Çin!

Alman Ekonomi Enstitüsü'nün (IW) analizine göre, Alman şirketlerinin Çin ve ABD'deki yatırım tercihleri 2026'nın ilk yarısında belirgin şekilde farklılaştı...

BERLİN-Alman Merkez Bankası verileri Alman şirketlerinin Çin'de yeniden yatırdığı kârlarında önemli bir seviyeye ulaştığı gösterdi. Şirketler, 2025 yılında Çin'de 7,8 milyar Euro'luk kârı yeniden yatırıma yönlendirirken, aynı yıl ülkedeki toplam yatırımlar yaklaşık 7 milyar Euro olarak gerçekleşti.

IW'ye göre Almanya'nın Çin'e yönelik yatırımları uzun vadede istikrarlı ve görece yüksek seviyesini koruyor. 2020-25 döneminde Alman şirketlerinin Çin'deki ortalama altı aylık yatırım tutarı yaklaşık 5,6 milyar Euro oldu. IW uzmanı ve raporun yazarı Juergen Matthes, Alman şirketlerinin büyük bölümünün Çin pazarındaki faaliyetlerini sürdürme eğiliminde olduğu ve artıracaklarını belirtti.

Matthes, Çin'deki Alman Ticaret Odası tarafından gerçekleştirilen bir ankete işaret ederek, ülkede faaliyet gösteren Alman şirketlerinin yüzde 85'inden fazlasının mevcut faaliyetlerini korumayı veya genişletmeyi planladığını söyledi. Şirketlerin yarısından fazlasının ise Çin'deki yatırımlarını artırmayı hedeflediğini aktardı.

Matthes, Çin'in Alman şirketleri açısından önemli bir satış pazarı olduğunu belirterek, bazı şirketlerin Çin'i aynı zamanda kendilerini geliştirdikleri bir **"antrenman merkezi"** olarak gördüğünü ifade etti. Matthes, Çin pazarındaki konumunu koruyabilen şirketlerin küresel ölçekte başarılı olma ihtimalinin yüksek olduğunu söyledi.

IW'nin ayrı bir analizine göre, Alman şirketleri yılın ilk altı ayında ABD'ye 4,3 milyar Euro yatırım yaptı. Bu rakam, 2025'in aynı dönemine göre yüzde 65, 2024'ün ilk yarısına göre ise yaklaşık yüzde 80 daha düşük gerçekleşti. IW, ABD'deki yatırımlardaki düşüşte ülkede artan ekonomik politika belirsizliğinin etkili olduğunu belirtti. Enstitüye göre belirsizlik, Alman şirketlerinin yeni yatırım kararlarını ertelemesine neden oluyor.

Böylece 2026'nın ilk yarısında Alman şirketlerinin yatırım tercihlerinde belirgin bir ayrışma ortaya çıktı. Çin'deki yatırımlar artarken, ABD'deki yatırımlar ekonomik politika belirsizliğinin etkisi ile önemli ölçüde geriledi.



Hollanda'da elektriksiz parlayan yol çizgileri

Glowing Lines adı verilen bir sistemde, şirketinin geliştirdiği Smart Highway projesi Hollanda'da hayata geçirildi...

HOLLANDA-Tasarruf gerekçesi ile birçok otoyolda geceleri ışıkların söndürüldüğü Hollanda'da şeritleri karanlıkta parlayan özel tasarım yol projesi hayata geçirildi. Sanatçı Daan Roosegaarde tarafından Oss kentinde tasarlanan çevreye duyarlı projede, özel bir boyayla boyanan yol şeritlerinin gündüz depoladıkları ışık, gece 10 saat kadar yolu aydınlatabiliyor. **"Akıllı yol"** olarak adlandırılan proje, enerji tüketiminde tasarruf sağladığı gibi yol güvenliğini de artırıyor. Alt Yapı ve Çevre Bakanı Melanie Schultz Van Haegen'ın açılışını yaptığı 500 metrelik yolun ülke geneline yaygınlaştırılması hedefleniyor.



KTT-4.qxp_KTT 25.09.2026 20:27 Page 1

KOORDİNASYON OLMADAN ENTEGRASYON OLUR MU?

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

OKUYUCULAR hatırlayacaktır. Toplu taşıma alanında kurumlar arasındaki koordinasyonun öneminden daha önce birçok kez bahsettik. Hatta mevcut yapıyla gerçek anlamda koordinasyon sağlamanın oldukça güç olduğunu, bundan dolayı kentlerde ulaşımı bütüncül şekilde ele alacak bir üst yapıya, bir toplu taşıma idaresine veya ulaşım otoritesine ihtiyaç bulunduğunu ifade etmiştik.

Bu sadece bizim söylediğimiz bir konu da değil. Sektör uzmanları uzun zamandır benzer ihtiyacı dile getiriyor. Nitekim 12. Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan Kent İçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda da merkezi ve yerel yönetimler arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesi ve belediyelerde toplu taşıma idaresinin bağımsız bir otorite olarak kurgulanabilmesi öneriliyor.

Konunun ne kadar önemli olduğunu İstanbul'dan çok basit bir örnekle açıklamak istiyorum.

Sirkeci ile Kazlıçeşme arasında hizmet veren raylı sistem hattına bakalım. İstanbul'un raylı sistem haritalarında ve Metro İstanbul tarafından hazırlanan bilgilendirme sistemlerinde bu hat T6 Sirkeci-Kazlıçeşme Tramvay Hattı olarak gösteriliyor. Diğer bazı kurumsal kaynaklarda ise aynı hat için U3 Sirkeci-Kazlıçeşme tanımı kullanılıyor.

Şimdi İstanbul'a ilk defa geldiğinizi düşünün. Turistsiniz veya şehri çok iyi tanımı yorsunuz. Yenikapı'dan Yedikule'ye gitmek istiyorsunuz. Haritaya bakıyorsunuz, size T6 hattını kullanmanız gerektiği söyleniyor. İstasyondan çıkıyor, hattı arıyorsunuz; fakat karşılaştığınız tabelada başka bir kod görebiliyorsunuz.

Bir ulaşım uzmanı için bunun açıklama sı bulunabilir. Hattın sahibi farklıdır, işletmecisi farklıdır, kurumsal sınıflandırmalar farklıdır denilebilir. Fakat yolcunun böyle bir açıklamayla işi yoktur.

Yolcu sadece şunu bilmek ister: **"Ben nasıl gideceğim ve hangi araca bineceğim?"**

Aslında mesele tam da budur.

Tabiri caizse okyanusları aşıyor, sığ derede boğuluyoruz.

Milyarlarca liralık hatlar yapıyor, teknoloji kullanıyor, modern araçlar satın alıyoruz. Fakat bazen yolcunun sistemi kolayca anlayabilmesini sağlayacak ortak bir isimlendirme konusunda dahi kurumlar arasında yeterli eşgüdümü sağlayamıyoruz.

Buradaki amacım herhangi bir kurumu suçlamak değil. Tam tersine, problemin kişilerden veya tek tek kurumlardan daha büyük olduğunu göstermek istiyorum.

Problem sistemde ve koordinasyon mekanizmasında.

Üstelik koordinasyon eksikliği yalnızca kurumlar arasında da değil.

Aynı kurum içerisindeki farklı birimlerin birbirinden bağımsız hareket ettiğini, hatta bazen aynı amaç için çalışan birimlerin birbirleriyle adeta rekabet ettiğini de görebiliyoruz. Ulaşım planlaması başka, imar planlaması başka, altyapı yatırımı başka, işletme başka yönde ilerleyebiliyor.

Bir adım daha ileri gidersek başka bir sorunla karşılaşıyoruz: **ulusal stratejik belgeler ile yerel uygulamalar arasındaki uyumsuzluk.**

Ulusal düzeyde sürdürülebilir ulaşım, toplu taşımanın önceliklendirilmesi, entegrasyon, dijitalleşme, erişilebilirlik ve otomobil bağımlılığının azaltılması hedefleri ortaya konuluyor. Fakat yerelde alınan bazı kararların bu hedeflerle ne ölçüde uyumlu olduğu yeterince sorgulanmıyor.

Oysa plan yapmak kadar, planları birbirleriyle uyumlu hale getirmek, uygulamayı da plana göre yapmak da önemlidir.

Ulusal strateji, bölgesel plan, imar planı, ulaşım ana planı, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planı ve kurumların yatırım programları aynı hedefe bakmıyorsa; kaynaklarımızı, enerjimizi ve zamanımızı boşa harcarız.

İşte ulaşım otoritesine duyulan ihtiyaç tam burada ortaya çıkıyor.

Eski yazılarımızda da ifade ettiğimiz gibi; ulaşım otoritesi sadece karar alan yeni bir bürokratik yapı olmamalıdır.

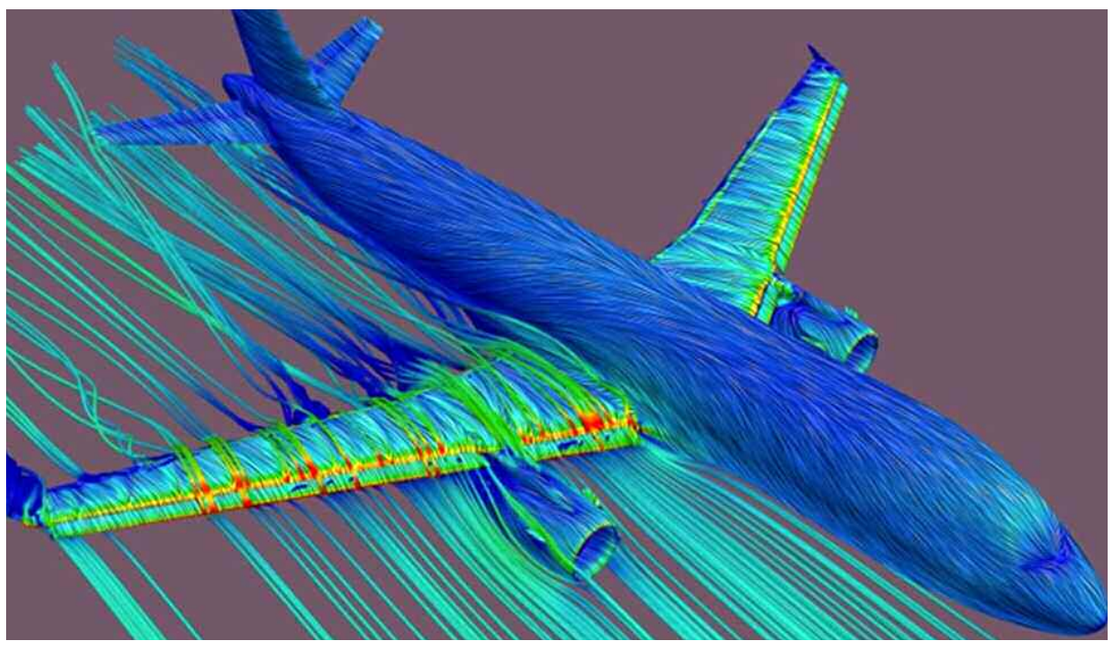
Planlayan, koordine eden, türler arasındaki entegrasyonu sağlayan, kurumların çalışmalarını ortak hedeflere yönlendiren, uygulamayı izleyen ve gerektiğinde müdahale edebilen profesyonel bir yapı olmalıdır. Bu yaklaşım Londra'daki TfL ve Singapur'daki LTA gibi örneklerde uzun süredir uygulanmaktadır.

Çünkü, iyi bir toplu taşıma sistemi sadece iyi metro, tramvay veya otobüslerden oluşmaz.

İyi toplu taşıma; iyi planlama, güçlü entegrasyon ve hepsinden önemlisi iyi koordinasyon ve iyi yönetişim gerektirir.

Aksi halde, herkes kendi işini doğru yapsa bile ortaya çıkan sistem doğru çalışmayabilir.

Vesselam.



YZ destekli hava sahası yazılımı!

Smart yazılımı, uzun vadede, trafik akışlarını tahmin etmek ve rotaları günler öncesinden belirlemek üzere tasarlandı...

ABD-Federal yetkililer, ABD'nin hava trafik yönetimini modernleştirmeye yönelik kapsamlı bir girişimin ilk adımı olarak, Washington D.C. bölgesinde YZ ile çalışan bir sistemi devreye almayı planlıyor. Smart *(Strategic Management of Airspace, Routes and Trajectories / Hava Sahası, Rotalar ve Uçuş Yollarının Stratejik Yönetimi)* diye bilinen yazılım, uçuş programlarını, hava durumu tahminlerini, havalimanı pist kapasitesini ve operasyonel sınırlamaları analiz ederek trafik akışlarını öngörmek, olası tıkanıklıkları önceden saptamak.

The Wall Street Journal'ın haberine göre önceki aylarda yapılan 875 milyon dolar değerindeki 12 yıllık hükümet sözleşmesi kapsamında Air Space Intelligence'ın geliştirdiği aracın, tam kapasite faaliyete geçtiğinde ülkenin hava sahası için temel bir bilgi merkezi işlevi görmesi amaçlanıyor. Ana hedef, Federal Havacılık İdaresi'ne (FAA) ve büyük havayolu şirketlerine uçuş programlarındaki aksaklıkların üstesinden gelmede yardımcı olarak gecikmeleri ve iptalleri azaltmak. Sektör içinden kaynaklar, aylar süren planlamanın ardından daha kapsamlı bir ilk sürümün sunulmasını beklemiş olsa da hükümet yetkilileri gazeteye yaptıkları açıklamada, uygulamanın başından beri sınırlı ölçekte başlatılmasının planlandığını söyledi. Mevcut aşamada Smart, operasyonel aksaklıklar sırasında karar destek aracı olarak hizmet verecek. Gelecek sürümlerin ise seferlerin varış aralıklarını yönetmek ve rotaları günler öncesinden planlamak gibi karmaşık görevleri yerine getirmesi bekleniyor.

Federal yetkililer lansman kapsamında pazartesi günü ABD Ulaştırma Bakanlığı genel merkezinde program için merkezi bir ofis açmayı planlıyor.

Trump yönetiminin, milyarlarca dolarlık teknoloji yatırımları ve süregelen personel eksikliğini gidermek amacıyla hava trafik kontrolörlerinin işe alımının artırılması yoluyla ülkenin eskimiş havacılık altyapısını modernleştirmeye yönelik geniş kapsamlı çabaları doğrultusunda bu girişim hayata geçiriliyor.

Ancak bu geçiş süreci, koordinasyonla ilgili bazı zorluklar da yaratıyor. FAA, uçuş programlarının uyumu konusunda ticari havayolu şirketleriyle görüşmeler yürütse de sektör temsilcileri, yoğun uçuş slot rekabeti ortamında otomatik sistemin nasıl işleyeceğine dair endişelerini dile getiriyor.

FAA Başkanı Bryan Bedford önceki aylarda ABD Senatosu'nda verdiği ifade de, hava sahası yönetiminde yapısal değişikliğe duyulan ihtiyaca değinmişti.

Bedford, **"Bugün trafiği yönetme şeklimiz kaotik durumda ve daha iyisini yapabiliriz"** demişti.

İstedikleri gibi program yapan ticari havayollarına bel bağlamak yerine, bunu FAA olarak biz yönetmeliyiz.

Operasyonel sorunlara rağmen sektör savunucuları bu teknolojiyi olumlu karşıladı. Büyük yerli havayolu şirketlerini temsil eden ticaret birliği Airlines for America, The Wall Street Journal'a yaptığı açıklamada yazılımın, güvenliği artırma, hava sahası kapasitesini genişletme ve genel verimliliği yükseltme açısından ciddi bir potansiyel sunduğunu belirtti.

Örgüt, projeyi **"FAA'in onlarca yıldır üstlendiği en heyecan verici ve cesur girişimlerden biri"** diye niteledi.



EY'nin üst düzey yapay zekâ yöneticileri ile yaptığı ankete göre şirketler otonom sistemleri hızla devreye alırken yönetişim uygulamaları aynı hızda ilerlemiyor. Katılımcıların neredeyse tamamı yazılı bir yapay zekâ yönetişim politikası olduğunu söylerken, yaklaşık yarısı acil dağıtımlarda bu süreci atladığını kabul ediyor. Otonom ajan kullanan şirketlerin yarısı yönetişim çerçevesini göremiyor!..

Yapay Zeka ile iş yükü azalacak mı?

Son araştırma sonuçlarına göre, "Yapay zeka, verilerinin değerini artırdığını tespit etti" öte yandan da, depolama maliyetlerinin hızla artacağını öngörerek, şaşırttı...

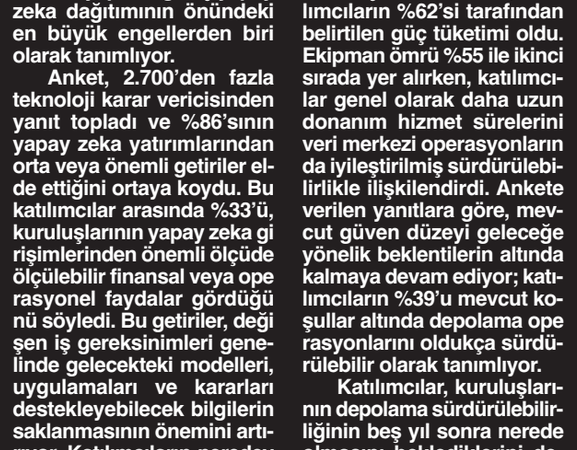
ABD-Seagate'in yeni verileri, yapay zekanın depolanan bilgilerin iş açısından önemini artırırken, altyapı hazırlığındaki zayıflıkları da ortaya çıkardığını iddia ediyor. Şirketin araştırması, katılımcıların %99'unun önümüzdeki üç yıl içinde yapay zeka iş yüklerinin depolama gereksinimlerini artıracağını beklediği ortaya koydu. Ancak, yalnızca %38'i kuruluşlarının tamamen hazır olduğunu belirtirken, %43'ü depolama altyapısını geniş yapay zeka dağıtımının önündeki en büyük engellerden biri olarak tanımlıyor.

Anket, 2.700'den fazla teknoloji karar vericisinden yanıt topladı ve %86'sının yapay zeka yatırımlarından orta veya önemli getiriler elde ettiğini ortaya koydu. Bu katılımcılar arasında %33'ü, kuruluşlarının yapay zeka girişimlerinden önemli ölçüde ölçülebilir finansal veya operasyonel faydalar gördüğünü söyledi. Bu getiriler, değişen iş gereksinimleri genelinde gelecekteki modelleri, uygulamaları ve kararları destekleyebilecek bilgilerin saklanmasının önemini artırıyor. Katılımcıların neredeyse 10'da 7'si depolama gereksinimlerinin en az %26 artmasını beklerken, %32'si %50'nin üzerinde bir büyüme öngörüyor. Ayrıca, katılımcıların %98'i depolamayı sadece bir idari teknoloji işlevi olarak değil, stratejik bir altyapı olarak görüyor.

Anket, hazırlığın hala eksik olduğunu gösteriyor; veri kalitesi ve hazır olma durumu, katılımcıların %53'ü tarafından önemli bir dağıtım zorluğu olarak tanımlanıyor. Bu nedenle depolama, %27 ile belirtilen işlem gücü kullanılabilirliğinin ve %24 ile belirtilen enerji kısıtlamalarının önünde yer alıyor. Altyapı genişlemesi ayrıca sürdürülebilirlik endişeleriyle de karşılaşıyor; katılımcıların %77'si planlanan büyümede gecikmeler veya değişiklikler olduğunu bildiriyor. Bu rakamın %36'sı yatırımlarda büyük değişiklikler olduğunu, %41'i ise sürdürülebilirlik hususlarıyla bağlantılı daha küçük ertelemeler yaşadığını belirtti. En sık dikkate alınan çevresel faktör, katılımcıların %62'si tarafından belirtilen güç tüketimi oldu. Ekipman ömrü %55 ile ikinci sırada yer alırken, katılımcılar genel olarak daha uzun donanım hizmet sürelerini veri merkezi operasyonların da iyileştirilmiş sürdürülebilirlikle ilişkilendirdi. Ankete verilen yanıtlara göre, mevcut güven düzeyi geleceğe yönelik beklentilerin altında kalmaya devam ediyor; katılımcıların %39'u mevcut koşullar altında depolama operasyonlarını oldukça sürdürülebilir olarak tanımlıyor.

Katılımcılar, kuruluşlarının depolama sürdürülebilirliğinin beş yıl sonra nerede olmasını beklediklerini değerlendirdiklerinde bu oran %61'e yükseliyor. Finans seviyeleri bu beklentileri etkiliyor; sürdürülebilirlik bütçeleri 100 milyon doların üzerinde kuruluşların %70'i beş yıl içinde oldukça sürdürülebilir operasyonlar bekliyor.

Buna karşılık, yıllık sürdürülebilirlik bütçeleri 1 milyon doların altında olan kuruluşların %48'i aynı dönem de bu seviyeye ulaşmayı öngörüyor. Eğitim materyali, aktif veri kümeleri, model kontrol noktaları ve saklanan çıktılar getirebilir.



Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

Gelecek mi?

DURAKTA bekleyen birinin yüzüne bakın. Önce yolun başına bakar, sonra saatine, ardından telefonuna. Ekranda üç dakika yazıyordur. Biraz sonra yeniden bakar. Hâlâ üç dakika. Yanındakine döner: **"Gelecek mi?"** Hepimizin sorduğu, duyduğu, bazen de cevap veremediği o tanıdık soru.

O durakta işe yetişmeye çalışan bir baba, hastane randevusunu düşünen bir kadın, ilk dersini kaçırmaktan korkan bir öğrenci var. Otobüsün nerede olduğunu bilseler karar verecekler. Bekleyecek, yürüyecek, başka hatta geçecekler. Ellerindeki eksik bilgi, günlerinin geri kalanını da etkiliyor.

İnsan böyle zamanlarda kendisini unutulmuş hissediyor.

Bugün **28 Eylül, Uluslararası Bilgiye Evrensel Erişim Günü**. Bizim sektörümüzde bu hakkın karşılığı durakta, istasyonda, telefonda karşımıza çıkıyor. Yolcu, kendisine sunulan hizmetin durumunu öğrenmek istiyor. Seferin iptal edildiğini evden çıkmadan duymak, arızalı asansörü aktarma yapmadan bilmek, gecikmenin ardından hangi seçeneğinin kaldığını görebilmek istiyor.

Doktora tezimde Türkiye'nin farklı şehirlerinden 1026 katılımcıyla kurumsal iletişim, kurumsal itibar ve müşteri memnuniyeti arasındaki ilişkileri araştırmıştım. Bulgular, bu üç alan arasında olumlu ilişkiler bulunduğunu, kurumsal itibarın iletişimle memnuniyet arasındaki ilişkide kısmi aracılık rolü üstlendiğini gösteriyordu. Bugün duraktaki o soruyu düşünürken çalışmanın gündelik hayattaki karşılığına yeniden dönüyorum.

Bir kurumun sesi, yolcunun ihtiyaç duyduğu anda duyulmalı. Gecikmeyi açıklayan anlaşılır bir mesaj, sorusunu dikkatle dinleyen görevli, şikâyetinin sonucunu kendisine bildiren çalışan... İnsan bunları hatırlıyor. Ertesi sabah aynı durağa geldiğinde önceki gün yaşadıkları da onunla geliyor. Güven böyle birikiyor. Tutulan sözler, zamanla kurumun itibarına dönüşüyor. Yolcuya **"Haklısınız, sizi beklettik!"** diyebilmek de bu ilişkinin parçası. Ardından verilen saatte gelen araç, söylenen sözün arkasında duran insanları gösterir. Böyle bir kuruma güvenmek kolaylaşır. Memnun yolcu deneyimini evinde, işyerinde, arkadaş sohbetinde anlatıyor. **"Ben kullanıyorum, gayet memnunum!"** cümlesi, yeni bir yolcunun kararını kolaylaştırabiliyor. Hizmetin içinden doğan bu tavsiye, reklam ve tanıtım ihtiyacını hafifletebiliyor. Müşteri kazanmak için harcanan bütçenin daha verimli kullanılmasını sağlayabiliyor. Memnuniyet için verilen emeğin ekonomik karşılığı da burada beliriyor.

Hizmete, çalışan eğitimine, doğru bilgilendirmeye ayrılan kaynak, uzun vadede pazarlama ve iletişim giderlerinde tasarruf sağlayabilir. Bunun ölçüsünü her işletme kendi verileriyle görmeli. Yolcuyu dinlemek, sorununu çözmek ve yeniden aynı sorunla karşılaşmasını önlemek, kurumun her gün yapabileceği işler. Bu işler düzenli yapıldığında insanların birbirine anlatacağı güzel deneyimler çoğalıyor.

Dünyadaki uygulamalar da yolculuk bilgisini giderek daha erişilebilir hâle getiriyor. Londra'da toplu taşıma verileri farklı uygulamalar üzerinden yolculara ulaşıyor. İstasyon yoğunluğu ve sefer bilgileri yolculuk planına katılabiliyor. Yapay zekâ ve tahminleme geliştikçe gecikmeyi önceden haber veren, uygun aktarmayı öneren hizmetlerin yaygınlaşmasını bekliyorum. Bu imkânların değeri, yolcunun gününü ne kadar kolaylaştırdığında görülecek.

Ben geleceğin ulaşımını düşünürken kendimi de yıllar sonra o durakta görüyorum. Gözlerim küçük yazıları seçmekte zorlanabilir. Telefonumun şarjı bitebilir. Yanımdaki görevliye aynı soruyu ikinci kez sorabilirim. Bugün kurduğumuz sistemin o gün bana sabırla cevap vermesini isterim.

Hepimiz yaş alacağız. Şimdiden kendimize de yer açalım.

Gidilmesi gereken yön bence burası: **Yolcunun anlayabildiği, çalışanının bilgiye ulaşabildiği, verdiği sözü takip eden kurumlar.** Şoför, değişen güzergâhı zamanında öğrenmeli. Duraktaki ekranla telefondaki uygulama aynı bilgiyi vermeli. Tahmin değiştiğinde yolcuya yeni durum açıklanmalı.

Telefon kullanmayan insan da rahatça yolunu bulabilmeli.

Ulaşım yöneticilerinin bazı sabahlar kendi araçlarını bırakıp yolcularıyla aynı durakta beklemelerini isterim. Ekranı birlikte okusunlar, duyuruyu birlikte dinlesinler. Sonra ofise dönüp o sabah cevaplayamadıkları soruları masaya koysunlar.

İletişime ayrılan paranın nereye gitmesi gerektiği orada anlaşılır. Bir sonraki hafta aynı durakta yeniden bekleyip yapılan işin yolcuya ulaşıp ulaşmadığını görsünler.

Otobüs köşeden göründüğünde duraktaki yüzlerin nasıl değiştiğini bilirsiniz. İnsan rahatlar, çantasını toplar, bir adım öne çıkar. Yarın o rahatlığı biraz daha erken yaşatabiliriz. Doğru bilgiyle, özenli hizmetle, tuttuğumuz sözle.

"Gelecek mi?" Gelecek. O güveni bugünden birlikte kurarsak!

KTT-5.qxp_KTT 25.09.2026 20:27 Page 1



Geleceğe iz bırakıyor

Mercedes-Benz Türk, gençlerin kariyer yolculuklarına katkı sunarken toplumsal ve çevresel sorumluluk alanlarında da uzun vadeli değer yaratmaya devam ediyor...

İSTANBUL-Gelecek nesille re yaşanabilir bir dünya bırak ma hedefi doğrultusunda çev resel sürdürülebilirlik çalış malarını uzun yıllardır karar lılıkla sürdüren Mercedes-Benz Türk, Aksaray'da oluşturdu ğu Mercedes-Benz Türk Hatıra Ormanı ile doğaya kalıcı bir katkı sunuyor. Kırk bin den fazla fidanın bulunduğu ve her yıl büyümeye devam eden hatıra ormanı, şirketin çevreye, geleceğe yönelik so rumluluk anlayışının somut bir göstergesi olarak gelişi mini sürdürüyor. Mercedes-Benz Türk bugün, yıllardır büyüyen bu anlamlı mirası gençlerin gelişim yolculuğu ile buluşturarak Hatıra Orma nı'na yeni fidanlar kazandırı yor. Yeni nesillerin gelişimi ne yatırım yapmayı kurum kültürünün önemli bir par çası olarak gören Mercedes-Benz Türk, gençlerin kariyer yolculuklarına eşlik ederken doğaya da kalıcı bir iz bırak mayı hedefliyor.

"Her Gencimiz Bir Fi dan" projesi kapsamında, Summer Stars programına katılan her stajyer adına Mer cedes-Benz Türk Hatıra Or manı'na bir fidan dikiliyor. Böylece gençlerin profesyo nel hayata attıkları ilk adım lar, sürdürülebilir bir gelece ğe katkı sağlayan anlamlı adımla buluşturuluyor.

Summer Stars programı boyunca öğrenciler eğitimler, gelişim etkinlikleri ve proje çalışmalarının yanı sıra Mer cedes-Benz Türk çalışanla rıyla bir araya geldikleri fark lı deneyimler aracılığıyla ki şisel gelişimlerini de deste kleme fırsatı buluyor. **"Her Gencimiz Bir Fidan"** pro jesi ise gençlerin kişisel ve profesyonel gelişim yolculu ğunu çevresel sürdürülebilir lik bilinciyle buluşturuyor. Gençler yeni bilgi ve dene yimler kazanırken, adlarına dikilen fidanlar da kök salıp büyümeye devam ediyor.



Program sonunda stajla rını başarıyla tamamlayan öğrencilere, adlarına dikilen fidanları temsil eden sertifi kalar takdim ediliyor. Bu ser tifikalar, öğrencilerin MBT-'teki öğrenme ve gelişim yol culuklarının yanı sıra daha sürdürülebilir bir geleceğe sundukları katkının somut ve kalıcı hatırası öne çıkıyor.

"Her Gencimiz Bir Fi dan" projesiyle MBT, bir yandan gençlerin gelişimine katkı sağlarken diğer yandan gelecek nesillere daha yaşa nabilir bir dünya bırakma he defini somut adımlarla des teklemeye devam ediyor.

Robot Ekonomisi

Günlük Yaşamın Otomasyonu ve Geleceğin Refah Düzeni

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com
EconoMix



İNSANLIK, fabrikaların korunaklı duvarları arasından çıkıp evlerimize, sokaklarımıza ve sosyal alanlarımıza dahil olan yeni bir otomasyon dalgasıyla karşı karşıyadır. Geçmişte sadece ağır sanayide hatasız montaj yapmakla görevlendirilen endüstriyel robotlar, yapay zekâ ve sensör teknolojilerindeki devrimsel sıçramalar sayesinde artık günlük ve sosyal yaşamın merkezî birer aktörü haline gelmiştir. "Robot Ekonomisi" (Robonomiks) olarak adlandırılan bu yeni dönem; insansı robotların (humanoid), otonom teslimat araçlarının ve dijital asistanların toplumsal hayatı baştan aşağı değiştirdiği, bireysel harcama kalıplarını ve makroekonomik büyüme modellerini yeniden şekillendirdiği radikal bir çağın başlangıcını simgelemektedir.

Robotların günlük yaşama entegrasyonu, sosyal yapıda ve hizmet sektöründe eşi benzeri görülmemiş bir pratiklik ve verimlilik artışı yaratmaktadır. Günümüzde ev temizliği ve yemek pişirme gibi rutin ev işlerini üstlenen otonom sistemler, bireylere en kıymetli sermaye olan "zamanı" geri kazandırmaktadır. Sağlık ve yaşlı bakım sektörlerinde kullanılan şefkat odaklı sosyal robotlar, küresel ölçekte hızla yaşlanan dünya nüfusunun bakım krizine çok maliyetli olmayan ve sürdürülebilir çözümler sunmaktadır.

Sokaklarda otonom kurye robotlarının paket teslimatı yapması lojistik maliyetlerini sıfırlarken, restoranlarda, otellerde ve havalimanlarında karşılama, yönlendirme ve servis görevlerini üstlenen insansı robotlar, müşteri deneyimini daha hatasız ve standart bir boyuta taşımaktadır. Bu sosyal dönüşüm, insan gücünü fiziksel yıpranmadan kurtararak daha kaliteli bir yaşam standardının kapılarını aralamaktadır.

Geleceğin ekonomik etkileri açısından robonomiks, küresel gayrisafi yurt içi hasılayı (GSYİH) üstel bir hızla tırmandırma potansiyeline sahiptir. Robotik iş gücü, yorulmadan, mola vermeden ve sendikal hak talep etmeden 7/24 kesintisiz üretim yapabildiği için operasyonel maliyetleri fahiş oranda düşürmekte ve küresel ölçekte bir "bolluk ekonomisi" yaratmaktadır. Ancak, bu muazzam verimlilik artışı, iş gücü piyasasında ciddi bir yapısal dönüşüm sancısını da beraberinde getirecektir. Düşük ve orta nitelikli işlerin otonomlaşması, kitlesel istihdam kaymalarına yol açarken, devletlerin bu yeni üretim modellerinden "robot vergisi" alması ve vatandaşlarını desteklemek için yeni sosyal refah sistemleri geliştirmesi kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelecektir.

Sonuç olarak; robot ekonomisi, insanlığı rutin işlerin esaretinden kurtararak yaratıcılık ve strateji odaklı yeni bir toplumsal düzene taşımaktadır. Robotik dönüşümü sosyal yaşam kuralları ve etik değerlerle en doğru şekilde harmanlayan, eğitim sistemini bu yeni iş gücü ortaklığına göre güncelleyen toplumlar, geleceğin yüksek refah seviyesine sahip lider ekonomileri olacaklardır.

The Robot Economy and Societal Transformation

The "Robot Economy" (Robonomics) represents a paradigm shift where advanced robotics move beyond factory floors into daily household routines and social spaces. Powered by artificial intelligence, humanoid robots, autonomous delivery drones, and social care devices are fundamentally altering human lifestyles. In daily life, automated domestic systems optimize personal time management, while specialized healthcare robots address the critical care needs of rapidly aging global populations. From autonomous hospitality service to last-mile logistics, robots maximize operational accuracy and convenience. Economically, a continuous, round-the-clock robotic workforce will trigger unprecedented manufacturing productivity, dropping operational costs and unlocking a global economy of abundance.

However, this transition will trigger structural workforce displacements, forcing global policymakers to formulate innovative taxation models, such as robot taxes, alongside universal welfare programs. Ultimately, nations that proactively integrate collaborative human-robot frameworks into their legislative and educational ecosystems will command future global economic prosperity.

Volkswagen'de kriz derinleşiyor

Volkswagen, Porsche kaynaklı milyarlarca Euro'luk değer düşüklüğü ve kötüleşen pazar koşulları nedeniyle kar marjı hedeflerini sert şekilde düşürdü...

BERLİN-Tarihinin en büyük yapılanma sürecinden geçen şir kette yaşanan bu gelişme, Al man otomotiv sektöründeki kri zi daha da derinleştirdi. Volks-wagen Denetleme Kurulu, geç-tiğimiz cuma günü gerçekleş tirdiği olağanüstü toplantının ardından, Kamuyu Aydınlatma Platformu üzerinden finansal hedeflerini aşağı yönlü revize ettiğini duyurdu. Yapılan açıklamada, özellikle Porsche birimindeki yeni orta vadeli varsa yımlar doğrultusunda yaklaşık 6 milyar avroluk değer düşüklüğü kaydedildiği belirtildi.

Grubun 2026 yılı için toplam tek seferlik gider beklentisi ise 10 milyar Euro'ya ulaştı. Daha önce 2026 için yüzde 4 ile yüzde 5,5 arasında faaliyet kar marjı öngören Volkswagen, bu hedefini en fazla yüzde 1 seviyesine indirdi. Şirketin yıllık gelir hedefi de bir önceki seneye kıyasla yaklaşık 7 milyar Euro azalarak 315 milyar Euro seviyesine geriledi. Finansal görünümün kötüleşmesi üzerine borsada panik satışları yaşandı. Frankfurt Borsası'nda işlem gören Volkswagen hissele ri yüzde 5,6 ekside kapatırken, gün içindeki kayıplar yüzde 7'yi aştı. Porsche AG hisseleri yüzde 3,3 değer kaybederken, grubun ana hissedarı olan holding şirketi Porsche SE'nin hisseleri de tahminlerin ardından yüzde 4,9 geriledi.



Volkswagen Üst Yönetici si (CEO) Oliver Blume liderliğinde yürütülen tarihi yeniden yapılandırma planı kapsamında, 2030 sonuna kadar grup genelinde istihdamın kademeli olarak azaltılması öngörülüyor. Maliyetleri milyarlarca Euro düşürmeyi hedefleyen şirket, yapısal değişikliklerin yanı sıra Almanya'daki bazı fabrikaların geleceğini de tartışmaya açtı.

VOLVO

Fiziksel düğmeye geri mi dönüyor?

Volvo, gelen eleştiriler üzerine dokunmatik ekran ağırlıklı iç mekân tasarımından vazgeçerek araçlarına fiziksel düğmeleri geri getiriyor...

İSVEÇ-Son yıllarda tüm araç içi kontrolleri dokunmatik ekranlara toplamayı bir felsefe hâline getiren Volvo, müşteri ve otomotiv gazetecilerinin eleştirilerine kulak verdi. İsveçli otomobil üreticisi, neredeyse her işlevi ekranların arkasına saklamanın en mantıklı fikir olmadığını kabul ederek araçlarına fiziksel kumandaları yeniden entegre etmeye hazırlanıyor. Volvo'nun **"Strateji Güncellemesi 2026"** toplantısında konuşan şirkete yeniden dönen Tasarım Başkanı Thomas Ingenlath, sürücülerin araçlarıyla nasıl etkileşim kurduğunu baştan düşündüklerini belirtti.



Ingenlath, eski modellerdeki gibi onlarca karmaşık düğmeyle kaplı bir ön konsola dönülmeyeceğini ancak dokunmatik ekranların yalnızca gerçekten başarılı olduğu alanlarda kullanılacağını ifade etti.

Ingenlath, bu yaklaşımı klasik bir Leica fotoğraf makinesine benzetiyor. Şirketin ikonik ön ızgarası ve logosunda yapılması planlanan dokunuşların ilk ipuçları, Volvo'nun 100. yılını kutlayacağı 2027 yılında tanıtılacak yeni konsept araçla sergilenecek.



KTT-6.qxp_KTT 25.09.2026 20:27 Page 1

Uşak'ta nakit ödeme dönemi bitiyor

Uşak'ta her gün işe, okula, hastaneye ve kent merkezine ulaşmak için otobüs kullanan vatandaşları yakından ilgilendiren yeni dönem 15 Ekim'de başlayacak. Uşak Belediyesi denetiminde çalışan şehir içinde yolculuk sırasında şoföre nakit para verilerek yapılan ödeme uygulaması sona erecek. Yeni uygulamayla birlikte şehir içi toplu ulaşımda elektronik ücret toplama sistemi kullanılacak. Böylece özellikle otobüse nakit parayla binmeye devam eden vatandaşların 15 Ekim öncesinde yeni sisteme hazırlık yapması gerekecek.

İğdır'da üniversite öğrencisi ulaşım mağduru

Iğdır Vali Yardımcısı Burak Yılmaz başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya; Iğdır Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Haktan Sevinç, üniversite yönetimi, ilgili kamu kurumu temsilcileri ve şehir içi minibüs kooperatifi başkanları katıldı. Toplantıda, yeni akademik yıl öncesinde sürücülerin ve öğrencilerin karşılaştığı saha sorunları, sefer saatleri, ulaşım kapasitesi ve beklentiler detaylıca masaya yatırıldı. Toplu taşıma hizmetlerinin daha etkin, güvenli ve kaliteli sunulabilmesi adına tüm paydaşların katılımıyla ortak aklın ve kurumlar arası eş güdümün önemine vurgu yapıldı.

Gaziantep bisikletle çevreci ulaşım yapıyor

Büyükşehir Belediyesi çevreci ve sağlıklı ulaşım seçeneklerine dikkati çekmek amacıyla bisiklet sürüşü düzenlendi. 'Nesiller Arası Adalet: Herkes İçin Hareketlilik' temasıyla gerçekleştirilen etkinlikte, daha temiz ve yaşanabilir bir kent için pedal çevrildi. Kamil Ocak Caddesi'nden başlayan bisiklet sürüşünde katılımcılar, Mithat Enç Caddesi, Nail Bilen Caddesi, Ömer Asım Aksoy Caddesi, Ali Nadi Ünler Bulvarı ve Kavaklık Parkı güzergahını takip ederek Festival Park'a ulaştı ve çevreci bir tur atarak katılım sağladı.

Siirtli'ler yeni Isuzu otobüslerle ulaşacak

Siirt Belediyesi'nin öz kaynaklarıyla temin edilen 15 yeni halk otobüsü ile 6 iş makinesi, düzenlenen törenle hizmete alındı...



SİİRT-Siirt Belediyesinin ulaşım ve hizmet altyapısını güçlendirmek amacıyla gerçekleştirilen araç yatırımlarının tanıtımı, 15 Temmuz Demokrasi Meydanı'nda düzenlenen törenle yapıldı.

Törene, Siirt Valisi ve Belediye Başkan Vekili Dr. Kemal Kızılkaya, AK Parti Siirt Milletvekili Mervan Gül, Vali Yardımcıları Birkan Tatlısöz, Ömer Faruk Gökçe ve Yunus Emre Bozkurtoğlu, İl Emniyet Müdürü Mehmet Özdemir, İl Jandarma Komutanı Tuğgeneral Ceylan Yaman, AK Parti İl Başkanı Av. Abdulhekim Gider, Milliyetçi Hareket Partisi İl Başkanı Cengizhan Tükenmez, kurum müdürleri, belediye çalışanları, siyasi parti ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ile vatandaşlar katıldı.

Törende konuşan Vali ve Belediye Başkan Vekili Kızılkaya, Siirt'in ihtiyaçlarını doğru tespit ederek belediyenin öz kaynaklarını en verimli şekilde kullanmaya ve vatandaşlara daha kaliteli hizmet sunmaya devam ettiklerini söyledi.

Ulaşım hizmetlerinde önemli bir yenilenme gerçekleştirildiğini belirten Vali Kızılkaya, 2'si 12 metre, 13'ü 8 metre olmak üzere toplam 15 yeni halk otobüsünün vatandaşların hizmetine sunulduğunu ifade etti.

Vali Kızılkaya, belediyenin sahadaki hizmet kapasitesini artırmak amacıyla 6 yeni iş makinesinin de araç filosuna dahil edildiğini belirterek, yeni araçların özellikle ulaşım, altyapı ve saha hizmetlerinde daha hızlı ve etkin müdahale edeceğini kaydetti.



Eskişehir'de Yaşam Parkı'na ulaşım

ESKİŞEHİR-Büyükşehir Belediyesi, kent genelinde ulaşım hizmetlerini vatandaşların ihtiyaçları doğrultusunda geliştirmeye ve toplu taşımada konforu artırmaya yönelik çalışmaları sürdürüyor. Bu kapsamda, daha önce Aktif Yaşam Parkı bölgesine hizmet veren Tıp Ekspres hattının güzergâhı yeniden düzenlendi. Yapılan düzenlemeyle birlikte Tıp Ekspres hattının yeni güzergâhında oluşabilecek yolcu yoğunluğuna daha etkin şekilde hizmet sunulması hedefleniyor. Aktif Yaşam Parkı bölgesine ulaşım sağlamak isteyen vatandaşlar ise Siyah 17 numaralı hat üzerinden ulaşım sağlayacak.



Aybastı'da yolların konforu artırılıyor

ORDU-Büyükşehir Belediyesi, ilçelerde sürdürdüğü ulaşım yatırımları kapsamında Aybastı Alacalar Mahallesi Sevdeş bağlantı yolunu beton konforuyla buluşturdu. Yoğun yapılaşmanın bulunduğu bölgede 1.700 metrelik güzergah ta çalışmalarını tamamlayan Büyükşehir Belediyesi ekipleri, vatandaşların yıllardır yaşadığı toz ve çamur kaynaklı ulaşım mağduriyetini giderdi. Yapılan çalışmayla yol, her mevsim daha güvenli ve konforlu hale dönüştürüldü.



Milas'ta cadde ve yollar parke döşeniyor

MİLAS-Fen İşleri Müdürlüğü ekipleri tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında, altyapı işlemleri tamamlanan, zamanla yıpranan sokaklarda zemin iyileştirme, kaldırım ve sıfırdan parke döşeme faaliyetleri eş zamanlı olarak yürütülüyor. Proje kapsamında belirlenen mahallelerde öncelikle ömrünü tamamlamış zemin sökülerek zemin tesviyesi ve dolgu çalışmaları gerçekleştiriliyor. Ardından modern standartlara uygun kilit parke taşları titizlikle döşeniyor. Yollar, yağmur suyu tahliye hatları ile uyumlu şekilde tasarlanıyor.



Bursa'da eOtobüs dönüşümü hızlanıyor

BURSA-Büyükşehir Başkan Vekili Şahin Biba, BURULAŞ otobüs filosunda elektrikli araç dönüşümünü başlattıklarını açıkladı. Biba, terminal hattında test edilen elektrikli otobüsleri inceledi ve 38 No'lu hatta hizmet veren elektrikli belediye otobüsüyle yolculuk yaptı. Bursalılar ile sohbet eden Biba, elektrikli otobüs dönüşümünün sağlayacağı faydalara ilişkin bilgi verdi. BURULAŞ filosuna yeni katılan 4 elektrikli otobüsün test aşamasında belirli hatlarda çalıştığını belirterek, "Hedefimiz, şehrimizde çevreci ve sessiz hizmet" dedi.



Kayseri'nin elektrikli otobüsleri üretiliyor

Büyükşehir Belediyesi, Kayseri toplu ulaşım filosunun elektrikli araçlarla dönüşümünü hızlandırıyor. Üretimi devam eden otobüslerin yıl bitmeden hizmete sunulması hedefleniyor...

KAYSERİ-Büyükşehir Belediyesi, toplu ulaşım filosunun elektrikli araçlarla dönüşümünü hızlandırıyor. Daha önce test çalışmaları gerçekleştirilen 12 metrelik elektrikli otobüslerden 12 adet için sipariş verildi. Kayseri için üretimi devam eden otobüslerin yıl bitmeden hizmete sunulması hedefleniyor.

Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Memduh Büyükkılıç, şehrin ulaşım altyapısını daha çevreci, modern ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturmak amacıyla çalışmaların kararlılıkla sürdürüldüğünü belirtti. Başkan Büyükkılıç, **"Şehrimizde ulaşım konforunu artırmak, çevreci ve modern bir toplu taşıma altyapısı oluşturmak için çalışmalarımızı titizlikle sürdürüyoruz. Daha önce test çalışmalarını gerçekleştirdiğimiz 12 metrelik elektrikli otobüslerden 12 adet için siparişimizi verdik. Şimdi Kayseri'miz için üretim hattında hazırlanan araçlarımızı en kısa sürede filomuza kazandıracağız"** dedi.

Toplu ulaşımda güvenli, konforlu ve sürdürülebilir hizmet anlayışını güçlendirmeye devam ettiklerini belirten Büyükkılıç, **"Hemşehrilerimize en güvenli, en konforlu, en kaliteli hizmeti sunmak şehrimizin geleceğine değer katmak için ulaşım yatırımlarımızı sürdürüyoruz. Elektrikli otobüslerle birlikte filomuzun çevreci dönüşümüne de hız kazandırıyoruz"** diye konuştu.

Kayseri için üretim hattında bulunan 12 adet elektrikli otobüsün yıl bitmeden Kayseri'ye ulaştırılarak filoya dâhil edilecek.





ESHOT şoförlerine yeni giyim düzeni

ESHOT şoförleri; sıcak, soğuk, yağışlı ve düşük görüş koşullarına uygun olarak tasarlanan yeni kıyafetleriyle İzmir yollarında görev yapmaya başlayacak...



İZMİR-Büyükşehir Belediyesi'nin toplu ulaşımdaki amiral gemisi ESHOT, şoförlerinin çalışma kıyafetlerini yeniliyor. Dört mevsim görev yapan şoförlerin konforu ve güvenliği gözetilerek hazırlanan yeni kıyafetler, çağdaş işlevsel tasarımıyla ESHOT'un köklü kurumsal kimliğini de güçlendirecek.

Yeni çalışma kıyafetlerinin planlama süreci, ESHOT Genel Müdürlüğü ile İZELMAN iş birliğinde yürütüldü. Şoförlerin sahadaki ihtiyaçları ve çalışma koşullarının yanı sıra sendika temsilcilerinin görüşleri de alınarak hazırlanan kıyafetler, çalışanların beklentileri ve konforu gözetilerek şekillendirildi. Yeni sistemde şoförlerin yaz ve kış dönemlerindeki giyim ihtiyaçları ayrı ayrı planlandı. Geleneksel çalışma kıyafetleri yerine, hareket rahatlığını ve günlük kullanım konforunu artıracak çağdaş ve işlevsel parçalar tercih edildi.

Kartepe'ye tramvay yolculuğu başlatıldı

Kocaeli'de kent içi ulaşım ağını güçlendirmek amacıyla Akçaray tramvay hattında ikili sistem resmen devreye alındı. Yeni düzenlemeyle birlikte tam entegrasyon sağlanacak...

KOCAELİ-Kocaeli genelin de toplu taşıma altyapısını geliştirmeye yönelik çalışmalar kapsamında Akçaray tramvay hattında önemli bir işletim değişikliğine gidildi. Kent içi yolcu trafiğini daha verimli hale getirmek ve sefer sürelerini optimize etmek amacıyla hatta **"ikili sistem"** uygulaması başlatıldı.

Devreye alınan ikili sistem sayesinde hattın yolcu taşıma kapasitesinin artırılması ve sefer aralıklarının daha esnek yönetilmesi planlanıyor. Yapılan düzenlemelere ilişkin bilgilere göre yeni işletim modeli, ilerleyen süreçte hizmete girecek olan metro ağı ile tramvay hattının entegre şekilde çalışmasını kolaylaştıracak. Transfer noktalarında yolcu akışını hızlandırmayı amaçlayan proje, teknik ekiplerin saha incelemelerinin ardından uygulamaya konuldu.

Kocaeli Büyük şehir Belediye Başkanı, yeni sistemin kent içi toplu taşımadaki yoğunluğu azaltacağını ve metro bağlantısıyla birlikte ulaşımda önemli bir rahatlama sağlayacağını belirtti.

Kuruçeşme Alikahya Stadyumu'na giden tramvay hattı, Kartepe'ye kadar uzatıldı. Ayrıca, mevcut hattaki 15 istasyon çift dizi tramvay işletmeciliğine uygun hale getirildi. Böylece, tramvaydaki toplam hat uzunluğu 17.3 kilometreden 18.7 kilometreye çıkarıldı. Tek seferde 600 yolcunun taşınmasına olanak sağlayan çift dizi tramvaylarla da yolcu kapasitesi 2 katına çıkarıldı. UlaşımPark A.Ş'deki törende konuşan Başkan Büyükakın, her şeyin hayal etmek ile başladığını vurguladı, **"Biz asla hayalperest olmadık. Çünkü hayalperest oturur, kafasında kurar durur ama bir adım atmaz, hiçbir şey yapmaz. Biz ise hayata geçiriyoruz"** dedi.

Aynı hayali ulaşım için de kurduklarını belirten Başkan Büyükakın, **"Bütün hikaye 2014 yılında Kocaeli Ulaşım Master Planı'nın yapılmasıyla başladı. Orada her şeye tek tek bakıldı. Her şey aslında planlı, programlı yürütülüyor. Master planlar bizim için bir yol haritasıdır. Önümüzü görmeye, bu günden geleceğe giden yolu kestirmeye dair kılavuzdur. Bütün adımlar, oradan hareketle atılır"** sözleri ile her soruna bilimin ışığında yaklaştıklarını söyledi.



KTT-7.qxp_KTT 25.09.2026 20:28 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



YZ çılgınlığının bedeli atık olarak ödenecek!

Yapay zekânın ihtiyaç duyduğu veri merkezleri dünyanın dört bir yanında yükseliyor. Ancak, bu yarışın ortaya çıkabilecek sonucu: Milyonlarca ton elektronik atık...

ABD-Yapay zekâ teknolojileri son birkaç yılda büyük bir hızla gelişirken, bu sistemlerin arkasındaki fiziksel altyapı da aynı şekilde büyüyor. Dünyanın dört bir yanında dev veri merkezleri inşa ediliyor. Bu tesisler yüksek miktarda elektrik tüketmekle kalmıyor; aynı zamanda sürekli yenilenen sunucular ağ ekipmanları, soğutma sistemleri, güç dağıtım donanımları ve kablolardan oluşan devasa bir elektronik altyapıya ihtiyaç duyuyor. Üstelik yapay zekâ sektöründeki hızlı donanım değişimi, bu ekipmanların kullanım ömrünü de kısaltıyor. Yeni yayımlanan bir rapor, bunun önümüzdeki yıllarda ciddi bir elektronik atık sorununa dönüşebileceğini gösteriyor. Çevre kuruluşu BAN (Basel Action Network) tarafından hazırlanan analize göre yapay zekâ için kurulan altyapı, önümüzdeki 25 yıl içinde 395 ila 617 milyon ton arasında elektronik ekipmanın kullanım dışı kalmasına yol açabilir.

BAN'ın hesaplamasına göre yapay zekâ kaynaklı elektronik atık miktarı 2030 yılına gelindiğinde yıl da 8,6 ila 13,1 milyon metrik tona ulaşabilir. Bu tahmin, yalnızca ya pay zekâ sunucularının hesaba katıldığı önceki bazı çalışmaların aksine, veri merkezlerinin çalışması için gereken altyapının tamamını kapsıyor. Kuruluş, bu nedenle ken di tahminlerinin önceki bazı çalışmalardan 40 ila 60 kat daha yüksek olabileceğini belirtiyor.

Buradaki temel sorun, yapay zekâ veri merkezlerinin yalnızca GPU ve sunuculardan oluşmaması. Her bir sunucu rafı yaklaşık 1.360 kilogram ağırlığa ulaşabiliyor. Aynı şekilde veri merkezlerinde kullanılan ağ anahtarları da 30 kilograma kadar çıkabiliyor. Bunlara yüzlerce kilogram bakır kablo, güç dağıtım sistemleri, soğutma ekipmanları, enerji depolama sistemleri ve diğer donanımlar da ekleniyor.

Sorunu daha da büyüten nokta ise bu ekipmanların uzun yıllar kullanılamaması. Yapay zekâ modellerinin giderek daha güçlü donanıma ihtiyaç duyması ve yeni nesil çiplerin hızla devreye girmesi nedeniyle sunucular ve ilgili altyapının yaklaşık 2 ila 5 yılda bir tamamen değiştirilmesi gerekeceği öngörülüyor. Bu da bugün kurulan veri merkezlerinin yalnızca inşa edildikleri anda değil, sonraki yıllarda da büyük miktarda elektronik atık üretmesi anlamına geliyor.

BAN'ın analizinde dikkat çektiği bir diğer nokta yapay zekânın elektronik atık etkisinin veri merkezlerinin dışına taşması. Yapay zekâ sistemlerinin gerektirdiği daha yüksek işlem gücü, zaman içerisinde kullanıcıların bilgisayar, akıllı telefon ve telekomünikasyon ekipmanlarını da daha hızlı yenilemesi ne neden olabilir. Kuruluş bu daha geniş etkiyi de hesaba katarak ya pay zekânın mevcut elektronik atık akışını daha da hızlandırabileceğini değerlendiriyor. Elektronik atıkta geri dönüşüm geçmişe göre daha yaygın olsa da henüz yeterli seviyede değil. BAN raporundaki verilere göre dünyada her yıl yaklaşık 68,3 milyon ton elektronik atık ortaya çıkıyor ve bunun dörtte birinden daha azı geri dönüştürülüyor. BAN'ın tahminleri doğru çıkarsa, yapay zekânın fiziksel altyapısının oluşturduğu elektronik atık miktarı küresel e-atık sorununu büyütecek.

Mercan resifleri 40 yılda %10 azaldı!

"Dünya Mercan Resiflerinin Durumu: 2025" raporu, küresel ölçekte tehlike sinyalleri yerine mercanların çok kısa zaman içinde tamamen ortadan kalkma noktasına gelindiği gösteriyor...

SYDNEY-Dünya'nın mercan resifleri son 40 yılda sert mercan örtülerinin neredeyse %10'unu kay betti; zira bugüne kadarki en kapsamlı küresel değerlendirme, zarar verici olayların artık mercanlar he nüz olgunlaşıp üreyemeden gerçekleştiğini ortaya koyuyor. Yeterli zaman tanındığında, mercan resifleri siklonlar, ağarma ve diğer yıkıcı olayların ardından kendilerini toparlayabilir. Ancak bugün yayınlanan yeni bir rapor, bu zamanın giderek tükendiğine işaret ediyor.

"Dünya Mercan Resiflerinin Durumu: 2025" (The Status of Coral Reefs of the World: 2025) başlıklı çalışma, mercan resiflerine dair bugüne kadar yapılmış en kap samlı küresel değerlendirme olma özelliğini taşıyor. Küresel Mercan Resifi İzleme Ağı (GCRMN) tarafından yayınlanan rapor; 120'den fazla ülke, bölge ve ekonomideki 600 paydaşın katkılarıyla gerçekleştirilen yaklaşık 90.000 araştırma dan elde edilen 21 milyonu aşkın gözleme dayanıyor. Bulgular, küresel sert mercan örtüsünün 1980–2009 tarihsel referans döneminde ki ortalama %30,2 seviyesinden, 2020-24 döneminde %27,3 seviye sine gerilediğini gösteriyor. İklim kaynaklı deniz sıcak hava dalgalarının tetiklediği dört küresel mercan ağarması olayı, bu kaybın başlıca nedeni oldu.

Raporun ortak yazarlarından ve Uluslararası Mercan Resifi Der neği'nin mevcut başkan yardımcısı olan UNSW Sydney Öğretim Üyesi Doç. Dr. Tracy Ainsworth, **"Mercan resifleri için dış etken kaynaklı bozulmaların artık ola ğan bir durum haline geldiği bir döneme girdik"** diyor.

Büyük çaplı ağarma olayları geçmişte yaklaşık 10 yılda bir mey dana geliyordu. 2010 yılından bu yana ise bu olaylar yaklaşık her 5 ila 6 yılda bir gerçekleşiyor. Oysa, pek çok mercan türünün yalnızca olgunluğa erişip üremeye başlama sı için en az5 yıla ihtiyacı var.

Doç. Dr. Ainsworth, **"Bazı bölgelerde ciddi bozulmalar halihazırda her yıl yaşanıyor. Diğerlerinde ise bu durum birkaç yılda bir meydana geliyor. Mercanların ihtiyaç duyduğu büyü me ve olgunlaşma süreci, artık stres ve çevresel bozulma olaylarının baskısı altında kalıyor"** diye belirtiyor.

Bu durum, yerleşik mercanların, yeni bir neslin büyüyüp resifi yeniden doldurabilmesinden daha hızlı bir şekilde yok olabileceği anlamına geliyor.

Doç. Dr. Ainsworth, **"Resiflerde görmeyi beklediğimiz bü yük mercanlar onlarca yıllık ola bilir. Bu mercanlar kaybedildiğinde, söz konusu popülasyon yapısının yeniden oluşması onlarca yıl sürüyor. Ancak, bu süreç, artık daha sık ve giderek şid detlenen stres olaylarıyla kesintiye uğruyor; bu da yeni mercanların büyümesini ve resifi dol durmasını zorlaştırıyor"** diyerek uyarıyor.



Avrupalı'lar kirli havadan ölüyor!

Sağlık üzerindeki etkisinin yıllık maliyetinin 7,12 Trilyon Euro olduğu, bunun küresel GSYİH'nın yaklaşık yüzde 6'sına denk geldiği tahmin edilen kirli hava öldürüyor...

AB-Breathe Cities adlı kentsel hava kirliliğiyle mücadele eden küresel inisiyatife göre, hava kirliliği 2023 yılında dün ya genelinde yaklaşık 8 milyon kişinin ölümüne yol açtı. **"Kirlilik çoğu insan için görünmez olmaya devam ediyor"** diyor, Dünya Sağlık Örgütü'nde çevre, iklim değişikliği ve sağlık bölümünün eski direktörü Dr María Neira, Euronews Earth'e. Kirletici parçacıkların beyin dahil olmak üzere vücuttaki her organa ulaştığını, bilişsel gerilemeye ve Parkinson, Alzheimer ile demans gibi hastalıklara katkıda bulunduğunu söylüyor.

Breathe Cities, dünya genelinde 16 kentle çalışarak hava kalitesi verilerine erişimi genişletiyor ve temiz hava politikalarını destekliyor.

Londra, Imperial College London tarafından yapılan bağımsız bir çalışmaya göre, Ultra Düşük Emisyon Bölgesi'ni (ULEZ) ve diğer temiz hava önlemlerini hayata geçirmesinden bu yana zehirli havaya bağlı ölümleri yaklaşık yüzde 40 azalttı. Bulgaristan'ın Sofya kentinde trafikten kaynaklanan emisyonlar ve odunla ısınma hâlâ kirliliğin iki büyük kaynağı. Plovdiv Tıp Üniversitesi Dr Kostadin Kostadinov **"2023 itibarıyla, hava kirliliğine bağlanan en fazla ölümün görüldüğü kentlerden biri olduğumuz tahmin ediliyordu"** diyor.

Çevre grupları ve bölge halkı tarafından açılan bir top lu davanın ardından Sofya, trafiği kısıtlayan ve konut ısıtma sistemlerini yenileyen bir düşük emisyon bölgesi kurdu. Sofya Belediyesi'nin hava kalitesi danışmanı Ivaylo Hlebarov **"Kirliliği düşürdüğüne dair kanıtlar var"** diyor.

Ancak, bu bölge yılın yalnızca üç ayında yürürlükte. **"Bu siyasi bir karar"** diyor Hlebarov ve trafiğe bağlı azot dioksit kirliliğinin mevsimlere göre fazla değişmediğine dikkat çekiyor; **"Bu bölgenin... tüm yıla yayılan bir önlem haline gelmesi gerekiyor."**

Bulgaristan, Avrupa'da en yüksek kalp-damar hastalığı, inme ve kanser oranlarına sahip ülkelerden biri. Yerel araştırmalar sınırlı olsa da, Kostadinov bu hastalıkların hava kirliliğiyle güçlü biçimde bağlantılı olduğunu söylüyor.



Süpermarketlere otonom sevkiyat

Tedarik zinzirlerindeki yeni nakliyat aracı otonom kamyonlar olmaya başladı. Alman Lidl otonom elektrikli kamyonu test etmeye başladı...

ALMANYA'nın Hessen eyaletinde, Kassel yakınlarındaki Edermünde'de şoför kabini ve sürücüsü olmayan bir kamyon trafiğe çıktı. Lidl, kendi ifadelerine göre, Almanya'da gerçek operasyonlar da kabinsiz, otonom sürüş fonksiyonlu bir elektrikli kamyonu kullanan ilk gıda perakendecisi. Projenin ortağı, İsveçli teknoloji şirketi Einride. Araç, toplam 6 otomasyon seviyesinden (0'dan 5'e) ikincisi olan SAE Seviye 4'te çalışıyor. Federal Motorlu Taşıtlar Dairesi'nin tanımına göre sistem, net biçimde tanımlanmış bir kullanım alanı içinde, sürüşü kalıcı olarak tamamen kontrol ediyor. İnsanların ne müdahale etmesi ne de süreci izlemesi gerekiyor. Araç çalışma alanının sınırlarına ulaştığını ya da bir arıza olduğunu algıladığında, kendini otomatik ola rak güvenli bir duruma getiriyor. Ancak Seviye 5'ten farklı olarak bu, yalnızca önceden belirlenmiş güzergâhlarda geçerli; her yerde ve her koşulda değil. Lidl'e göre Federal Motorlu Taşıtlar Dairesi (KBA), Edermünde'deki kullanım için resmi onay verdi.

Kamyon, mevcut olmayan klasik bir sürücü kabini yerine sensörler, kameralar ve bir kontrol sistemiyle yönlendiriliyor. Tek parça gövdeli aracın kasasında 15 Avrupa paleti için yer bulunuyor. Elektrikli kamyon, günde en faz la üç kez Edermünde'deki idari ve dağıtım merkezinden yakınlar daki bir mağazaya gidip geliyor ve burada kuru gıda ürünlerinin tamamının sevkiyatını üstleniyor. Dört aylık test sürecinde 3 binin üzerinde paletin taşınması planlanıyor. Einride'nin CEO'su Roozbeh Charli açıklamasında: **"Almanya'daki onay süreci dünyadaki en sıkı süreçlerden biri. Bu engeli orada aşmak, kararlılıkla ölçeği büyütmenin yolunu açıyor"** diyor.

Charli'ye göre Einride, ABD ve Avrupa'daki müşterileri için şimdiden gerçek hacimlerle çok rahatlıkla otonom teslimatlar gerçekleştiriyor. Almanya ise **"karayolu taşımacılığında Avrupa'nın en büyük pazarı"** olarak strateji taşıyor.





Batarya yenilemede maliyetler düşüyor

Elektrikli araçların yaygınlaşmasıyla, ömrünü tamamlayan bataryaların nasıl değerlendirileceği önemli bir konu haline geldi. Cornell Üniversitesi araştırmacıları bir çözüm buldu...

ABD-Elektrikli araç batarya yenileme teknolojisi olarak öne çıkan DEER yöntemi geliştirildi. Bu yeni teknik, lityum iyon bataryaların tamamen ham maddelerine ayrıştırılmasına gerek kalmadan yeniden kullanılmasını sağlıyor. Cornell Üniversitesi araştırmacılarının, Direct Electrode-to-Electrode Regeneration yani DEER adı verdiği bu yöntem, yıpranan bataryalardaki elektrotları doğrudan yenilemeyi hedefliyor. Günümüzde kullanılan lityum iyon bataryalar, kullanım süreci boyunca elektrot yüzeylerinde SEI adı verilen koruyucu bir tabaka oluşturuyor. Bu tabaka başlangıçta bataryanın düzgün çalışmasına yardımcı olsa da, şarj ve deşarj döngüleri arttıkça kalınlaşmaya başlıyor. Kalınlaşan SEI tabakası, lityum iyonlarının ve elektronların elektrotlar arasında hareket etmesini zorlaştırıyor. Bu durum bataryanın zamanla daha az enerji depolamasına, performans kaybına yol açıyor. Araştırmacılar, DEER yöntemiyle elektrotları tamamen değiştirmeden bu sorunu ortadan kaldırmayı amaçlıyor. Kullanılmış bataryalardan çıkarılan elektrotlar, DMI adı verilen özel bir kimyasal çözelti ile temizleniyor. Bu işlem, elektrodun kendisine zarar vermeden zamanla biriken kalın SEI tabakasını temizliyor. Böylece eskiyen elektrot yeniden kullanılabilir hale geliyor ve yeni bir batarya hücresine takılarak ikinci bir ömür kazanıyor.

Laboratuvar testlerinde DEER yöntemiyle yenilenen hücrelerin, orijinal kapasitelerinin yüzde 95'ine kadarını geri kazandığı gözlemlendi. Ayrıca yenilenen bataryaların kapasite kaybının, tedavi edilmemiş bataryalara göre daha yavaş gerçekleştiği tespit edildi.

KTT-8.qxp_KTT 25.09.2026 20:28 Page 1

Çinli Hongqi H7 ile 2.916 km. menzil!

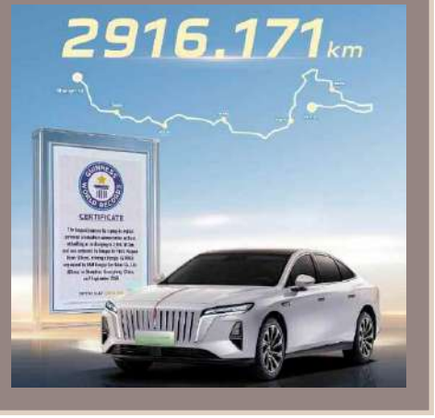


Çinli üretici Hongqi'nin hibrit sedanı H7, yakıt veya elektrik takviyesi almadan 2 bin 916 kilometre yol yaparak Guinness rekoru kırdı...

Çinli Hongqi H7'nin deposu ve bataryası 2 Eylül 2026'da doldurulduktan 6 gün sonra duruncaya kadar benzinliğe ya da şarj istasyonuna hiç uğramadan gideceği yere kadar rahatça gitti. Hibrit araç varış noktasına geldiğinde kilometre sayacı 2 bin 916 kilometre 171 metreyi gösteriyordu. Bu süre boyunca araca benzin eklenmedi ve batarya harici hiç bir kaynaktan şarj edilmedi.

H7'ye "tam dolu batarya ve bir depo yakıtla en uzun mesafeyi kat eden seri üretim şarj edilebilir hibrit sedan" dalında Guinness Dünya Rekoru'nu getirdi. Yeni dere ce, önceki rekoru yaklaşık 308 kilometre geride bıraktı. H7, Çin'in yüksek rakımlı Shangri-La bölgesinden yola çıkarak Chuxiong, Wenshan, Nanning, Yangjiang ve Huizhou üzerinden Shenzhen'e kadar rahatlıkla ulaştı.

Hongqi'nin H7 için açıkladığı en yüksek birleşik menzil, Çin'de kullanılan CLTC ölçümüne göre 1.954 kilometre. Rekor otomobili ise bu değeri yaklaşık 962 kilometre daha aşmayı başardı ve de H7, 1,5 litrelik turbo benzinli motora sahip şarj edilebilir hibrit sistem kullanarak. Üreticiye göre hibrit kullanım için geliştirilen motor yüzde 45,21 termal verimliliğe çok rahatlıkla ulaşabiliyor.



www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

28 EYLÜL 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1050 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

LiDAR'lı ucuz eBYD

BYD, en çok satan küçük elektrikli modeli Seagull ile ağabeyi Dolphin arasında konumlanacak yeni kozu "Great Seagull" modelini gün yüzüne çıkardı. Sızan ilk gerçek görseller ve teknik veriler, Çinli üreticinin şehir araçlarında teknoloji çıtasını ne kadar yukarı taşıdığını gözler önüne seriyor. Yeni "Mürekkep Yeşili" renk seçeneğiyle görüntülenen model, kapalı ön ızgarası, geometrik tasarım hatları ve keskin LED far grubuyla daha kaslı duruş sergiliyor. Mevcut Seagull'a kıyasla belirgin şekilde büyüyen Great Seagull 4.205 mm uzunluk, 1.810 mm genişlik ve 1.570 mm yükseklik ölçülerine sahip. Aracın aks mesafesi 150 mm uzatılarak 2.650 mm'ye çıkarılmış.

Elektrikli otomobiller fiyat farkını kapatıyor!

ABD'de yeni elektrikli otomobiller ile içten yanmalı modeller arasındaki fiyat farkı yüzde 16'dan yüzde 9,4'e kadar düştü. Avrupa'da ise fiyat farkı ile birlikte satışların artışı dikkat çekiyor...

Elektrikli otomobillerin yaygınlaşmasının önündeki en büyük engellerden biri olarak gösterilen yüksek satın alım maliyetleri azal maya devam ediyor. Piyasa araştırması ya pan Kelley Blue Book firması tarafından ya yımlanan Ağustos 2026 verileri, ABD pazarındaki elektrikli ve içten yanmalı otomobille rin ortalama fiyatlarının birbirine hiç olmadığı kadar yaklaştığını gösteriyor.

Yeni bir elektrikli otomobilin ortalama fiyatı Ağustos ayında 54 bin 813 dolara kadar geriledi. Bu rakam Temmuz ayına kıyasla yüzde 1,2, geçen yılın aynı dönemine göre ise yüzde 2,7 düşüş anlamına geliyor. Aynı dönemde satılan içten yanmalı yeni otomobillerle karşılaştırıldığında fiyat farkı yüzde 9,4 olarak hesaplandı. Ağustos 2025'te bu fark yüzde 16'nın üzerindeydi.

Elektrikli otomobiller ile benzinli modeller arasındaki fiyat farkı yalnızca ABD'de kapanmıyor. Avrupa'da da daha uygun fiyatlı modellerin satışa çıkmasıyla elektrikli otomobillerin ortalama fiyatında uzun süren yükseliş sona erdi. Araştırmalara göre, Avrupa Birliği'nde yeni bir elektrikli otomobilin ortalama fiyatı 2025'de %4 gerileyerek 42 bin 700 Euro'ya kadar düşmüştü.

Daha ulaşılabilir seçeneklerin çoğalmasıyla B segmentindeki elektrikli otomobillerin ortalama fiyatı yüzde 13 gerilerken, araştırmaya göre büyük elektrikli otomobiller bazı pazarlarda benzinli ve dizel muadilleriyle fiyat eşitliğine ulaşmış durumda. Küçük ve orta sınıftaki modellerde ise fiyat farkının tamamen kapanmasının en erken 2030 yılını bulabileceği tahmin ediliyor.

Avrupa'daki satış rakamları 2026'nın ilk 8 ayında yıllık büyüme % 33 ile 1 milyon 673 bin 856 tamamen elektrikli otomobil oldu. AB genelinde tamamen elektrikli araçların pazar payı Ağustos ayında yüzde 30,5'e ulaştı. Almanya'da yüzde 32,5'e, Fransa'da yüzde 38,3'e yükseldi. Norveç ve Danimarka gibi önde gelen pazarlarda ise oran sırasıyla yüzde 98,7 ve yüzde 85,9'a ulaştı.



Selzam: "Türkiye'de eKamyon üretebiliriz"

Mercedes-Benz Türk'ün yeni CEO'su Heiko Selzam, şirketin Aksaray fabrikasında elektrikli kamyon üretimi yapabileceğine dair yeşil ışık yaktı...

Aksaray fabrikasının Daimler Truck operasyonları için stratejik öneme sahip olduğunu vurgulayan MBT CEO'su Heiko Selzam, elektrikli dönüşüm sürecinde yerel talebin ve pazar koşullarının belirleyici olacağını ifade etti. Özellikle, Avrupa pazarındaki güçlerini korumayı hedefleyen marka, Türkiye'deki üretim kapasitesini elektrikli araç teknolojileriyle desteklemeye açık olduğunu duyurdu.

Heiko Selzam, Türkiye'nin sadece satış pazarı değil, aynı zamanda küresel lojistik ve üretim ağı için vazgeçilmez bir merkez olduğunu belirtti. Aksaray'daki üretim tesislerinin yüksek verimlilikle çalıştığını belirten Selzam, burada üretilen araçların sadece iç piyasaya değil, aynı zamanda geniş bir coğrafyaya ihraç edildiğini ve üretim kapasitesinin olduğunu hatırlattı.

Şirket yönetimi, küresel çapta yürütülen sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda, Türkiye'de üretim tesislerini karbon nötr hedefleriyle uyumlu hale getirmek için çalışmalarını sürdürüyor. Selzam, elektrikli kamyonların yaygınlaşmasının ticari taşımacılık maliyetlerini uzun vadede düşüreceğini ve çevreci çözümler için zorunluluk haline geleceğini ifade etti.



MBT iş ortakları buluştu

Mercedes-Benz Türk, kamyon ve otobüs ekosisteminin farklı alanlarında faaliyet gösteren iş ortakları ile 21-23 Eylül 2026 tarihleri arasında Kıbrıs'ta düzenlenen toplantıda bir araya geldi. Organizasyon kapsamında ilk gün Otobüs Satış Bayi Toplantısı, ikinci gün ise Satış Sonrası Hizmetler Bayi ve Yetkili Servis Toplantısı ile BusStore Acente Toplantısı gerçekleştirildi.

Otobüs Satış, Satış Sonrası Hizmetler ve BusStore ekipleri ile bayi ağını aynı organizasyonda buluşturarak, ortak hedef ve öncelikleri bütünsel bir yaklaşımla ele aldı. Pazarın mevcut dinamikleri, müşteri beklentilerindeki değişim, bayi ve yetkili servis ağının gelişimi, hizmet kalitesinin artırılması ve ikinci el otobüs pazarındaki fırsatlar ana gündemi oluşturdu.



XPeng teknolojisini lisanslamaya hazır

XPeng, SUV modeli G9L'i Çin'de piyasaya sürdüğü gün yaptığı açıklamada, EV teknolojisini lisanslayacağını açıkladı...

XPeng G9L, şirketin VLA 2.0 AI modelini ve IRON insansı robotunda kullanılan Turing AI çipinin aynısını kullanıyor. Teknoloji işini robotaksiler, robotik ve diğer fiziksel yapay zeka uygulamaları alanlarına geniş letmeyi planlıyor. Bu strateji, şirketin faaliyetlerini araç satışlarının ötesine taşıyarak çeşitlendirmesine yardımcı olabilir.



Made in Türkiye Opel kamyonet

Opel, hafif ticari araç ürün gamının güçlü modellerini 14-20 Eylül 2026 tarihleri arasında Almanya'nın Hannover kentinde düzenlenen sektörün en önemli ticari araç fuarlarından IAA Transportation 2026'da sergiledi. Türkiye'de Tofaş tarafından üretilen Opel Vivaro Kamyonet, dizel motor seçeneğiyle ilk kez uluslararası arenada görücüye çıktı. Dayanıklı yapısı, fonksiyonel yükleme çözümleri ve iş odaklı özellikleriyle öne çıkan "Made in Türkiye" imzalı Vivaro Kamyonet, 110 kW (150 HP) güç ve 370 nm tork üreten 2.2 litrelik turbo dizel motoruyla pazara sunulacak.



12 yıl garanti 1000 km. menzil

CATL, , özellikle uzun mesafeli taşımacılık ta kullanılacak ağır ticari araçların menzil, şarj süresi ve işletme maliyeti ihtiyaçlarına odaklanıyor. Tectrans II'nin ağır sınıf kamyonlar için geliştirilen en yüksek kapasiteli versiyonu 1.000 kilometreye kadar menzil sunuyor. Batarya, megavat seviyesinde hızlı şarj desteği ile 25 dakikada yüzde 80 doluluğa ulaşma başarısı gösteriyor.



Kıyıdan kıyıya otonom uçuş

Joby Aviation, geliştirdiği otonom uçuş teknolojisini uzun mesafeli bir uçuşla test etti. Testler için dönüştürdüğü Cessna Caravan tipi uçak, Kaliforniya'dan Kuzey Carolina'ya yaklaşık 5.148 kilometre boyunca insan müdahalesi olmadan uçtu. Joby, bu uçuşu ABD genelinde gerçekleştirilen ilk tam otonom uçuş olarak tanımladı. Uçak, taksi hareketlerinden kalkışa, seyir uçuşundan inişe kadar aşamaları otonom gerçekleştirdi.



Trump AI Force gelmeye hazır!

ABD Başkanı Donald Trump, YZ sektörüne yönelik eleştirilerin arttığı dönemde Space Force (ABD Uzay Kuvvetleri) benzeri bir AI Force (Yapay Zeka Gücü) oluşturacağını ve yapay zeka çarı atayacağını açıkladı. Ayrıca YZ kavramının adını değiştirecek.