KTT-1.qxp_KTT 2.10.2026 16:05 Page 1





İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (P.P 2)

kentiçi toplutaşıma

5 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1051 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)



Toplu taşıma kültürü *Maalesef* dünyanın sorunu!

Dünya'nın her yerinde kurallar daha da sertleşiyor. Toplu taşımada diğer yolcuları rahatsız eden davranışların artık ağır yaptırımlarla karşı karşıya kalması isteniyor... 2'DE

ÖHO OTORİTENİN FİNANSÖRÜ MÜ?

Otoritenin gelir-gider dengesini gözetmediği ücretsiz taşıma inadı, taşımacıyı hizmet dışı bırakıyor. Esnaf, "devlet, yükü bize yıkmak yerine yolcu başı maliyet modeli getirmeli" diyor...

- Türkiye'de kent içi toplu taşıma hizmeti yasal mevzuatları gereği devletin asli görevlerinden olup, hizmetin yürütülmesi ve denetlenmesi doğrudan belediyelerin uhdesindedir. Ancak, zaman içinde belediyeler idari pratiklerinde hizmet kalitesinden ziyade dönemsel kamuoyu algısını ve siyasi öncelikleri baz alması, sistem genelinde yapısal aksaklıklara yol açmaktadır. Kamu yöneticileri bu ilave sorunlara neden olan sistem hantallığını aşmak adına, bu defa de mülkiyeti özel sektöre ait olan ancak, hizmet esasları belediyeler tarafından belirlenen "hizmet satın alma" modeline yönelmiştir.

- 3030 sayılı büyükşehir belediye yasası sonrası 5216 sayılı yasa çıkartılarak bu yasada yapılan ek düzeltici işlemle hizmet satın alma yetkisi belediyelere verilmiştir. Bu yöntemle belediyeler, bu uygulamalara itmiştir. Bu modelin kullanılır olmasına rağmen, yarar açısından kamu-özel sektör ile özel sektör verimliliğinin eş güdümlü yürütecek yasal ve kurumsal altyapılanması tam anlamı ile kurulamadığından kadük kalmıştır. Model kalıcı sürdürülebilir bir sistematiğe dönüştürülmediği için de Özel Halk Otobüsleri, belediyelerin tek taraflı hazırladığı çalışma yönergelerine mahkum olmuştur.

- Sektör temsilcileri mevzuatta "paydaş" veya "yardımcı unsur" tanımlansa bile karar alma mekanizmalarının dışında bırakıldıklarından operasyonel risklerin tamamını üstlenmek durumunda kalmışlardır. Yaşanan bu öz sermaye kayıpları karşısında esnafın çatı örgütü olan TÖHOB (Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği Derneği), hakkaniyetli bir gelir-gider dengesi kurulması amacıyla ortak akıl çalıştayları düzenlenmesine rağmen, taraflar arası dengeli hizmet ve denetim modelinin oluşturulması yönündeki kurumsal girişimler idareler nezdinde hiç bir şekilde karşılık bulmamıştır. Öyle ki, yaşanan bu krizin en önemli etkeni haline getirilmiştir.

- Makroekonomik istikrarsızlık, artan akaryakıt ve işletme giderleri karşısında zorlanan Özel Halk Otobüsü esnafı, sorunların çözümü adına iki hükümet döneminde kurulan resmi ulaşım komisyonlarının çalışmalarından somut hiçbir bir sonuç alamamıştır. Bu süreçte yerel yönetimlerin, örneğin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin öz kaynaklarıyla araç envanterini genişletmesi, esnafla iş birliği içeren yapısal reform yapmak yerine sektöre alternatif kamu modelleri geliştirildiğini göstermesi ile piyasa belirsizliğini tırmandırmış, "bardağı taşıran son damla" olarak algılanmasına neden olmuştur.

- Yaşanan tüm aşamalar sonucu Özel Halk Otobüsü esnafı, mevcut finansal koşullarda hizmete devam edemeyeceğini açık açık belirtmesi ile durumu aynı zamanda da kamuoyunun takdirine sunmuştur. Sektörün, ticari birer işletme olduğu hatırlanırsa esnafın "devletin sosyal politikalarının finansman kaynağı" diye konumlanamayacağı açıktır. Sosyal devlet ilkesi gereği dezavantajlı gruplara sunulan destekler, emeğiyle geçinenlere bu yüzden yüklenmemelidir. Hükümet ve yerel yöneticiler, sektörün krizden çıkması için araç başı sembolik destek ödemekten vazgeçilip, yolcu başı gerçek maliyeti net hesaplanıp, ödenerek sorun kökten çözülmelidir.

OTOKAR Conecto üretimi başladı

Otokar, 2025 yılında Daimler Buses ve Mercedes-Benz Türk ile imzaladığı üretim anlaşması kapsamında Conecto Solo otobüsün seri üretimine Sakarya'daki fabrikasında başladı... 3'DE





Başlığı siz atın!

İstanbul trafiğinin yıllık ekonomik maliyeti yaklaşık 10 milyar dolar ancak, yaya problemi çok daha büyük sorun... 2'DE



İstanbul'a yağmur yağınca kızarıyor!

İstanbul'da haftanın ilk iş günü, tıkalı olan trafik bir de yağmur yağınca yoğunluk haritasında kırmızıya dönüyor. Çünkü, 2000 yıllık kentin altyapısı olmadığı için bu durumu kaldıramıyor... 2'DE

Öğrenci dostu abonman tarifeleri

Balıkesir Toplu Taşıma A.Ş., öğrenciler için hazırladığı özel hazırlanan abonman tarifeleri daha uygun fiyatla daha çok biniş yapabilme imkânı sağlıyor... 6'DA



XIAOMI KURALLARI YIKTI

Bir otomobil üretimi 76 saniye sürüyor!

Çinli üreticiler otomasyon, yenilikçi tasarımlar, gelişmiş lojistik ve devlet desteği sayesinde giderek daha fazla sayıda yüksek teknoloji ürününde küresel üstünlük sağlıyor... 5'DE



Av. Erhan GÜNEŞ — BAŞYAZI — E DENETİM — 2

Onur ORHON — İSTANBULLU — UMUT — 2

M.Şevket ERTURAN — GÖZLEM — Bu mesaj doğru okunmalı! — 3

Feyzullah GÜNDOĞDU — KAVŞAK — SIFIR KAZAYA GİDEN YOL — 4

Dr. Ejder ORMANCI — YOLCULUK — Habitat... — 4

Alexandra N.NAJAFLI — ECONOMIX — Dünden Bugüne İktisat — 5



KTT-2.qxp_KTT 2.10.2026 16:06 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

E DENETİM

İSTANBUL'da özel halk otobüslerinin tarihi geçmişi 100 yıla dayanmaktadır. Özel halk otobüsleri İstanbul Büyükşehir belediyesine bağlı İETT işletmeleri genel müdürlüğünün yürütüm ve denetimi altında hizmet vermektedir. Tabi ki özel halk otobüsleri kamu kurumunun denetimi altında çalışmak zorundadır.

Denetim ve disiplinin olmadığı yer de düzensizlik, verimsizlik ve kaos kaçınılmazdır. Bir sistemde, iş yerinde, okulda veya toplumda kontrol mekanizmaları ve kurallara uyum ortadan kalktığında şu sonuçlar ortaya çıkar:

Kaos ve Düzensizlik: Kuralların olmadığı bir ortamda herkes kendi çıkarlarına göre hareket eder. Bu durum tam bir kargaşaya yol açar.

Verimsizlik ve Başarısızlık: Hedeflere ulaşmak için gereken planlı çalış ma disiplin yoksa sürdürülemez. İşler aksar ve başarı imkansız hale gelir.

Güven Kaybı: Adaletin, denetimin olmadığı bir ortamda kimse kimseye güvenemez. Hak eden değil, kuralları çiğneyen öne çıkmaya başlar.

Gelişimin Durması: Öz disiplin ve dış denetim insanı ve kurumları geliştiren unsurlardır. Bunlar olmadığında tembellik ve durağanlık baş gösterir.

Özetle; denetim ve disiplin, özgürlüğü kısıtlayan unsurlar değil; tam aksine başarıyı, huzuru ve adaleti güvence altına alan temel direklerdir.

İETT'nin tutum ve uygulamaları işletmeciyi sektörden uzaklaştırma ve işinden soğutmaya neden olmaktadır.

E DENETİM adı altında geriye dönük kamera kayıtlarını 3 ay geriden izleyip işletmeciye ceza vermek iyi niyet olarak kabul edilemez.

Düzenli olarak şoförün izlenip performansının değerlendirilmesi hukuka aykırı bir eylemdir.

Yetkili daire başkanları ve birimlerle toplantı yaptık.

Talebimiz net; yolcu şikayeti var ise kamera izlenip işletmeciye cezasının verilmesine karşı değiliz yalnız ceza yazmaya yer aramak için izleme yapılmasına karşıyız bu durum hukuka aykırıdır. Talebimiz doğrultusunda yolcu şikayeti kriteri kabul görmez ise yargı yoluna gideceğimizi kuruma bildirdik. Kimsenin esnafın emeğini cezalar ile suistimal etmesine müsade etmeyeceğiz.

Denetlenmeye karşı değiliz, adil ve şeffaf olmayan, orantısız ve ölçüsüz iyi niyetten uzak denetime karşıyız.

İyi çalışmalar...

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı





Toplu taşıma kültürü dünyanın sorunu!

Maalesef

Dünya'nın her yerinde kurallar daha sertleşiyor.Toplu taşımada diğer yolcuları rahatsız eden davranışların artık ağır yaptırımlarla karşı karşıya kalması isteniyor...

AB-Dünya'nın bir çok ülkesinde toplu taşıma araçlarında yolcuların huzurunu bozan davranışlara yönelik yeni kurallar devreye giriyor. Otobüs, metro, tren ya da BRT'de yüksek sesle müzik dinlemekten koltuğa ayak uzatmaya kadar birçok davranış artık para cezasıyla karşı karşıya. İhlalin niteliği ne göre ceza yaklaşık 39 bin 500 TL. 'den başlayıp 495 bin TL.'ye kadar çıkabilecek. Bunun son örneği Singapur Kara Ulaştırma Kurumu (LTA), toplu taşımada düzeni ve yolcu konforunu korumaya yönelik yeni uygulamaları hayata geçirdi. Daha önce büyük ölçü de otobüs şirketlerinin kendi kuralları kapsamında değerlendirilen bazı davranışlar artık yasal ihlal sayılacak. Bu kapsamda, toplu taşıma modlarından birinde yüksek sesle müzik veya ses yayını yapmak, koltuklara ayak koymak, yemek yemek, içmek ve çöp atmak gibi davranışlara yaklaşık 100 Singapur doları yaklaşık 39 bin 500 TL. para cezası uygulanıyor.

Düzenlemelerde daha ciddi ihlaller için ise çok daha yüksek cezalar ön görülüyor. Otobüs terminallerinde yolcuların geçişini engellemek veya güvenlik açısından tehlike oluşturmak gibi davranışların yanı sıra otobüs, aktarma merkezi ya da terminalin herhangi bir bölümünü kirletenlere 4 bin dolara kadar para cezası kesilebilecek. Yetkililer, düzenlemelerle toplu taşıma alanlarında düzenli ve güvenli bir ortam oluşturulmasını hedefliyor.

Toplu taşımada yolcuların huzurunu korumaya yönelik benzer kurallar farklı ülkelerde de gündeme geliyor. Polonya'nın Krakow kentinde bu yıl yürürlüğe giren düzenlemeler kapsamında, toplu taşıma araçlarında cep telefonu veya diğer elektronik cihazları kullanarak huzur ve sükuneti bozacak davranışlarda bulunanlara 400 zlotiye, yaklaşık 150 Euro'ya kadar para cezası uygulanması öngörülmüştü. Avrupa'nın bir çok ülkesinde ise durum hiç de farklı değil. Bazı cezaların 3.500 Euro'ya çıktığı biliniyor. Toplu taşıma kültürünün her geçen gün değer kaybetmesi ise yöneticileri ciddi ciddi düşündürüyor. Çünkü, kimse cezalara aldırış etmeden aynı davranış biçimini sürdürüyor.



ONUR ORHON
orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

UMUT

UMUT etmek her zaman iyidir. İnsanı ve toplumu diri tutar. O nedenle mücadele bırakılmaz, hak arayışları sürer. Esnafın önemli bir parçası olan özel halk otobüsü işleticileri de meslek odaları üzerinden bu esnaf topluluklarının bağlı olduğu birlikleri belirler.

TŞOF başkanlığına Mehmet Yiğiner-'in gelişiyle birlikte hareketlenen camia, sorunlarının çözümü yolunda yeni bir umuda yelken açtı.

Bu son derece anlaşılabilen ve haklı bir umut olarak dikkati çekiyor.

Şimdi TŞOF Başkanı Yiğiner, Bende vi Palandöken'in çekilmesiyle beraber tek aday olarak girilen seçimle TESK başkanı da oldu.

Dolayısıyla esnafın sahip olduğu en yetkili koltuklar, artık şoför esnafına daha yakındır.

Elbette tüm sorunlar bir anda sonlan mayacaktır. Bu fırsat doğru değerlendirilmeli ve öncelikli konulardan başlamak üzere hareket edilmelidir.

TÖHOB Başkanı Ercan Soydaş, bu süreci yönetecektir.

Unutulmamalıdır ki TESK yapılanma sı tüm esnaf ve sanatkarları bünyesinde barındırmaktadır.

Her sektörde başta ekonomik olmak üzere çok sayıda konu birikmiş durumdadır.

Her alandan hızlıca taleplerin yerine gelmesi beklenecektir.

Genel seçim ortamına doğru hızlı akan bu süreçte tümü beklemekten ziyade önceliklerin gündeme alınması sağlanmalıdır.

Yiğiner başkanın önünde 4 yıllık bir dönem gelişim sağlamak için yeterlidir. Böyle bakılırsa daha kolay yol alınabilir.

Diğer taraftan Sayın Yiğiner'i kutlamak gerekir.

İki dönemlik bir zamanda yıllardır aynı kişilerin yönettiği, önce TŞOF, şimdi TESK bünyesinde bir değişimin adımını atmıştır.

TESK başkanlığı hayırlı olsun.

Umuyor ve diliyoruz bu değişimler esnafın hak ettiklerinin elde edilmesinde yararlı olur.

Böylesine ekonomik olayların etkilendiği ülkemizde, artan maliyetler karşısında esnafa nefes aldıracak uygulamalar hayata geçer.

İstanbul yağmur yağınca kızarıyor!

İstanbul'da haftanın ilk iş günü, tıkalı olan trafik bir de yağmur yağınca yoğunluk haritasında kırmızıya dönüyor. Çünkü, kent altyapısı olmadığı için bu durumu kaldıramıyor...

İSTANBUL-Meteoroloji Genel Müdürlüğü, yıllardır, özellikle, İstanbul için yağmur alarmı verince olanlar oluyor. Köprü altlarını su basıyor, caddeler yollar tıkanıyor, toprak kayıyor evler kullanılmaz hale geliyor, mazgallar kentin yapısına uygun olmadığı için çalışmıyor ve ticaret dahil herşey duruyor.

Geçtiğimiz hafta yine üst üste yağan yağmurla birlikte sorunlar bir kez daha ortaya döküldü. Onlarca yıldır ne bir çözüm bulundu, ne de bulunması için çaba sarf edildi. Büyükşehir olmadan önce de böyleydi, olduktan sonra da böyle. Küçük dokunuşlarla geçiştirildi ancak, dünün problemleri bugün katlanarak çözülemez hale geldi.

Sabah işe gidiş, akşam iş çıkışı trafik yoğunluğu kabus gibi bir hale geliyor. İstanbullu'nun kendi haline bırakılması ile vatandaşlar kendi çabaları ile çözüm üretmeye gayret ediyor ancak, her geçen gün şehir biraz daha batıyor. Neresinden tutarsak, tutalım İstanbullu'nun elinde kalıyor. Ne bir şehir planlaması var, ne de yönetimsel bir çözüm otoritesi. 2000 yıllık şehir kendi imkanları ile hasbelkader yaşıyor.

Trafik yoğunluğunun yüzde 90'lara çıktığı gün oluyor ki, o gün zaten tüm İstanbullu'nun sinir katsayı ölçülemez hale geliyor. Bir yılın 288 saatini trafikte kaybeden İstanbullu hem cebinden, hem zamanından, hem de ülke ekonomisinden yiyor. En son rakamlar megakentin trafik sıkışıklığının ekonomik maliyetini 10 milyar dolar olarak gösteriyor. Bu da, sözün bittiği yer oluyor.



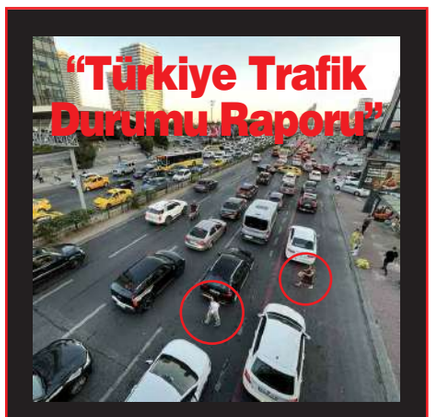


Motokuryeler için yeni bir dönem

Motosiklet kazalarındaki artış sonrası harekete geçildi. İçişleri Bakanı Mustafa Çiftçi, yeni denetim sürecine ilişkin dikkat çeken açıklamalarda bulundu...

ANKARA-Türkiye genelinde artan motosiklet kazalarına dikkat çeken Bakan Çiftçi, **"Türkiye'de şu an 2 kazadan biri motosiklet kaynaklı"** dedi. Bakan Çiftçi, büyükşehirlerde motosiklet kullanımının artmasıyla birlikte kazaların da daha görünür hale geldiğini belirtti. Bu kapsamda bakanlık bünyesinde motosikletlere yönelik özel bir eylem planı hazırlandığını açıkladı. Bakan Çiftçi, motosiklet kazalarında motokuryelerin durumuna ilişkin de dikkat çeken rakamlar verdi. Motosiklet kullanıcıları arasında motokuryelerin oranının yüzde 1,6 olduğu nu belirterek, motosikletlerin karıştığı kazaların yüzde 16-17'sinin motokuryeler tarafından gerçekleştiğini söyledi.

Bakan Çiftçi, bu oranın bakanlık tarafından yakından takip edildiğini ve özellikle yoğun tesli mat temposunda çalışan kuryele re yönelik ek tedbirlerin uygulanacağını ifade etti. Uzun çalışma saatleri, zaman baskısı ve yoğun şehir trafiğinin motosiklet sürücülerini daha fazla riskle karşı karşıya bıraktığını belirterek, yeni plan kapsamında denetimlerin daha da artırılacağını kaydetti.



KORKUTUCU!

İstanbul trafiğinin yıllık ekonomik maliyetinin yaklaşık 10 milyar dolar ancak, yaya problemi daha korkutucu...

İSTANBUL-Esenler Belediyesi Prof. Dr. Sadettin Ökten Şehir Düşünce Merkezi tarafından hazırlanan "Türkiye Trafik Durum Raporu"nda, ülkenin trafik sorununun ekonomik kayıplardan sürücü davranışlarına, trafik kültüründen denetim ve şehir planlamasına kadar çok boyutlu olduğu belirtildi. Yaklaşık 3 bin kişinin katıldığı saha araştırmasıyla İstanbul, Ankara, Eskişehir, Malatya'da trafik polisleri, sürücüler, sürücü kursu temsilcileri, zabıta görevlileri ve motokuryelerle gerçekleştirilen odak grup görüşmeleri ne dayanan raporda, İstanbul'daki trafik sıkışıklığının yıllık ekonomik maliyetine ve trafik yoğunluğunun yol açtığı zaman kaybına ilişkin veriler de ortaya konuldu. Raporda, katılımcıların yüzde 55.5'i nin yaşadığı bölgedeki en önemli trafik sorunları olarak sürücülerin dikkatsizliğini, kasıtlı kural ihlallerini, trafik bilinci eksikliğini gösterdiği, yol kapasitesinin yetersizliği ve otopark sorununu ile yayaların duyarsızlığını gösteridi.



Avrupa'da toplu taşıma ucuz değil!

Araştırmalar 2023 yılından bu yana 14 AB başkentinde toplu taşıma ücretleri arttığını bazı şehirlerde artışın yüzde 50'yi aştığını, 4 kentte ucuzladığını gösteriyor...

AB-Yeni bir araştırma, son 3 yılda 14 AB baş kentinde toplu taşıma bilet fiyatlarının belirgin şekilde arttığını gösteriyor. AB'nin 27 üyesi ile birlikte Birleşik Krallık, İsviçre ve Norveç ve bu ülkelerin başkentleri aylık ve yıllık top lu taşıma biletlerinin erişilebilirliğini ve karşılanabilirliğini değerlendirilirken, uzun vade li toplu taşıma abonmanlarının kapsamına da incelendiğinde bunlara biletin hangi bölgele re geçerli olduğu ve hangi toplu taşıma türle rini kapsadığı, kırılgan gruplara yönelik indirimler ve toplu taşıma biletlerine uygulanan katma değer vergisi (KDV) de dahil edildi.

Ulusal ve yerel yönetimlerin yalnızca toplu taşıma kullanıcılarına fayda sağlamakla kalmayıp karayolu ve hava ulaşımından kaynaklanan emisyonları ve AB'nin fosil yakıtlara bağımlılığını da azaltacak, uygun fiyatlı **"iklim biletleri"** uygulamasını hayata geçirmesini istiyor. Avrupa kıtasında turistlerin en çok tercih ettiği Londra, Amsterdam ve Paris, aynı zamanda yaşamanın pahalı olmasıyla da biliniyor. Dolayısıyla, aylık bazda en yüksek toplu taşıma maliyetlerine sahip olmaları pek şaşırtıcı değil. Londra, aylık 162 Euro'luk ücretle listenin başında yer alıyor onu Amsterdam aylık 107 Euro ve Paris aylık 77 Euro iz liyor. 2023'ten bu yana en sert artış yüzde 67 ile Lefkoşa, Amsterdam'da yüzde 55, Madrid'de yüzde 50, Bratislava'da yüzde 32 artış görüldü. Berlin yüzde 29, Viyana yüzde 26 Kopenhag, Bükreş, Vilnius, Brüksel ve Londra'da yüzde 10'luk artış kaydedildi.

KTT-3.qxp_KTT 2.10.2026 16:06 Page 1



OTOKAR Conecto üretimi başladı

Otokar, 2025 yılında Daimler Buses ve Mercedes-Benz Türk ile imzaladığı üretim anlaşması kapsamında Conecto şehir otobüsünün seri üretimine Sakarya'daki fabrikasında başladı...

SAKARYA-Otokar 60 yılı aşkın otobüs üretim deneyimi ve kabiliyetiyle hayata geçirdiği üretim kapasitesini Sakarya Arifiye'deki tesislerinde düzenlenen törenle Conecto için üretimde kullandı. Otokar CEO 'su Aykut Özüner, Daimler Buses CEO'su Till Oberwörder, Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı ve CEO'su Heiko Selzam, şirketlerin yönetim ekipleri ile projede görev alan mühendislik ve üretim çalışanlarının katıldığı, üretim hattın da gerçekleştirilen törende seri üretimin ilk aracı banttan indirildi.

Otokar CEO'su Aykut Özüner; **"Otokar, Daimler Buses ve Mercedes-Benz Türk ekiplerinin yürüttüğü güçlü iş birliğinin somut sonucunu bugün Sakarya fabrikamızda banttan inen ilk seri üretim araçla alıyoruz. Bu başarı; projeye emek veren herkesin özverisini, uzmanlığını ve ekip çalışmasını yansıtıyor. Otobüs üretimindeki uzmanlığımızla Mercedes-Benz Conecto modelini Sakarya tesislerimizde üretmekten gurur duyuyoruz. Küresel üretici kimliğimizi daha da güçlendiren bu stratejik ortaklık kapsamın da, kullanıcıların yüksek kalite beklentilerini eksiksiz karşılayan araçlar üreteceğiz"** dedi.



Daimler Buses CEO'su Till Oberwörder, **"Seri üretimin başlaması, Otokar ile iş birliğimizde önemli bir aşamayı temsil ediyor. Avrupa'da otobüslerimize yönelik talep güçlü seyrini koruyor ve Mercedes-Benz Conecto pek çok pazarda önemli bir rol oynamaya devam ediyor. Üretim kapasitemizi artırarak müşterilerimize güvenilir hizmet sunma kabiliyetimizi güçlendirirken, operasyonlarımızın karlı büyümesini de destekliyoruz. Otokar, geniş üretim uzmanlığına sahip, saygın ve güvenilir bir ortak. Birlikte, müşterilerimizin Daimler Buses markasından beklediği yüksek kalite standartları sağlayacağız"** dedi.

Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı ve CEO'su Heiko Selzam şöyle konuştu: **"Geride bıraktığımız aylarda Daimler Buses, Mercedes-Benz Türk ve Otokar ekipleri; üretim hazırlıklarının gerçekleştirilmesi, süreçlerin oluşturulması ve gerekli kalite standartlarının karşılanmasının sağlanması için yakın iş birliği içinde çalıştılar. Seri üretimin hedeflenen takvimde ve Mercedes-Benz markasının yüksek kalite standartları tam olarak karşılanarak başlaması, önemli bir başarının yanı sıra tüm ekiplerin üstün özverisini, uzmanlığını ortaya koyuyor. Bu proje, Mercedes-Benz Türk'ün Daimler Buses üretim ağının gücüne ve esnekliğine nasıl katkı sağladığını, Avrupa genelindeki müşterilerimize bekledikleri güvenilirlik ve kapasitede hizmet sunmamızı sağlıyor."**

Seri üretimin başlaması, Sakarya'daki Otokar tesisinde yürütülen ön seri üretim sürecinin başarıyla tamamlanmasının ardından gerçekleşti. Daimler Buses, aracın tüm ana bileşenlerinin yanı sıra üretime özel ekipmanları da doğrudan Otokar'a tedarik ediyor. Ayrıca, uzman Daimler Buses ve Mercedes-Benz Türk ekibi üretim faaliyetlerini sahada destekleyerek kalite standartlarına uygunluk sağlıyor.

M.ŞEVKET ERTURAN



GÖZLEM

Bu mesaj doğru okunmalı!

BURDUR esnafı adabını koruyarak sıkıntılarını sergileyenlerden sadece biri. ama örnek, önde gidenidir. Burdur halkına düzgün hizmeti ile tanınan yılların başkanı sayın Mustafa Acar, yıllardır halkı sürdürülebilir kalite ve konforda taşıması için yapılması gerekenleri tekrar eder durur. Bunda yalnız değil. Asıl talebi ülke geneli sektörle birlikte kurulan TÖHOB da aynı şeyleri söyler. Oysa, derneği kurar kurmaz, hükümet erkanı üst çatı olarak ona yakın durdu. İş birliği ile sistemi iyileştirmeyi kabul etmişti. Nedense sonrası gelmedi, iş belediyelere havale edildi. TÖHOB hala uğrası sürdürmektedir. Esnafla birlikte dayanmaya çalışır...

Çatı kuruluş olma bilinciyle hareket ederek, ülke de yaşanan toplu taşıma sorunlarını da doğru gözlem ile sadece sistemin kullanılamaz ve uygulama esasları artık talebi karşılayamaz sistemsizlikten olduğunu iletir de varmış görünenlerin dışında duyan yoktur. Koskoca hükümet iki dönem kurduğu ulaşım komisyonundaki tespitlerini dahi hayata geçirememesi neyi gösterir?

Olana rağmen esnaf susar. Bu kez durum öyle değil.

Çünkü bıçak kemiğe dayandı. Yönetim erkanı pek umursamasa bile, esnaf sonunda çözümü halkla bulmak için özrünü ileterek taşıma yapamayacaklarını "Sen de destekle" diyor. Böyle istek bambaşka sonuç demektir. Yoksa hükümet, bu kez de kayıplarını ayyuka çıkaranların feryatlarından sese kulak vermeyecek mi? Hep birlikte göreceğiz!

TÖHOB ve Mustafa Acar, artan akaryakıt, personel, bakım, yedek parça ve sigorta giderleri nedeniyle toplu taşıma hizmetinin ekonomik açıdan sürdürülemez halde "Sorunu çözün" diyor. Halka da seslenerek "çözümde destekçi olun" diye ekliyor, sırtlarına yüklenen ücretsiz usulsüz kart kullanımı çeşitli ek yüklerle tedirgin edildiğimizi de bil diye halka yapılanları duyuruyor.

Burdur kooperatif başkanı yönetimiyle, hizmetin aksamaması için mevcut şartlarını sonuna kadar zorlayıp bu zorlanmayı ifade ediyor. Özetle; ana hizmeti sürdüremez hale geldiklerini, akaryakıt fiyatlarındaki artışı, personel ve işçilik giderleri, yedek parça, bakım-onarım ve sigorta maliyetlerin işletmecilere yüklediği yükün taşınamaz olduğunu, "gelir gider arasındaki makas açılarak dayanılmaz oldu" diyor. "Bıçak kemiğe dayandı" demek olan, asla hükümet tasarruflarını öncelikli tercilerine karışma çıkışı olmadığı nı vurgulayıp, sadece tercihin maliyeti olanın karşılayıcısı artı esnafın olamayacağını, kamu otoritesine de "bu yüzden de sırtımıza o maliyeti yükleme" diyor. Öneri açık. Gayet olabilirliği yüksek. Toplu taşıma maliyetini, uyguladığı biçimde ki fert başı gerçek maliyet hesabına göre bana öde diyor.

Bir hatırlatma ve öneri de sunuyor: "Ulaşım esnafı, devletin sosyal politikalarının finansman kaynağı değildir. Sosyal devlet olmanın gereği eğer vatandaşın yanında olmaksa, ona yapılacak desteklerin maliyeti emeğiyle geçinen ulaşım esnafına kesme.

Onun yerine, taşıma maliyetinin sembolik araç başı ödeme yerine taşıma maliyetin yolcu başı hesabına göre belirleyerek esnafın taşıma tarifesini ona göre belirle" diyor.

Gayet açık ve net biçimde "artık yeter kalıcı hakkaniyetli ve adil çözüm sağla" isteğini halkla paylaşarak netleşiyor. Bu isteğe kulak vermek gerekir diyorum...



Arkas su altı ses kirliliğini önlüyor!

IMO'nun GEF ve UNDP ile yürüttüğü su altı ses gülümtüsünü önmele projesine Arkas da katılarak destek verdi. Arkas, filosunu çevreci olarak değiştiriyor...

İSTANBUL-Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), ticari gemilerden kaynaklanan sualtı gürültüsünün özellikle deniz memelileri başta olmak üzere deniz canlıları üzerinde kısa ve uzun vadeli olumsuz etkiler yaratabileceğine dikkat çekiyor. Bu nedenle konu, deniz kirliliğinin daha az görünür ancak giderek daha fazla önem kazanan boyutlarından biri olarak değerlendiriliyor. IMO'nun GEF ve UNDP ile yürüttü ğü GloNoise Partnership kapsamında Mart-Nisan 2026 döneminde altı pilot ülkede gerçekleştirilen çalıştaylarda yaklaşık 200 kamu, akademi, araştırma ve sektör temsilcisi bir araya geldi. Çalışmalar; sualtı gürültüsünün ölçülmesi, yoğunlaştığı bölgelerin belirlenmesi ve azaltım yöntemlerinin geliştirilmesine odaklandı.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin Nisan-Mayıs 2026'daki 84. toplantısında, gemilerden yayılan sualtı gürültüsüne ilişkin deneyim oluşturma döneminin 2028 sonuna kadar uzatılması konusunda prensipte uzlaşıldı. Ayrıca, gelecekteki önlemlere bilimsel temel oluşturması amacıyla IMO bünyesinde kapsamlı bir sualtı gürültüsü çalışması yapılması gündeme alındı. Sualtı gürültüsünü azaltmak, geminin yalnızca akustik performansına odaklanan bağımsız bir mühendislik meselesi değil. Pervane tasarımı, gövde yapısı, makine sistemleri, geminin hızı, bakım uygulamaları gibi birçok unsur ortamıyla kurduğu fiziksel ilişkiyi etkiliyor.

SIZINTILAR VE ATIKLAR 3 KAT ARTTI!

Okyanuslarda petrol alarmı!

Okyanuslardaki tahmini petrol kirliliğinin yüzde 90'ından fazlası, koruma altındaki bölgeler de dahil olmak üzere ülkelerin karasularında meydana geliyor...

NEW YORK-Yeni bir uydu analizinde her yıl okyanuslarda tahmini 1,58 milyon km.²'lik alan petrol sızıntılarıyla kaplanıyor. Bu, İspanya'nın yüzölçümünün 3 katına denk geliyor. Ancak, Deepwater Horizon faciası gibi büyük ve manşetlere taşınan sızıntıların aksine, kirliliğin önemli bir bölümü kamu oyunun fazla dikkatini çekmeyen daha küçük petrol sızıntıları şeklinde ortaya çıkıyor.

Koruma teknolojileri alanında faaliyet gösteren kâr amacı gütmeyen SkyTruth tarafından yapılan analiz, kaynağı belirlenebilen petrol sızıntılarının yaklaşık yüzde 81'inin gemiler le bağlantılı olduğunu ortaya koyuyor. Petrol tankerleri ve yük gemileri en yaygın kaynaklar olurken, denizlerdeki petrol ve doğal gaz altyapısı da sızıntıların :18'inden sorumlu tutuldu.

SkyTruth Baş Teknoloji Sorumlusu Karl Wuster, **"Petrol kirliliği, manşetlere taşınan sızıntılardan çok daha sık meydana gelen, sürekli ve küresel bir sorun"** diyor.

23 Eylül'de NewYork İklim Haftası *(Climate Week NYC)* kapsamında yayımlanan analiz de, 2023-2025 yılları arasında toplanan uydu gözlemleri ile SkyTruth'un Cerulean petrol kirliliği izleme sisteminden el de edilen veriler kullanıldı. Araştırmacılar, uydu kapsama alanındaki ve gemi yoğunluğundaki farklılıkları da hesaba katarak gemilerden deniz açıklarındaki tesislerden kaynaklanan yıllık kirliliği modelledi.

Araştırmaya göre, tahmini petrol kirliliğinin yüzde 90'ın dan fazlası, çoğunlukla kıyı şeritlerine yakın olmak üzere ülkelerin karasularında meydana geliyor. En yüksek yoğunluklar dan bazıları Kızıldeniz, Basra Körfezi, Akdeniz ve Karadeniz 'in yanı sıra Batı Afrika açıklarında ve Endonezya çevresinde ki sularda tespit edildi. Sky Truth'un analizi, kirliliğe tekrar tekrar neden olan bazı kaynakları da ortaya çıkardı. Araştırmacılar, 16 gemiyi petrol sızıntılarının yakınında defalarca tespit etti. Bunlardan üçü, Palau bandıralı bir yük gemisi, Rusya'ya ait bir petrol tankeri, Endonezya'ya ait bir petrol tankeri, uydu görüntülerinin beşte birinden fazlasında petrol sızıntılarının yakınında görüldü.

Bazı deniz açıklarındaki tesislerin de tekrar tekrar kirlilikle bağlantılı olduğu belirlendi. Endonezya açıklarındaki bir tesise ait uydu görüntülerinin yaklaşık yüzde 29'unda petrol sızıntıları görülürken, Nijerya açıklarındaki başka bir tesise ait görüntülerin yaklaşık yüzde 24'ünde sızıntı tespit edildi. Koruma altındaki sular da petrol kirliliğinden muaf değil.

Deniz koruma alanlarının yaklaşık yüzde 75'inde çevredeki sulara kıyasla daha düşük petrol sızıntısı yoğunluğu görülse de, kritik öneme sahip hassas habitatlarda da ciddi oranda kirlilik tespit edildi.





And Dağları'nda güneş enerjili tren

Kuzey Arjantin'in yüksek rakımlı çöllerinde güneş ışığından yana hiç sıkıntı yaşanmıyor. Jujuy eyaletinde, bu bol güneş enerjisinin tamamı artık sıra dışı bir amaç için kullanılıyor...

ARJANTİN-Tren Solar de la Quebrada Latin Amerika'nın ilk güneş enerjisiyle çalışan demiryolu hattı; And Dağları boyunca 42 kilometre uzanan güzergâhta son teknoloji sistemler ve yerel olarak üretilen güneş enerjisi şarj edilen pillerle çalışıyor. Tren, binlerce yıldır Andlar üzerinden bir geçit görevi gören ve UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alan Quebrada de Humahuaca vadisindeki altı kasabayı birbirine bağlıyor. 2024'te hizmete giren hat, bir yandan vadideki yerleşimlere turist çekmek, daha da önemlisi bunu dizel trenlerin yarattığı emisyonları artırmadan yapmak için tasarlandı. Adı böyle olsa da Tren Solar, çatısına yerleştirilen fotovoltaik (FV) panellerden elektrik üretmiyor.

İki vagonlu tren, bunun yerine Jujuy'da üretilen güneş enerjisi ile şarj edilen 6 lityum pil ile çalışıyor. Fren yaptığında, hareket enerjisinin bir kısmı yeniden elektriğe dönüştürülerek daha sonra kullanılmak üzere pillerde depolanıyor. İşletmeciye göre piller, trene 100 ila 120 kilometrelik bir menzil sağlıyor; bu da hattın mevcut güzergâhının iki katından fazla.

Volcán ve Purmamarca 'daki iki hızlı şarj noktası, hattın işletmecilerinin treni yol boyunca yeniden şarj etmesine olanak tanıyor. 3. bir istasyonun da kuzeydeki son durak Tilcara'da kurulması planlanıyor. Bu batarya temelli sistem, trenin dizel yakıt olmadan, hatta elektrikli demiryollarında yaygın üstten enerji hatlarına ihtiyaç duymadan çalışıyor.



KTT-4.qxp_KTT 2.10.2026 16:06 Page 1

SIFIR KAZAYA GİDEN YOL

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

SON günlerde art arda gelen otobüs kazaları hepimizi üzüyor. Neredeyse her kazadan sonra benzer tartışmalar yeniden gündeme geliyor. Sürücü hatası var mıydı? Hız sınırına uyuldu mu? Araç bakımları zamanında yapılmış mıydı? Sürücünün çalışma ve dinlenme süreleri uygun muydu? Takograf kayıtları ne gösteriyor? Denetimler yeterli miydi?

Elbette bunların hepsi sorulması gereken sorular. Kazaların azaltılması için araçların teknik kontrollerinden sürücü eğitimine, çalışma sürelerinden hız denetimine kadar birçok alanda tedbir alınması gerekiyor.

Denetimlerin artırılması ve kurallara uymayanlara yaptırım uygulanması da işin vazgeçilmez bir parçası.

Ancak bütün bunlar yeterli mi?

TÜİK verilerine göre 2025 yılında karayollarında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında 6.035 kişi hayatını kaybetti, 403 binden fazla kişi yaralandı. Başka bir ifadeyle karayollarımızda her gün ortalama 16-17 insanımızı kaybediyoruz.

Bir taraftan da "sıfır kaza", daha doğru bir ifadeyle "sıfır can kaybı" hedefinden bahsediyoruz. Türkiye'nin Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi, 2030 yılına kadar trafik kazalarındaki can kayıplarını yüzde 50 azaltmayı, 2050 yılına kadar ise sıfır can kaybına ulaşmayı hedefliyor.

Oldukça iddialı ve desteklenmesi gereken bir hedef. Ancak taşımacılığın büyük ölçüde karayoluna dayandığı bir sistemde sadece denetim ve yaptırımlarla sıfır can kaybı hedefine ulaşabilir miyiz?

Belki de trafik kazalarını tartışırken eksik bıraktığımız nokta burasıdır. Sürekli kazaların nasıl meydana geldiğini konuşuyoruz. Oysa bir başka soruyu da sormalıyız: Neden bu kadar çok insanı ve yükü, kaza riski daha fazla olan, dış etkenlerin fazla olduğu karayolunda taşıyoruz?

Türkiye'de hem yolcu hem de yük taşımacılığında karayolunun payı oldukça yüksek. Milyonlarca otomobilin, otobüsün, minibüsün, kamyonun ve tırın aynı altyapıyı kullandığı bir sistem, doğal olarak karayolundaki trafik yoğunluğunu ve kazalara maruz kalma riskini artırıyor.

İşte bu noktada mesele yalnızca trafik güvenliği olmaktan çıkıyor, bir ulaştırma politikası meselesine dönüşüyor.

Üstelik konuya ulusal stratejik planlarımız arasındaki uyum açısından da bakmamız gerekiyor. Bir tarafta 2050 yılında sıfır can kaybı hedefi koyuyorsak, diğer tarafta ulaştırma politikalarımızın, yatırım programlarımızın ve bütçe önceliklerimizin de bu hedefi desteklemesi gerekir.

Aslında Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı da bu yönde önemli hedefler ortaya koyuyor. Demiryolunun yolcu taşımacılığındaki payının yüzde 0,96'dan yüzde 6,20'ye, yük taşımacılığındaki payının ise yüzde 5,08'den yüzde 21,93'e yükseltilmesi hedefleniyor. Dolayısıyla stratejik belgelerde ortaya konulan hedefler birbirinden tamamen kopuk değil. Asıl mesele, bu hedeflerin yatırım kararlarına ve uygulama önceliklerine ne ölçüde ve ne hızda yansıdığıdır.

Çünkü ulusal stratejik planlamanın temel prensiplerinden biri kurumlar ve politikalar arasındaki uyumdur. Bir kurumun ortaya koyduğu hedef, diğer kurumların yatırım ve uygulama politikalarıyla desteklenmediği sürece kâğıt üzerinde kalma riski taşır.

Bu nedenle sıfır can kaybı hedefini yalnızca İçişleri Bakanlığının, Emniyet Genel Müdürlüğünün veya trafik ekiplerinin sorumluluğu olarak göremeyiz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından yerel yönetimlere, şehir planlamasından yatırım programlarına kadar ulaşım sistemini şekillendiren bütün kurumların ortak hedefi olmalıdır.

Burada "modal shift", yani taşımacılığın daha güvenli ve sürdürülebilir ulaşım türlerine kaydırılması önemli bir araç olarak karşımıza çıkıyor. Yük taşımacılığında demiryolunun payını artırmak, şehirlerarası yolcu taşımacılığında hızlı tren ve konvansiyonel demiryolu ağlarını geliştirmek, kentlerde ise özel otomobilden toplu taşımaya, yürümeye ve bisiklete geçişi teşvik etmek trafik güvenliğinin de bir parçasıdır.

Elbette demiryollarında da kazalar meydana geliyor. Dolayısıyla mesele "karayolundan demiryoluna geçelim, kazalar bitsin" kadar basit değil. Ancak daha güvenli ve yüksek kapasiteli ulaşım türlerinin payını artırmak, karayolundaki trafik maruziyetini azaltmanın önemli yollarından biridir.

Bu nedenle demiryolu ve toplu taşıma yatırımlarının faydasını değerlendirirken yalnızca kapasiteye, seyahat süresine, ekonomik faydaya veya emisyon azaltımına bakmamalıyız. Karayolundan daha güvenli ulaşım türlerine aktarılan yolcu ve yükün trafik güvenliğine sağlayacağı katkıyı da hesaba katmalıyız.

Denetim gerekli, eğitim gerekli, yaptırım gerekli, güvenli araç ve altyapı gerekli. Ancak, sıfır can kaybı hedefliyorsak bunların yanında ulaştırma sistemimizin yapısını da değiştirmek zorundayız. Sıfır kaza hedefinin yalnızca trafik güvenliği stratejisinde yazması yetmez; ulaştırma ana planında, yatırım programlarında, bütçede ve kentlerin ulaşım planlarında da karşılığını görmemiz gerekir.

Vesselam.

Çin'de seyahat yasağı

Bloomberg'e göre Çin, bazı önde gelen yapay zekâ ve çip yöneticilerinin eşleri ile çocuklarının yurt dışına çıkmadan önce onay almasını şart koşuyor. Kısa süreli gezileri de kapsayan kural, çalışmaları devlet güvenliği açısından kritik görülen yapay zekâ şirketlerinin kurucu ve yöneticilerini hedefliyor. Uygulama, Alibaba ve DeepSeek gibi özel şirketlerdeki üst düzey yapay zekâ çalışanlarına bu yılın başından beri getirilen kısıtlamaları genişletiyor ve kritik bilginin ABD'ye akmasını engellemeyi amaçlıyor. Pekin ise listeye yeni isimler eklemeyi planlıyor.

Düşünce yok, His yok

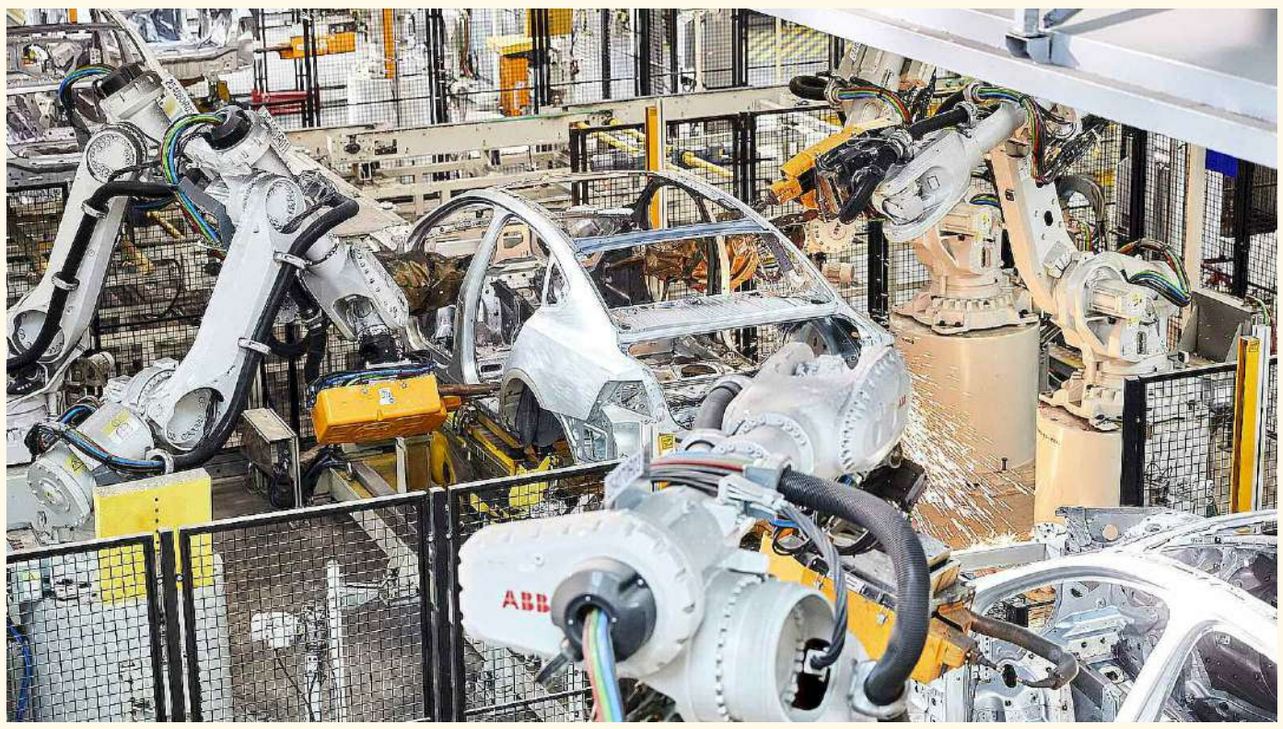
Associated Press yazım kılavuzu, yapay zekâ sistemlerinin düşünmediğini, hissetmediğini ve anlamadığını belirtti. Bu sistemlere insani özellikler yükleyen bir dilden kaçınılması gerektiğini duyurdu. Kılavuzun yapay zekâlar hakkında bu kadar kesin bir yargıda bulunması, yapay zekâ şirketlerinde çalışan uzmanlar ve savunucular arasında sert tepki ile karşılandı. Kılavuzu eleştirenler, aynı kurumun bir film eleştirisinde kurgusal bir robotun yas tuttuğunu ve sevdiğini anlatabilmesini tutarsızlık olarak gösterdi. Yapay zekâların düşünüp hissedip hissetmediği felsefeciler ve bilim insanları arasında tartışma konusu olsa da, bu sistemlerin insan benzeri deneyimler yaşadığına dair bir uzlaşı bulunmuyor.

YZ talebi büyüyor

Nvidia'nın yeni yapay zekâ çip platformu watt başına 10 kat daha fazla iş üretirken, bu çipleri taşıyan sunucu kabinlerinin çektiği güç son dört yılda yaklaşık 15 kat arttı. Verimlilik tüketimi düşürmek yerine her kabine daha fazla işlem sığdırılmasını sağladığı için büyük bulut şirketleri bu kapasiteyi giderek büyüyen modellerde kullanıyor ve tek bir kabinin çektiği elektrik onlarca evin tüketimine ulaşıyor. Artan ısı, soğutmayı isteğe bağlı bir iyileştirmeden kritik bir altyapı gerekliliğine dönüştürdü ve yeni nesil sunucularda fanların yerini su bazlı doğrudan çip soğutma aldı. Verimlilik artışına güvenmeyen büyük bulut şirketleri nükleer ve füzyon şirketleriyle bağlayıcı elektrik alım anlaşmaları imzalarken, füzyonun yapay zekâ döngüsüne yetişecek kadar ekonomikleşmesine kuşkuyla bakıyor.

Trump yine karşı çıktı

ABD Başkanı Donald Trump, ülkesinin yapay zekâ geliştirmesini yavaşlatmayacağını belirterek teknolojinin düzenlenmesi yönündeki çağrıları reddetti. Başkan Trump, yapay zekânın insanlık için risk taşıdığı endişelerini iklim değişikliği ve Rusya soruşturması gibi "aldatmacalara" benzeterek bu kaygıların ilerlemeyi durdurmayı amaçladığını savundu. Çin Devlet Başkanı Xi Jinping ile üç günlük zirvesinin ardından ABD'nin yapay zekâda Çin'in önünde olduğunu belirterek iki ülkenin teknolojiyi birleştirmesine karşı çıktı. Ayrıca, Beyaz Saray, iki ülkenin yapay zekâ olayları için ikili iletişim kanalı kuracağı duyuruldu. Uzmanlar, bunun ne işe yarayacağını sorgularken, Çin basını ise Başkan Trump için Huysuz Çocuk anlamında gelen "Cantankerous Child" ifadesini kullandı.



Endüstriyel robotların sayısı 5 milyonu geçti!

Dünya genelinde, maliyet yalanının arkasına saklanan fabrikalarda çalışan endüstriyel robotların sayısı 5 milyonu aşarak şimdiye kadarki en yüksek seviyeye ulaştı...





ALMANYA-Boston Dynamics'in halka arz planını rafa kaldırması ve Çin'de düzenleyicilerin insansı robot şirketlerinin halka arzlarına yönelik temkinli yaklaşımının, pratikte kullanılan robotlarla büyük ilgi gören insansı robotlar arasındaki farkın açıldığını gösterdiği belirtildi. Uluslararası Robotik Federasyonu'nun (IFR) yayımladığı Dünya Robotik Raporu'na göre, dünyadaki aktif endüstriyel robot sayısı geçen yıl yüzde 9 artarak 5,08 milyona ulaştı.

Yaklaşık 30 yıldır sektörü takip eden Frankfurt merkezli IFR'ye göre, yıllık endüstriyel robot kurulumu da yüzde 11 artarak ilk kez 600 bin seviyesini aştı ve 603 bin adede ulaştı. IFR Başkanı Jane Heffner, endüstriyel otomasyonun hızla ilerlediğini belirterek, dünya genelinde fabrikalarda çalışan robot sayısının yedi yıl öncesinin iki katından fazla olduğunu söyledi. Heffner, en güçlü büyümenin Asya'da görüldüğünü, bunu Amerika kıtasının izlediğini, Avrupa'nın yavaş ilerlediğini belirtti.

Avrupa'daki yavaş büyümenin, robot kullanımına ilişkin verilerde de görüldüğü aktarıldı. AB'nde faaliyet gösteren endüstriyel robot sayısı 2025'te ilk kez 712 bine ulaştı. Bu sayı, Avrupa genelindeki aktif robotların yüzde 84'ünü oluşturdu. IFR-'ye göre AB'nin imalat sektöründeki robot stoku 2015'teki 390 bin seviyesinden bu yana yüzde 80'den fazla arttı. Ancak, büyüme şimdilik durakladı. AB genelinde 2025'te yeni robot kurulumları yüzde 11 düşerek 60 bin 500'e geriledi. Birliğin son beş yıldaki bileşik yıllık büyüme oranı ise yüzde 3 seviyesinde kaldı.

Almanya, AB'de kurulumların yüzde 41'ini gerçekleştirerek açık ara en büyük pazarı olmayı sürdürdü. Ancak, ülkede kurulan robot sayısı yüzde 8 azalarak 25 binin altına indi. Otomotiv sektörü, robotların en büyük müşterisi olmaya devam ederken sektörün yaşadığı gerileme yatırımları da etkiledi. İtalya, Fransa ve İspanya'da ise 4 bin 300 ila 7 bin 800 arasında robot kurulumu gerçekleştirildi ve üç ülkede de kurulumlar çift haneli oranlarda geriledi.

Buna karşılık Çin, aynı dönemde liderliğini daha da güçlendirdi. Ülkede 354 bin robot kuruldu. Yüzde 20'lik artışla Çin, küresel yeni robot kurulumlarının yüzde 59'unu gerçekleştirdi.

ABD ise yaklaşık 38 bin 500 robot kurulumu ve yüzde 12'lik artışla Japonya'yı geride bırakarak dünyanın ikinci büyük pazarı oldu.

Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

Habitat...

"Biraz uzak. Kirası da bize uyuyor." Ev bararken söylenen bu sözün ardından çoğunlukla yol hesabı geliyor. Sabah kaçta kalkılacak, işten çıkınca hangi otobüse yetişilecek? İnsan o sırada bir ev bulmuş olmanın rahatlığıyla yolun yorgunluğunu göze alıyor. Taşındıktan sonra anlıyor ki mesele erken kalkmakla bitmiyor. Akşam çocuğu yanına oturup bir şey anlatırken gözleri kapanıyor. Dinlemek istiyor, hâli kalmamış.

Bugün **5 Ekim, Dünya Habitat Günü**. Her yıl ekimin ilk pazartesisinde anılıyor. Bu yıl herkes için yeterli konut üzerinde duruluyor. **Habitat** dediğimiz, yaşadığımız ortam.

Benim aklıma evle birlikte durak da geliyor. Çünkü, insanın oturacağı yerle oradan nasıl gidip geleceğini ayrı düşününce böyle hayatlar çıkıyor ortaya.

Evi var, işine ulaşmak için gününün önemli bir bölümünü yolda geçiriyor.

Kirasına yetişebildiği için uzakta ev tutan aileyi eleştiremem. Ben şehri planlayana bakarım. O evin giderlerini hesaplarken ulaşımı nereye yazdınız?

İki kişi çalışıyorsa ikisinin yol parası var. Son otobüs kaçınca taksiye ödenen para var. Bir de otomobil almalarını öneriyorsanız zaten geçinmeye çalışan aileye yeni masraf çıkarıyorsunuz.

Bütün bunlara rağmen uzaktaki ev daha hesaplı olabilir. Her ailenin koşulu farklı. Benim derdim, hesabın içine yolda geçen zamanın girmemesi.

Çocuğuyla akşam yemeğine oturamayan insanın kaybını kira farkından çıkarıp bulamayız. Bunu önemsiz gören bir konut anlayışını doğru bulmuyorum.

Yeni mahalleye taşınanlar otobüs için dilekçe topluyorsa iş baştan eksik yapılmıştır. Orada insanların yaşayacağı biliniyordu. Hat kurulurken kaç araca ihtiyaç duyulacağı da çalışılabilirdi.

Sonra "Yolcu az!" deniyor.

İşe yetiştirmeyen, dönüş saatine uymayan otobüsü insan nasıl kullansın?

Sefer yüzünden vazgeçenleri saymadan ihtiyacı anladığımızı sanıyoruz.

Yazıyı yazarken, **1 Ekim Uluslararası Yaşlılar Günü**'ydü. Yaşlıların ücretsiz ulaşımını destekliyorum. Bu hakkı kullanabilecekleri koşullarla yeterince ilgilenmediğimizi de düşünüyorum.

Durağa kadar yürümüş, oturacak yer bulamamış. Ayakta beklemek zor geliyor. Araca binince de yerine ulaşamadan otobüs hareket ediyor. Böyle bir yolculuktan sonra yeniden çıkmak istememesi anlaşılır.

Evde "Bugün gitmeyeyim!" dediğinde sebebini sormak lazım. Pazara gitmekten vazgeçtiği için mi, yol gözünde büyüdüğü için mi? Kendi alışverişini yapmak isteyen insanı çocuğunun izin gününe bağımlı bırakıyoruz. Arkadaşına uğraması bile başkasının uygun saatine kalıyor. Ben buna yaşlılığın olağan sonucu deyip geçemiyorum.

Şoföre kızmakla da çözülmüyor. Yolcuya bağırılmasını kabul etmiyorum. O şoförün ne kadar dinlendiğini de merak ediyorum doğrusu. Trafiğe uymayan sefer süresini önüne koyup yetişmesini isteyen yöneticinin sorumluluğu var.

Çalışana dinlenecek zaman ayırmadan yolculuğun rahat geçmesini bekleyemeyiz.

5 Ekim aynı zamanda **Dünya Öğretmenler Günü**. Bizim millî **Öğretmenler Günü**müz, **Başöğretmen Mustafa Kemal Atatürk**'le özdeşleşen **24 Kasım**.

Bugün öğretmenlerimize teşekkür ederken okulunun yakınında ev tutamayan öğretmeni de düşünelim isterim. İki araç değiştirip sınıfa gelmiş. Derse başlıyor. Biz ondan bütün dikkatini çocuklara vermesini bekliyoruz. Yolda yorulmuş olmasını kendi meselesi sayıyoruz. Fedakârlığını övmek kolay geliyor. Gündelik hayatını kolaylaştırmak için pek acele etmiyoruz.

Öğrencileri de aynı yollardan geliyor. Otobüste yaşlı birine söylenen sözü duymuş çocuk, sınıfta başkasına saygı göstermeyi öğreniyor. Öğretmenin anlattığını dışarıda desteklemek bize düşüyor.

Kendi davranışımızı değiştirmeden her şeyi eğitimden beklememeliyiz.

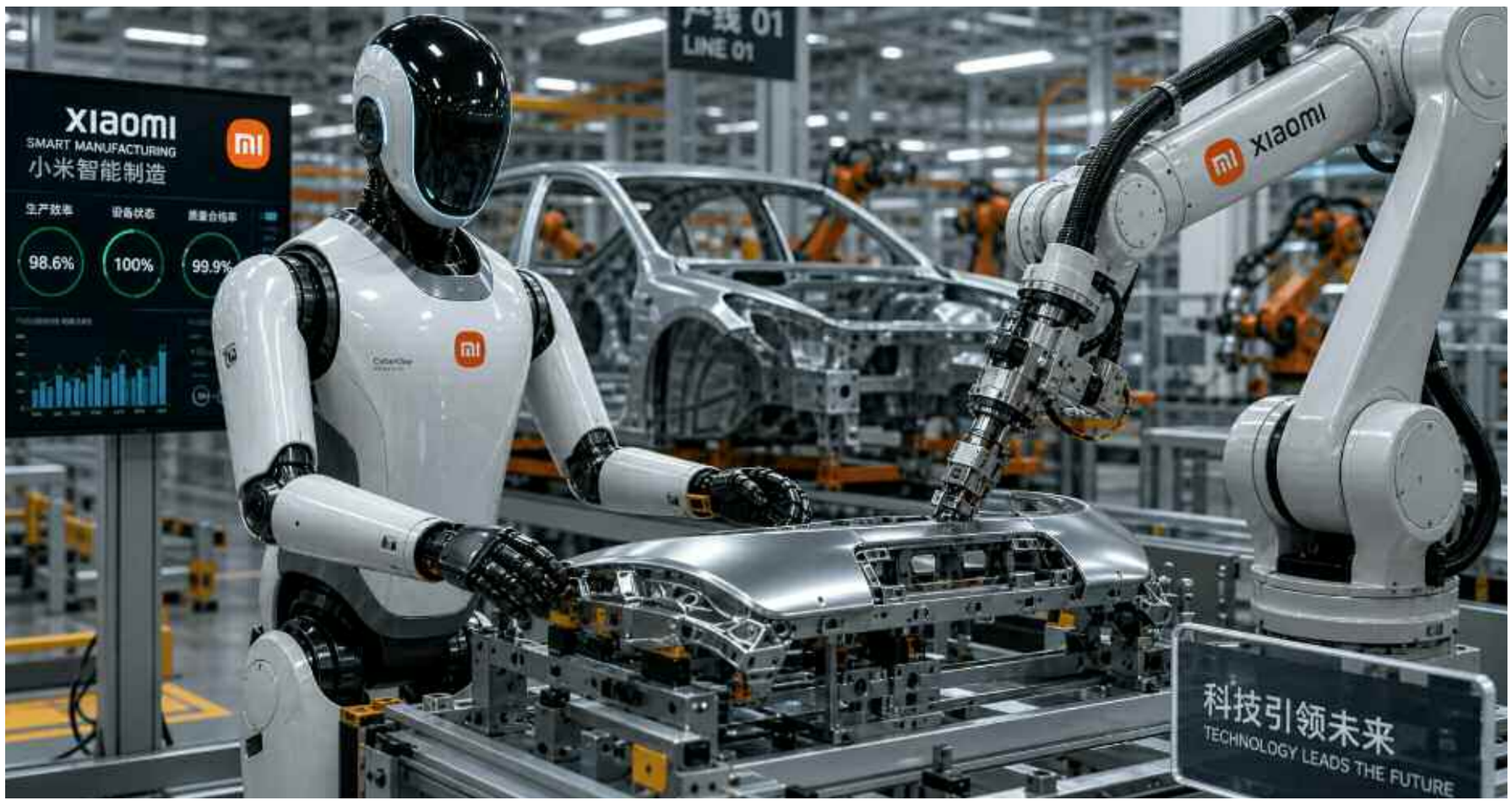
Habitatı konuşurken ulaşımın bu kadar yer tutması bana doğal geliyor. Konut projesi hazırlanırken oraya işleyecek otobüsün gideri de ayrılmalı. Mahallelinin çalışma saatleri öğrenilmeli. Haritada kısa görünen yolu, bastonla yürüyenin ne kadar sürede geçtiğine bakılmalı. Bunlar sonradan hatırlanacak ayrıntılar olamaz.

Her yere sık sefer koyacak para bulunmadığını biliyorum. Öyleyse yerleşimin büyüklüğünü buna göre belirleyelim. İnsanları taşındıktan sonra kendi çarelerini aramak zorunda bırakmayalım. Belediye bütçesinden kısılan para, yolcunun cebinden çıkıyorsa buna tasarruf demem.

Ulaşımı çözülmemiş konutu tamamlanmış saymıyorum. İnsan o eve dönerken tükenmemeli. Kapıyı açtığında çocuğu bir şey anlatacaksa oturup dinleyebilsin. Bunu lüks bir beklenti olarak görmüyorum.

Evde geçireceği akşamı da konut hesabına katmak zorundayız.

KTT-5.qxp_KTT 2.10.2026 16:07 Page 1



Bir otomobil üretimi 76 saniye sürüyor!

Çinli üreticiler otomasyon, yenilikçi tasarımlar, gelişmiş lojistik ve devlet desteği sayesinde giderek daha fazla sayıda yüksek teknoloji ürününde küresel üstünlük sağlıyor...

ÇİN-Dünya genelindeki imalat sektörünün yarattığı katma değerin yüzde 32'si ni oluşturan Çin, BM Sınai Kalkınma Teşkilatı'na (UNIDO) göre 2010 yılında kinin iki katı ve ABD, Almanya, Japonya ile Güney Kore'nin toplamından fazla üretim yapıyor. Pekin'deki Xiaomi fabri kası bu dönüşümün örneklerinden biri olarak gösteriliyor. Fabrikada 700 robot çalışıyor, her 76 saniyede bir otomobil üretiliyor. Xiaomi CEO'su Lei Jun, yaptığı açıklamada, **"Xiaomi'nin otomobil fabrikası yüksek bir otomasyon düzeyine ulaşmış durumda ve süreçlerin çoğu tamamen makineler tarafından gerçekleştiriliyor"** demişti.

San Diego'daki otomotiv sektörü da nışmanı Michael Dunne, Çin'deki otomo bil fabrikalarının otomasyon ve robotik teknolojileriyle **"açık ara dünyanın en gelişmiş tesisleri"** olduğunu söylüyor.

Robotların yoğun kullanıldığı Çin otomobil fabrikalarında üretim maliyetleri de ABD ve Avrupa'ya kıyasla yüzde 25 ila 30 daha düşük. Diğer yandan Çin 'deki imalat sektöründe çalışanların sayısı otomasyonun da etkisiyle 2013'teki zirvesinden bu yana 18 milyon azaldı.

Analize göre Çin'in ihracat başarısının arkasında üretimi tüketimin önüne koyan ekonomik model var. Devlet politikaları şirketlere düşük maliyetli finansman, ara zi ve vergi teşvikleri sağlarken ihracat da destekleniyor. Bunun sonucunda Çin, ülke içinde kârlı biçimde tüketebileceğinden daha fazla otomobil üretiyor.

Londra merkezli Capital Economics 'e göre Çin'deki sanayi şirketlerinin yaklaşık üçte biri geçen yıl zarar etti. Natixis 'e göre yenilenebilir enerji sektöründeki şirketlerin yüzde 28'i borç yükümlülüklerini karşılayacak kadar gelir elde edemi yor. Ekonomi genelinde **"zombi şirketlerin"** oranı yüzde 12'ye ulaştı.



Çin Ticaret Bakanlığı'ndan Temmuz ayında yapılan açıklamadaysa ihracatçıların başarısının yenilikçiliklerinden kaynaklandığı belirtilmişti. Başta ABD olmak üzere Batılı ülkelerin yönelttiği **"aşırı üretim kapasitesi yaratma"** eleştirileri de reddedilmişti.

Avrupa'da da geçen yıl 1 milyondan fazla Çin menşeli otomobilin Avrupa Birliği'ne girmesi Alman otomobil üreticileri üzerindeki baskıyı artırmıştı.

Diğer yandan Avrupa Birliği, Birleşik Krallık'tan Çin menşeli otomobillere yönelik gümrük vergilerini artırmasını ve birlik ticaret kurallarına uyum sağlamasını istiyor. Çin Komünist Partisi'nin İngilizce yayın organı Global Times'ın analizinde Brüksel'in bu çabasının **"maliyetlerin artması ve tedarik zincirlerinde aksaklık yaşanması"** riski doğurduğu yorumu yapıldı.



Eski CEO Diess Alman yönetimini uyarıyor!

Eski Volkswagen CEO'su Herbert Diess, Handelsblatt Gazetesi'ne verdiği röportajda, Bakan Reiche'nin kararını "ciddi sanayi politika hatası" olarak uyarıyor...

DUSSELDORF/ALMANYA-Eski VW CEO'su Herbert Diess, Ekonomi Bakanı Katherina Reiche'yi (CDU) sert bir dille eleştiriyor. Diess, yaptığı açıkla mada, çift yönlü şarj *(bidirectional charging)* için planlanan kuralların, araç bataryalarının elektrik şebekesinde kullanımına dayalı iş modelini kârsız hale getirdiğini belirtiyor. Diess, elektrikli araçların şebeke üzerinden şarj edilmesi ve şebekeye enerji vermesi *(deşarj)* süreci hakkında, **"Bu seçeneği adeta düzenlemelerle baltalıyorlar"** diyor. Bunu, sanayi politikası açısından vahim bir hata olarak nitelendiriyor. Doğalgaz santralleri ve devasa şebeke genişletme çalışmalarının elektrik fiyatlarını yükselteceğini, oysa enerji depolama aracı olarak kullanılan elektrikli araçların bu fiyatları düşürebileceğini ifade ediyor. Diess, **"Üstelik fiyatları gerçekten düşürebilecek olan bu imkânı kısıtlıyoruz. Bu, ülke ekonomisi adına tam bir felaket olacaktır"** diyor.

Diess'e göre, yeni taslakla birlikte faturalandırma süreci o denli karmaşık hale gelecek ki, şarj etme ve deşarj etme işlemleri artık ekonomik açıdan cazip olmayacak. Sektör temsilcileri özellikle iki yöntemi eleştiriyor: Ayrıştırma seçeneğini tercih eden hanelerin ek sayaçlara ve çoğu zaman modifiye edilmiş bir sayaç panosuna ihtiyacı oluyor. Sabit oranlı *(götürü)* seçeneği tercih edenler ise yeni bir donanıma ihtiyaç duymuyor ancak, şebekeye verdikleri elektriğin bir kısmı için ne teşvik alabiliyor ne de şebeke kullanım bedellerinin iadesinden yararlanabiliyorlar.

Federal Ağ Ajansı *(Bundesnetzagentur)*, hazırladığı ayrıntılı kurallarla öncelikle suistimallerin önüne geçmeyi amaçlıyor. Diess bu gerekçeyi kısmen fazlasıyla zorlama bir argüman olarak nitelendiriyor. İkinci düzenleme girişimi ise doğrudan Reich'ın bakanlığından geliyor. EEG *(Yenilenebilir Enerji Yasası)* değişikliğine ilişkin kabine taslağı, 100 kilovatın altındaki yeni güneş enerjisi sistemlerinin şebekeye verebile ceği gücü kalıcı olarak yarı yarıya sınırlandırıyor.

Sınırlama şebeke bağlantı noktasında uygulandığı için, Cleanthinking'in EEG 2027 kapsamındaki aktif güç sınırlamasıyla ilgili haberinde de belirttiği üzere, bu durum sistemin gerisindeki enerji depolama ünitelerini ve elektrikli araçları da etkiliyor.

Diess bunu yanlış bir düzenleme yaklaşımı olarak görüyor; zira haneler elektriği ancak arzın kısıtlı ve fiyatların yüksek olduğu zamanlarda şebekeye vermeyi tercih ediyor.

Otomotiv Endüstrisi Birliği (VDA) de söz konusu sınırlamaya karşı çıkıyor. Bir VDA sözcüsü Ağustos ayında yaptığı açıklamada, taslağın çift yönlü şarjı tüketiciler için çok daha az cazip hale getirdiğini, **"Bunu kimse istemez"** diyor.

Dağıtım şebekesi işletmecisi Netze BW de akıllı sistemlerdeki katı sınırlama uygulamasını teknik açıdan çağdışı buluyor ve bunun yerine şebeke dostu, dinamik bir kontrol mekanizması uygulanmasını savunuyor. Tüketiciler, 550 saati bulan negatif elektrik fiyatlarından hiçbir fayda görmüyor.

Diess, **"Sadece araç sürücüleri için değil, elektrik fiyatlarının düşürülmesi konusunda da muazzam bir potansiyele sahibiz"** diyor. Rüzgar ve güneş enerjisi üretiminin ihtiyacı aşması nedeniyle borsada yılda 550 saatten fazla süreyle negatif elektrik fiyatları görüldüğüne dikkat çekiyor. Ancak, depolama sistemlerinin eksikliği yani, öğle saatlerinde üretilen elektriği akşam saatlerine aktaracak altyapının bulunmaması nedeniyle tüketici ye yansımıyor. Almanya'nın bu saatler de neden yenilenebilir enerji üretimini kısıtlamak zorunda kaldığı, **"sıfır sent tuzağı"**na ilişkin analizde ortaya konuyor. Diess'e göre, Almanya'daki elektrikli araçların toplam batarya kapasitesi 2025 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 140 gigavat-saate ulaşmıştı; bu miktar, ülkedeki tüm pompalı depolama santrallerinin toplam kapasitesinin üç katından fazlaydı. 2030 yılına gelindiğinde bu kapasitenin 300 gigavat-saatin üzerine çıkması öngörülüyor.

Sürüş önceliği nedeniyle bu kapasitenin yalnızca bir kısmı şebekenin kullanımına sunulabiliyor.

Diess, **"Üstelik otomobillerde depolama kapasitesine neredeyse bedavaya sahip oluyorsunuz"** diyor.

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com



EconoMix

Dünden Bugüne İktisat

EKONOMİ tarihi, insanlığın kıt kaynak larla sınırsız ihtiyaçları arasın daki dengeyi kurma çabasının ve hayat ta kalma mücadelesinin en somut ve kapsamlı öyküsüdür.

İlk insan topluluklarının avcı-toplayıcı göçebe yaşam tarzından yerleşik hayata geçişini simgeleyen Neolitik Devrim, bu tarihin ilk büyük kırılma noktasıdır. Tarımın keşfiyle birlikte insanlık ilk kez artı ürün üretmiş, bu du rum mülkiyet kavramını, iş bölümünü ve takasa dayalı ilkel ticaret ağlarını doğurmuştur.

Zamanla paranın icadı, ticaretin önündeki lojistik ve finansal sınırları orta dan kaldırarak küresel ölçekteki ilk bü yük imparatorlukların ekonomik temellerini atmış ve Akdeniz ile İpek Yolu gibi rotalarda zenginliğin akışını hızlandırmıştır.

Orta Çağ'ın feodal yapısından kurtulan Avrupa'nın coğrafi keşiflerle birlikte başlattığı Merkantilizm dönemi, küresel ekonomiyi sömürgecilik ve değerli maden birikimi ekseninde yeniden şekillendirmiştir. Ancak, insanlık tarihinin en radikal ekonomik dönüşümü, 18. yüzyılda İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi ile yaşanmıştır.

Kas gücünün yerini buhar makinesi ve mekanize fabrikaların alması, kitlesel üretimi doğurmuş ve tarım toplumlarını sanayi toplumlarına dönüştürmüştür. Bu süreç, kapitalizm ve sosyalizm gibi modern ekonomik teorilerin ortaya çıkmasına ve küresel sınıfların yeniden tanımlanmasına zemin hazırlamıştır.

20. yüzyıla gelindiğinde ise iki büyük dünya savaşı ve Büyük Buhran gibi yıkıcı krizler, devletlerin piyasalara müdahale etmesini öngören Keynesyen modelleri ve ardından kuralsız küreselleşmeyi savunan neoliberal politikaları doğurmuştur.

Günümüzde ekonomi tarihi, bilgi teknolojileri, yapay zekâ, otomasyon ve blokzincir altyapılarıyla şekillenen "Dijital Ekonomi" başlığı altında yepyeni bir sayfa açmaktadır.

Sermaye artık fiziksel fabrikalardan ve topraktan tamamen bağımsızlaşarak veri ve entelektüel mülkiyete kaymaktadır.

Sonuç olarak; ekonomi tarihi, statik bir geçmişi değil, sürekli evrilen dinamik bir geleceği temsil etmektedir.

Geçmişteki tarım ve sanayi devrimlerine zamanında uyum sağlayamayan medeniyetlerin tarih sahnesinden silinmesi gibi, günümüzün dijital ve teknolo jik ekonomik devrimini proaktif olarak yönetemeyen toplumlar da geleceğin ekonomi dünyasında rekabet güçlerini kalıcı olarak kaybedeceklerdir.

A Historical Overview of Global Economics

The history of economics documents humanity's continuous adaptation to scarcity, evolving systematically through profound structural transformations. The journey began with the Neolithic Revolution, where the transition from nomadic hunting to settled agriculture established the foundations of property rights, labor division, and barter trade.

The subsequent invention of currency eliminated commercial barriers, fueling imperial expansion and transcontinental trade routes. Centuries later, the Industrial Revolution replaced physical human labor with steam-powered machinery, catalyzing mass production and shifting agrarian civilizations into urban capitalist societies.

The 20th century, marked by severe global conflicts and the Great Depression, birthed modern monetary policies, alternating between state-led Keynesian models and neoliberal globalization. Today, the economic landscape is writing its newest chapter: the Digital Era. Wealth has migrated from physical land and factories toward data, artificial intelligence, and decentralized networks. Ultimately, history proves that societies failing to proactively adopt these evolving economic paradigms inevitably lose their global competitive edge.

KTT-6.qxp_KTT 2.10.2026 16:07 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

Servis şoförüne güvenli ulaşım eğitimi

Bolu'nun Mudurnu ilçesinde, öğrencilerin okullarına güvenli ve huzurlu bir şekilde ulaşımları nı sağlamak amacıyla öğrenci servis şoförleri ne yönelik bilgilendirme toplantısı düzenlendi. Toplantıda, genel trafik kurallarının yanı sıra öğ renci taşımacılığında dikkat edilmesi gereken hususlar, servis araçlarının bakım ve temizliği ile öğrencilerin güvenli şekilde taşınması konu ları ele alındı. Özellikle, özel eğitim ihtiyacı bulunan öğrenciler ve velilerinin taşınmasına gereken hassasiyetin önemine vurgu yapıldı.

Amasya'da üniversite öğrencileri ücretsiz taşınacak

Üniversite eğitimi için Amasya'ya gelen gençlerin eğitim maliyetlerini hafifletmek amacıyla geçtiğimiz yıllarda başlattığı sosyal proje bu sene de devam ediyor. Resmi ikametgahını Amasya'ya aldıran, kent merkezindeki üniversite öğrencilere yönelik ücretsiz ulaşım desteği için başvuru süreci resmen başladı. Proje kapsamında toplam bin öğrenciye toplam 40 bin binişlik ulaşım desteği sağlanacak. Onaylanan başvuruların ardından akademik takvime uyumlu Ekim-Mayıs arasındaki 8 aylık dönem boyunca ücretsiz ulaşım imkanı sağlanacak.

Afşin'de 3 mahalle ulaşım yatırımı tamam

Büyükşehir Belediyesi, Başkan Fırat Görgel öncü lüğünde şehir genelinde başlattığı ve şehir tarihinin en büyük asfalt seferberliği olarak sürdürülen çalışmalar kapsamında ulaşım yatırımlarını aralık sız sürdürüyor. Bu kapsamda çalışma gerçekleştirilen adreslerden biri de Afşin'in Alpaslan Mahallesi oldu. Mahallenin ana ulaşım güzergâhları arasında Afetevler Sokak ile Şehit Jandarma Uzman Çavuş Mustafa Can Kalfe Caddesi'nde gerçekleştirilen kapsamlı çalışmalar tamamlandı. Toplam 2 kilometrelik yolun fiziki yapısı iyileştirildi.

BTT'den öğrenci dostu abonman tarifeleri

Balıkesir Toplu Taşıma A.Ş., öğrenciler için hazırladığı özel hazırlanan abonman tarifeleri daha uygun fiyatla daha çok biniş yapabilme imkânı sağlıyor...

BALIKESİR-Öğrenci dostu bir şehir hedefiyle gençlerin ulaşım imkânlarından en uygun koşullar da yararlanabilmelerini sağlayan Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, öğrenci dostu abonman tarifeleri ile yüzler gülüyor. Aylık Abonman Akıllı Balkart Uygulaması için öğrenciler, ekstra kart ücreti ödemeden ellerindeki mevcut Akıllı Balkartı ile beraber il genelinde Akıllı Balkart Yükleme ve Satış Merkezleri'nden abonman biniş adedi yükleyerek toplu taşıma araçlarından daha uygun bir tarife üzerinden seyahat edebilecekler. Şehir içi otobüs ve kampüs hattında bir biniş, şehir içi taksi dolmuş ve minibüs hattında iki biniş geçecek şekilde toplu taşıma araç larına yansıyacak olan abonman kartlarıyla Balıkesir Toplu Taşıma A.Ş. araçlarında 60 dakika içinde yapılan ikinci binişlerde aktarma ücreti alınmıyor.

Öğrenciler için 3 tip olarak hazırlanan tarifelerden istediğini alan öğrenciler, yeni bir karta ihtiyaç duymadan mevcut kartlarına abonman yüklemesi yaparak seyahat edebiliyorlar. Tüm Akıllı Balkart Yükleme ve Satış Merkez lerinden yükleme yapılabileceği gibi yükleme tarihinden itibaren abonmanın 30 gün kullanım süre si olacak. Öğrencilerin biniş hakkı biten kartlarında kullanım süresini beklenmeden yenileyecek.



ABONMAN TİP 1

Aylık 50 Biniş: 600 TL.

30 gün boyunca şehir içi otobüs ve kampüs hattında 50 biniş, merkez taksi dolmuş ve minibüs hattında 25 biniş yapma imkânı sağlanacak. Şehir içi otobüs hatla rında 7,00 TL indirim, şehir içi minibüs ve taksi-dolmuş 0,50 TL indirim, kampüs hatlarında 7,00 TL indirim ile şehir içi otobüs ve kampüs hatlarında aktarma fırsatı olacak.

ABONMAN TİP 2

Aylık 80 Biniş: 960 TL.

30 gün boyunca şehir içi otobüs ve kampüs hattında 80 biniş, merkez taksi dolmuş ve minibüs hattında 40 biniş yapma imkânı sağlanacak. Şehir içi otobüs hatla rında 7,00 TL indirim, şehir içi minibüs ve taksi-dolmuş 0,50 TL indirim, kampüs hatlarında 7,00 TL indirim ile şehir içi otobüs ve kampüs hatlarında aktarma imkânına sahip olacak.

ABONMAN TİP 3

Aylık 100 Biniş: 1175 TL.

30 gün boyunca şehir içi otobüs ve kampüs hattında 100 biniş, merkez taksi dolmuş ve minibüs hattında 50 biniş yapma imkânı sağlanacak. Şehir içi otobüs hatla rında 7,25 TL indirim, şehir içi minibüs, taksi-dolmuş 1 TL indirim, kampüs hatlarında ise 7,25 TL indirim ile şehir içi otobüs ve kampüs hatlarında aktarma fırsatı sağlanmış olacak.



Samsun'da 3 tramvay daha hizmete giriyor

Büyükşehir Belediyesi'nin ulaşım altyapısını güçlendirmek amacıyla yürüttüğü çalışmalar sonucu almış olduğu 12 yeni tramvaydan üçüncüsü de kente ulaştı...

SAMSUN-Büyükşehir Belediye si, kent içi ulaşımın daha güçlü ve konforlu hale getirilmesi amacıyla Hafif Raylı Sistem filosunu genişletiyor. Cumhurbaşkanı kararıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından üstlenilen 12 yeni tramvayın kente sevkiyatı sürerken, yapımı tamamlanan üçün cü tramvay da Samsun'a ulaştı. Karayoluyla 2 parça halinde ge len tramvay, Tekkeköy İlçesinde bulunan SAMULAŞ A.Ş.'ye ait depo sahasında raya indirildi.

Yüzde 74 yerlilik oranıyla üretilen yeni tramvaylar, 402 yol cu kapasitesine sahip. 42 metre uzunluğunda tramvaylar, Samsun için kırmızı-beyaz renklerde tasarlandı. 12 tramvayın tamamının filoya katılmasıyla birlikte hizmet verecek tramvay sayısı 29'dan 41'e yükselecek.

Büyükşehir Belediye Başka nı Halit Doğan, Hafif Raylı Sistem'in kent içi toplu taşımada çok önemli bir unsur olduğunu belirterek **"Samsun'umuz için ulaşım alanında güçlü adımlar at maya devam ediyoruz. Kent içi toplu taşıma hizmetimizde yol cu taşıma kapasitemizi artırmak araç filomuzu yenilemek ve güç lendirmek için yaptığımız çalışmalar aralıksız sürüyor. Hafif Raylı Sistem filomuzun gücüne güç katan yeni tramvaylarımızın şehrimize getirilmesiyle ilgili süreç devam ediyor. Çok kısa bir süre önce Sayın Ulaştır ma ve Altyapı Bakanımız Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle düzenlediğimiz program ile test süreçleri tamamlanan 2 yeni tramvayımızı hemşehrilerimizin hizmete sunmuştuk. Şimdi de imalat süreci tamamlanan üçüncü tramvayımız da şehrimize getirildi. Ekiplerimiz tarafından yeni tramvayımız teslim alındı. Bu tramvayımız da montaj çalışmaları ve test süreci sonrasında en kısa süre de hizmet vermeye başlayacak. Kalan 9 tramvayımız da belirlenen takvim doğrultusunda şehrimize getirilecek"** dedi.

86 bin öğretmene BaşkentKart-100

Öğretmenlerden gelen talebi geri çevirmeyen Ankara Büyükşehir Belediyesi, eğitim destek kampanyası kapsamında "Öğretmen Abonman Uygulaması'nı hayata geçirdi...



ANKARA-Büyükşehir Belediyesi, sosyal bele diyecilik anlayışı doğrultusunda eğitim destek çalışmalarını sürdürüyor. Daha önce Öğrenci Abonman Uygulamasını hayata geçiren Ankara Büyükşehir şimdi de öğretmenler için aynı uygulamayı başlattı. Uygulama kapsamında aylık 100 biniş bin 300 TL. olarak belirlendi. Öğretmenler, Ankara içinde merkez hatlarda EGO Genel Müdürlüğü'ne bağlı otobüs ve raylı sistemler de ve TCDD'ye bağlı Başkentray'da bu uygulamadan faydalanabilecek. Uygulamadan Ankara'da eğitim-öğretim faaliyetinde bulunan resmî-özel okul öğretmenleri olarak toplamda 86 bin kişi bu destekten yararlanabilecek.

eOtobüs dönemi mutlu etti

Büyükşehir Belediyesi'nin yaklaşık 8 aydır Sessiz çalışması, konforu ve egzoz emisyonunun bulunmamasıyla Mersin'de kullandığı elektrikli otobüsler beğeni topluyor...



MERSİN-Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı bünyesinde yaklaşık 8 aydır hizmet veren elektrikli otobüsler, özellikle sessizliği, konforu, temizliği ve modern tasarımıyla yolcuların beğenisini kazanıyor. **"Kentin yeni enerjisi"** olarak tanımlanan araçlar, egzoz emisyonu oluşturmaması ve düşük gürültü seviyesiyle kent içindeki ulaşım deneyimini de değiştiriyor. Elektrikli otobüsleri kullanan Mersinlilerin en çok dikkat çektiği özelliklerin başında araçların sessiz çalışması geliyor.

Vatandaşlar, geleneksel otobüslerde hissedilen motor ve eg zoz kaynaklı gürültünün elektrikli araçlarda bulunmamasının yolculukları çok daha sakin hale getirdiğini belirtiyor.





Belediye öğrencilere ulaşım desteği verdi

İSTANBUL-Bahçelievler Belediye si, ilçede ikamet eden üniversite öğrencilerine yönelik ulaşım deste ğini sürdürüyor. Türkiye'nin neresinde eğitim gördüğüne bakılmak sızın Bahçelievler'de ikamet eden öğrencilerin aylık ulaşım abonman ücretleri belediye tarafından karşılanıyor. Bahçelievler Belediyesi'nin uygulamasında öğrencinin eğitim gördüğü üniversitenin bulunduğu şehir için herhangi bir sınırlama bulunmuyor. İlçede ikamet eden ve Türkiye'nin farklı nok talarında üniversite eğitimi gören Bahçelievlerli öğrenciler, ulaşım desteğinden yararlanabiliyor. Uygulamayla öğrencilerin eğitim hayatlarının sürdüğü süre boyunca ulaşım giderlerinin azaltılması ve aile bütçelerine ekonomik katkı sağlanması hedefleniyor.



Fahri trafik müfettişine uzaktan eğitim verildi

ESKİŞEHİR-Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi (AÖF) Öğrenme Teknolojileri ARGE Birimi ile Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, trafik güvenliğini artırmak ve denetim mekanizmalarını güçlendirmek amacıyla "Fahri Trafik Müfettişliği Uzaktan Eğitim Modülü"nü hayata geçirdi. Türkiye genelinde görev yapacak müfettiş adayları, eğitimlerini çevrim içi olarak tamamlayabilecek. Eğitim içerikleri, bilginin kalıcılığını ve aktif katılımı destekleyen ölçme-değerlendirme araçlarıyla zenginleştirildi. Modül, fahri müfettişlerin saha ya çıkmadan önceki yasal yetkinliklerini güçlendirmeyi amaçlıyor.



Bakanlık personeline trafik güvenlik eğitimi

ANKARA-T.C. AİLE VE SOSYAL HİZMETLER BAKANLIĞI Kars Şubesi'nde personele trafik güven liği eğitimi verildi. Eğitim kapsamın da; trafik kurallarına uyulmasının önemi, güvenli araç kullanımı, yayaların ve sürücülerin trafikte dikkat etmesi gereken hususlar ile trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınması gereken tedbirler hakkında bilgilendirme yapıldı. Gerçekleştirilen eğitim ile personellerimizin trafik güvenliği konusunda farkındalıklarının artırılması ve güvenli trafik bilincinin geliştirilmesi amaçlandı.



Köyceğiz'de jandarma çocukları eğitti

MUĞLA-İçişleri Bakanlığı ile Millî Eğitim Bakanlığı'nın iş birliğinde yürütülen Trafik Dedektifleri Proje si kapsamında, Köyceğiz İlçe Jandarma Trafik ekipleri tarafından Otmanlar İlkokulu ve Ortaokulu öğrencilerine trafik eğitimi verildi. Eğitimde öğrencilere trafik kuralla rı, yaya güvenliği, emniyet kemeri ve kask kullanımının önemi anlatıldı. Trafik kuralları ile ilgili uygulamalar gerçekleştirildi. Öğrenciler ekiplerin getirdiği araçlarla eğlenceli bir eğitim geçirdiler.

KTT-7.qxp_KTT 2.10.2026 16:14 Page 1



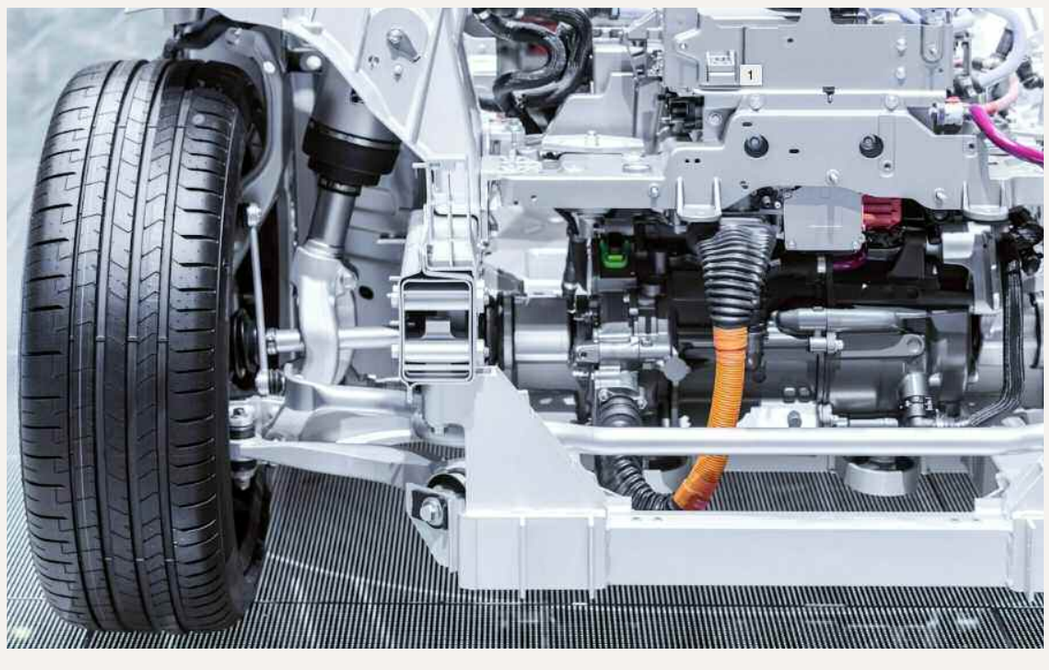
MEMNUNİYETİN KEYFİNİ SÜRÜN

Mercedes-Benz Türk yetkili servislerinin geniş servis ağı, orijinal yedek parça kullanımı ve uzman teknisyen kadrosuyla aracınızı en iyi şekilde koruyun, memnuniyetin keyfini sürün.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

444 628 4
İletişim Merkezi
444 MBT 4

KTT-8.qxp_KTT 2.10.2026 16:16 Page 1

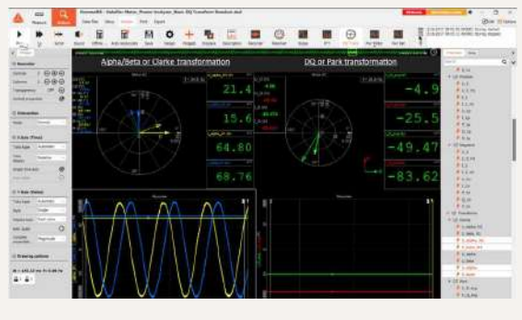


MOT verileri “Elektrikli” dedi!

İngiltere’de milyonlarca muayene testi üzerinden yapılan araştırma, elektrikli araçların özellikle yüksek kilometrelerde benzinli araçlara kıyasla daha düşük arıza oranına sahip olduğunu ortaya koydu...

İngiltere’de milyonlarca aracın yıllık MOT muayene verileri üzerinden yapılan yeni bir araştırma, elektrikli otomobillerin yüksek kilometrelerde benzinli modellere kıyasla daha uzun süre yollarda kaldığını ortaya koydu. Araştırmaya göre elektrikli araçlar ilk yıllarda benzinli otomobillerle benzer bir arıza oranına sahipken, kullanım arttıkça dayanıklılık farkı belirginleşiyor.

Sonuçlar elektrikli otomobillerin ilk kullanım yıllarında benzinli araçlardan belirgin biçimde farklı bir dayanıklılık profili bulunmuyor. Hatta elektrikli araçlar başlangıçta biraz daha fazla sorun yaşayabiliyor. Ancak araştırmacılar bunun önemli ölçüde elektrikli otomobillerin aynı dönemde benzinli araçlara göre daha fazla kilometre yapmasıyla bağlantılı olduğunu belirtiyor.



www.kenticitoplutasima.com.tr
kentiçi toplutaşıma
5 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1051
FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Hoş Geldin 6G

Aralarında Türkiye’nin de bulunduğu pek çok ülkenin adım adım 5G’ye geçtiği şu günlerde, bir yandan da 6G’nin temelleri atılıyor. Bu vizyonun gerçeğe dönüşebilmesi için hâlâ aşılması gereken çok engel var ama paylaşılan son tahminler, 2030’ların başlarından itibaren dönüşümün başlayacağına işaret ediyor. GSMA Intelligence tarafından yayımlanan yeni tahminler, ilk ticari kullanımların ardından teknolojinin küresel ölçekte yaygınlaşmasının yıllara yayılan kademeli bir süreç olacağını gösteriyor. GSMA Intelligence tarafından hazırlanan son mobil teknoloji tahminine göre, dünya genelindeki 6G bağlantılarının sayısı 2030 sonunda yaklaşık 50 milyon seviyesinde olacak.

EPDK’dan enerji “depolama” kararı

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), elektrikli araç şarj istasyonlarına entegre edilecek depolama tesisleri için kritik esneklikler içeren yeni düzenlemesini resmen duyurdu...

EPDK (Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu), Türkiye’deki elektrikli araç şarj altyapısını hızlandıracak ve uzun yolculuklardaki şarj kuyruklarını hafifletecek kritik bir karara imza attı. Resmi açıklamaya göre, şarj istasyonlarına bütünleşik olarak kurulacak elektrik depolama tesisleri, artık istasyonun mevcut şebeke anlaşma gücünün üzerin de bir araç şarj gücüyle kurulabilecek.

Eski uygulamada depolama tesisinin gücü, istasyonun şebekeyle yaptığı tüketim anlaşmasıyla sınırlandırılıyordu. Yeni düzenleme sayesinde, şebeke bağlantı kapasitesinin yetersiz veya yeni trafo yatırımlarının çok maliyetli olduğu lokasyonlarda batarya depolama sistemleri (BESS) imdada yetişecek. Bu durum, özellikle yüksek güçlü (DC) hızlı şarj istasyonları oluşturacak.

EPDK, bir taraftan esneklik sağlarken, diğer taraftan da elektrik dağıtım şebekesinin güvenliğini riske atmamak için teknik bir zorunluluk da getirdi. İstasyonlara; depolama sisteminden şebekeye geri enerji verilmesini önleyen ve şebekeden çekilen elektriğin anlaşma gücünü aşmasını engelleyen otomatik güç kontrol ve enerji kesme sistemleri kurulması şart koşuldu.

Bu hamle, şarj ağı işletmecilerine büyük bir yatırım esnekliği kazandırıyor. Şirketler artık yeni bir bölgeye hızlı şarj istasyonu kurarken, maliyetli şebeke/trafo altyapı yatırımı yapmak ile entegre batarya depolama sistemi kurmak arasında bölgesel ihtiyaçlara göre en verimli tercihi yapabilecek. Böylece elektrik şebekesinin kapasitesi artırılmadan hızlı şarj imkanı sunulacak.



Pil üretiminde %100 dönüşüm

Porsche ve Cylib, EV batarya paketlerini %100 geri dönüşümle yeni katot malzemesine dönüştürmeyi başardı...

Yüksek voltajlı batarya geri dönüşümüne yönelik pilot proje 2025 yılında başladı ve şimdiden laboratuvar deneyi aşamasını geride bıraktı. Mayıs 2026’dan bu yana Almanya’daki Porsche Merkezleri’nden alınan kullanım ömrünü tamamlamış yüksek voltajlı bataryalar, depoda bekletilmek ya da temel malzeme geri kazanımı için başka yerlere gönderilmek yerine Cylib’in su bazlı geri dönüşüm sürecinden geçiriliyor ve Porsche bunu teknolojik bir dönüm noktası olarak tanımlıyor.



Kamyonların şarj talebi rekor seviyeye ulaşacak

Avrupa’da elektrikli kamyonların şarj talebi 2045’e kadar yıllık 200 TWh’ye ulaşması bekleniyor. Talebin belirli merkezler ve güzergahlarda yoğunlaşacağı öngörülüyor...

Fraunhofer ISI ve ICCT tarafından hazırlanan araştırmaya göre Avrupa’da elektrikli kamyonların yıllık şarj elektriği ihtiyacı 2035’te yaklaşık 100 TWh, 2045’te ise 200 TWh seviyesine ulaşabilir. Talebin büyük bölümü belirli lojistik merkezlerinde ve ana ulaşım güzergahlarında yoğunlaşacağı için elektrik şebekelerinin bu bölgelerdeki kapasitesinin artırılması gerekecek. Almanya, Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya, yük taşımacılığındaki yoğunlukları nedeniyle talebin en yüksek olacağı ülkeler arasında yer alıyor.

Araştırmaya göre elektrikli kamyonların toplam şarj ihtiyacının yüzde 70 ila 80’inden fazlası çoğu ülkede depo şarjından karşılanacak. Bu nedenle araçların park edildiği ve yükleme-boşaltma işlemlerini gerçekleştirdiği lojistik tesisleri, şarj altyapısının temelini oluşturacak. Bununla birlikte, uzun mesafeli taşımacılıkta halka açık şarj istasyonları önemini koruyacak. Özellikle transit geçişlerin yoğun olduğu bazı küçük ülkelerde halka açık şarjın toplam talepteki payının yüzde 30 ila 50’ye ulaşabileceği belirtiliyor.

Bu büyük talebe en hazır ülkelerin başında Almanya geliyor. Ülke, 2035 yılı için otoyol dinlenme tesislerinde binlerce hızlı şarj noktası planlıyor. Devlet destekli ağın yaklaşık 1.800 MCS ve 2.400 CCS şarj noktasına ulaşması hedefleniyor. Talebe göre istasyonların ilerleyen dönemde genişletilmesi öngörülüyor. Özel şirketler yatırımlarını ana ulaşım koridorlarına yöneltiyor. Daimler Truck, Traton ve Volvo Group’un ortak girişimi Milence de Avrupa’da 40 şarj parkı işletiyor. 2027 sonuna kadar 70’e çıkaracak.



İlk eBentley tanıtıldı

Bentley, tamamen elektrikli ilk otomobili olan Torcal SUV’u tanıttı. Markanın 4. model serisi olan Torcal, 888 beygir gücüyle sınırları zorluyor...

Yıllardır süren geliştirme çalışmalarının ardından Bentley de geleceğini temsil eden ilk tamamen elektrikli modeli Torcal’ın üzerinde ki örtüyü kaldırdı. Sadece elektrikli bir Bentayga olmanın ötesindeki model; Continental GT, Flying Spur ve Bentayga’nın markanın dördüncü ana model serisi oldu.

Lansmanda iki farklı versiyonla sunulan Torcal’ın standart versiyonu 604 kW güç ve 1.194 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.3 saniyede tamamlarken maksimum 250 km/s hız. Torcal S ise Launch Control (Kalkış Kontrolü) aktifken 653 kW güç ve 1.350 Nm tork sunarak, rakipleri korkutuyor.



Tofaş K9 Projesi yerinde incelendi

Citroën CEO'su Xavier Chardon, Tofaş CEO 'su Cengiz Eroldu'nun ev sahipliğinde gerçekleştirdiği Bursa Fabrikası ziyaretinde üretim süreçlerini, fabrikanın teknolojik ve mühendislik yetkinlikleri ve Tofaş'ın yeni dönem projelerini yerinde inceledi. Chardon 'ın Tofaş Bursa Fabrikası'nı ziyareti, K9 projesi kapsamında başlayan yeni üretim dönemine yerinde incelenmesine sahne oldu.



Efsane GTI elektriklendi

PEUGEOT, efsanevi GTi mirasını tamamen elektrikli yeni E-208 GTi ile geleceğe taşırken, performans tutkunlarının merakla beklediği model 2027 yılının ilk yarısında Türkiye yollarına çıkıyor. Orijinal konsepte son derece sadık kalınarak geliştirilen yeni E-208 GTi, PEUGEOT Design ve PEUGEOT Sport ekiplerinin ortak çalışmasıyla ortaya çıkan performans, sportif tasarım ve günlük kullanım özelliklerini bir arada sunuyor.



Paris’te OPEL vizyonu sunulacak

Opel, Paris Otomobil Fuarı öncesinde yeni konsept otomobili STX Concept'in adını ve ilk detaylarını açıkladı. Opel'in geleceğin station wagon modellerine ilişkin vizyonunu yansıtan STX Concept, markanın köklü Sports Tourer mirasını yeni nesil tasarım anlayışı ve elektrikli teknolojilerle buluşturuyor. Konsept otomobile fuarda, Opel'in yeni nesil Formula E yarış otomobili GSE 27FE ve yüksek performanslı tamamen elektrikli Corsa GSE eşlik edecek.



Tam katı hal hedefi 2030 yılı

Çin Sanayi ve Bilgi Teknolojileri Bakanlığı (MIIT) ve altı diğer devlet kurumu, ülke sanayisine yön verecek olan "Yeni Batarya Sanayisi 15. Beş Yıllık Gelişim Planı"nı resmi olarak yayımladı. Stratejik plandaki en dikkat çekici unsur, geleceğin batarya teknolojisi olarak görülen tam katı hal bataryaların 2030 yılına kadar kitlesel ölçekte ticari kullanıma geçme hedefi. Yayınlanan devlet stratejisi, lityum bataryalarda ömrün 15.000 şarj döngüsüne çıkarılmasını ve öncü üreticilerin üretim hata oranlarını düşürmesi.