KTT-1.qxp_KTT 9.10.2026 22:56 Page 1





Atalay Otomotiv
ÇÖZÜM ORTAĞINIZ
Otokar
KARSAN
MERKEZ (İstanbul)
Tel.: 0212 428 07 07
info@atalayoto.com.tr
ŞUBE (İzmir)
Tel.: 0232 781 26 24
info@atalaynakilaraclari.com

İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (P.P 2)

kentiçi toplutaşıma

12 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1052 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Kolay çözüm elinizde!

Siyasi popülizmin kamu hizmetini göz ardı eden örneğinde Özel Halk Otobüsü esnafı iflasa sürüklenirken, aynı zamanda kamu görevi de siyaset kurbanı oluyor...

- İleri teknolojinin belirlediği önceliklerle yeni dünya düzeninde kurulmasına çalışılan kent yapılanmasında uluslararası dengeleri değiştirerek, üretim ilişkilerini, buna dayalı ulus devlet algısının yerine yeni sistem ile mevcut hakim otoritelerce belirlenme isteğinin gelişmekte olan ülkelere ek yük çıkardığı görülmelidir. Karşıt olarak da, esnaf sektörel iş birliği ile bunun zorunlu hale gelmesinin önlenmesi için ortak akıl, ortak anlayış ve geleceğe uygun bir planlama ile kurumsal olarak yasalaşmalıdır.

- Bugün gelinen noktada, siyasetçinin siyasi popülizm girdabında asli görevleri bile başka saiklerle yaptırmak istemesi, bunun için de 5216 sayılı büyükşehir kanununu 2012 yılında çıkarıp, 2014 yılı tam yürürlüğe giren 6360 sayılı kanun çerçevesinde yürüterek gerektiğinde hizmet alım yetkisini hor kullanmaktadır. Oysa, Özel Halk Otobüsleri, yardımcı unsur, paydaş olarak, ücreti mukabil belediye adına hizmet vererek, deneyim sahipliğinde en önde gelen bu unvanı taşıyan kabul edilmelidir.

- Bugün belediyelerin içinde bulunduğu duruma bakarsak eğer sonuç olarak; yasal bağlılık ve kent içi toplu taşıma hizmet yapılanmasının da kendine özgü iş alışkanlıklarının belediyeleri zora soktuğu yeni denenmemiş arayışı gözleniyor. Bir çok belediye yeni sistem hayaline kapılarak, öz kaynağından araç alıyor. "İşletmecilik" başlığı altında daha kolay ve verimli hizmet anlayışına yaslanıyor. Oysa, çare bu değil. Hatta, tam tersi ek yük demek anlamına geliyor. Çünkü, maliyet her şeydir.

- Asırlık İstanbul deneyimleri yanında İETT ile Özel Halk Otobüsü paydaşlık geçmişi incelense, doğru ve model olacak tek çözümün "Özel Halk Otobüsü Operatör İşletmeciliği" olduğu görülecektir. Yenilenme talepleri belediye denetim ve yürütümünde hizmet veren operatör işletmecisi şeklinde yasayla belirlenen finansman kaynağı sağlanmış esasları olan "Özel Halk Otobüsü Operatör İşletmeciliği" ihdas edilmelidir. Özel Halk Otobüsü esnafı, işletmeci kimliğini özel sektör olarak yasalaştırmalıdır.

- Özel Halk Otobüsü esnafı şunu iyi bilmelidir. Herşeyi kamudan beklemek yerine yarınlar için bugünden kurumsal yapıya adım atmanın gerektiğini artık kabul edilmedir. Kişisel kararlar yerine kurumsal bir çatı altında "BİZ" demenin ekonomik getirisini görmelidir. Belediyelere ya da merkezi yönetime sırtını dayamak yerine kendi çözümünü kendi çatısı altında beklemeden acil olarak gerçekleştirmelidir. Yarın, zor günler yaşamak istemiyorsa, bugün kolay çözümün elinin altında olduğunu bilmelidir.



Milli hızlı trende yeni bir dönem

Milli Hızlı Tren projesinde ikinci setin üretimi hızlandı. İlk set testlerde 250 km. hıza ulaşırken, 2027 ve 2028'de toplam 14 tren seti üretilecek... **2'DE**

9 bin sürücüye temel güvenli sürüş eğitimi

2'DE



MBT'den kadın mühendis adaylarına mentor desteği

Mercedes-Benz Türk, "Mühendisliğin Yıldızları" programı kapsamında Boğaziçi Üniversitesi'nde lisans eğitimi gören kadın mühendis adaylarının gelişimine mentorluk desteği sunuyor... **5'DE**

Av. Erhan GÜNEŞ — BAŞYAZI — ÖTİS!.. — 2

Onur ORHON — İSTANBULLU — NAÇİZANE — 2

M.Şevket ERTURAN — GÖZLEM — Anlayana saz... — 3

Feyzullah GÜNDOĞDU — KAVŞAK — Değişim kaçınılmaz dönüşümü planlamak — 4

Dr. Ejder ORMANCI — YOLCULUK — Orası öyle değil... — 4

Alexandra N.NAJAFLI — ECONOMIX — Feminist iktisat — 5



2 trilyon dolarlık yatırım dünyanın başına bela!

- IMF, özel sektörün küresel yapay zekâ yatırımının 2026 sonu 2 trilyon doları aşabileceğini, servet erimesi ve işten çıkarma riski yaratabileceğini vurguladı... **4'DE**



CHINA PLUS ONE

Plan tökezledi!

Güneydoğu Asya'daki fabrikalar kritik parçalar için hâlâ Çin'e bağımlı, bazı bilgisayar üreticileri Vietnam ve Tayland'dan yeniden Çin'e yönelmeye başladı... **3'DE**



Çip üretim zincirinde sürekli risk oluşuyor!

- ABD'de veri merkezlerinin enerji sıkışıklığı büyüken, aynı zamanda yapay zekâ yatırımlarında gecikme riski beklenmedik artıyor... **8'DE**



9 ayda alarm çaldı!

7'DE



KTT-2.qxp_KTT 9.10.2026 22:57 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

ÖTİS!..

2026 yılı İstanbul Büyükşehir Belediyesi dayatma meclis kararı ile oda , şirket ve kooperatiflere sormadan maliyet tablosunu hazırlamış ve meclisten onaylayıp geçirmiştir. Tabii ki bizler esnaf odası olarak bu meclis kararını yargıya taşıdık.

ÖTİS bir hakediş sözleşmesidir hukuki anlamda her iki tarafın uygun irade beyanı ile meydana gelen bir hukuki işlemdir.

İşletmecilerin onayı alınmadan geçirilen bir meclis kararının hukuk literatüründeki adı TALİMATNAME' dir. Talimatname kelimesi kısaca; yönetmelik şeklinde ifade edilebilir.

Genelde resmi kurumlar tarafından kullanılan, yetkili kapsamında verilen yazılı ya da sözlü emirlerdir. Özel halk otobüsleri kendi özlük hakları olan özerk yapılardır.

Özel halk otobüsleri kendi iradeleri ile çalışma sistemlerini idareye devretmediler. Türkiye'nin her yerinde olduğu gibi özel halk otobüsleri hem mer kezi hükümetin hemde yerel beldeyilerin siyasi oy uğruna kanunla ve belediye meclis kararları ile ücretsiz ve indirimli taşımaların ağır yükünü kaldıramaz hale geldi.

Kurumların ücretsiz ve indirimli taşımalarını maliyeti karşılamadan taşımasını önleyecek bir kanun düzenlemesine ihtiyaç olduğu açıktır. Bu konu da düzenleme var ama yetersiz, yanlış tanımlanmış ve keyfiyete bırakılmıştır.

Büyükşehir belediyeleri, kendisinden izin veya ruhsat almak ya da hat kiralamak suretiyle çalışan ve toplu taşı ma hizmeti yürüten gerçek ve tüzel kişilere; nüfus, hattın uzunluğu ve hattı kullanan sayısı kriterlerini esas alarak tespit edeceği hatlardaki toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz veya indirimli olarak yararlananlara ilişkin gelir desteği ödemesi yapabilir.

YAPABİLİR yerine YAPMALIDIR olmalı idi. Kanun koyucu emretmediği için bütün şehri bedava taşı diyen idare işletmeciye sormadan ücretsiz ve indirimli taşımanın mali külfetini işletmeciye yüklemektedir.

Özel Halk Otobüsleri tüm Türkiye 'de bu sorunu çözmek için tek ses olmalıdır. 2027 yılına giriyoruz bu sistem de 6 yılı geride bıraktık. Her yıl idare tarafından belirlenen maliyet kalemleri enflasyon altında ezildi esnaflar olarak bu maliyetleri karşılamak imkansız ha le geldi. Bu yıl ki talebimiz nettir, gerçek maliyetleri göz önünde bulundurarak bütün kalemleri baştan aşağı revize etmemiz gerekmektedir.

Gelecek hafta idare ile oturup ilk toplantımızı yapacağız. İdarenin iett nin maliyetlerini göz önünde bulundurarak esnafa gerçek anlamda bir maliyet çıkarmasını umuyoruz aksi taktirde bir krizin ortaya çıkması ile karşı karşıya kalabiliriz.

Kimseden fazla bir şey beklemiyoruz alın terimiz olan hakkımızı istiyoruz.

Hayırlı bol bereketli kazançlar diliyorum. Saygılarımla...

İstanbul Özel Halk Otobüsleri
Esnaf Odası Başkanı



Milli hızlı trende yeni bir dönem

Milli Hızlı Tren projesinde ikinci setin üretimi hızlandı. İlk set testlerde 250 kilometre hıza ulaşırken, 2027 ve 2028'de toplam 14 tren seti üretilmesi hedefleniyor...

ANKARA-Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, yerli ve milli imkanlarla geliştirilen Milli Hızlı Tren'in ikinci setinin üretim çalışmaları nın sürdüğünü açıkladı. Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. (TÜRASAŞ) tarafından geliştirilen Milli Hızlı Tren projesinde üretim süreci devam ediyor. İlk tren setinin testleri sürerken ikinci setin imalatında da önemli ilerleme kaydediliyor.



Bakan Uraloğlu, **"İkinci Milli Hızlı Tren setimizin imalat çalışmalarını sür dürüyoruz. Bir taraftan ilk setimizin testlerini gerçekleştirirken diğer taraftan ikinci setimizi adım adım raylara hazırlıyoruz"** dedi.

Milli Hızlı Tren projesinde üretimin belirlenen takvime göre devam edecekleriini belirten Bakan Uraloğlu, 2027 ve 2028 yıllarında toplam 14 set üretilmesinin hedeflendiğini bildirdi. Buna göre, 2027 yılında 7, 2028 yılında ise 7 Milli Hızlı Tren setinin üretilmesi planlanıyor. Sekiz araçtan oluşan Milli Hızlı Tren setleri 577 yolcu kapasitesine sahip olacak.

Trenin kritik bileşenleri arasında yer alan Tren Kontrol ve Yönetim Sistemi ile Cer Sistemi'nin de ASELSAN iş birliğiyle yerli ve milli olarak tasarlanıp üretildiği belirtildi.

Milli Hızlı Tren'in ilk setinde test süreci de devam ediyor. İşletme hızı saatte 225 kilometre olarak belirlenen tren, dinamik seyir emniyeti testleri kapsamında saatte 250 km. hıza ulaştı. Bakan Uraloğ lu, ilk setin testleri de vam ederken ikinci setin de üretiminin sürdüğünü belirterek, projenin planlanan takvim doğrultusun da ilerlediğini, zamanında da teslim alacaklarını kaydetti.



Türkiye hızlanıyor

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu diyor ki; "Şehirlerin kalabalığında hızlı, konforlu ve güvenli bir yolculuğun en güzel adreslerinden biri kent içi raylı sistemler. İnsanlarımızı sevdiklerine, işlerine, okullarına ve hayatın her anına daha kolay ulaştıran kent içi raylı sistem ağımızı her geçen gün daha da büyütüyoruz. Bugüne kadar 452 km.'lik hattı hizmete sunarken, devam eden projelerimizin tamamlanması ile toplam uzunluğu 673 km.'ye çıkaracağız. Daha rahat, daha hızlı ve daha sürdürülebilir şehirler için raylı sistem yatırımlarımızı sürdürüyoruz..."



Yakıt sübvansiyonları trilyon dolara doğru!

Birleşmiş Milletler, petrol fiyatları ve yükselen borçlanma maliyetlerinin halihazırda zorlanan bütçeler üzerinde baskı oluşturması nedeniyle, kritik uyarısında bulundu...

ABD-Birleşmiş Milletler tarafından yapılan bir araştırmaya göre, dünya genelindeki hükümetler İran savaşı ve diğer krizlerden kaynaklanan yüksek enerji fiyatlarına karşı tüketicileri koruma konusunda hareket alanlarını yitirirken yakıt sübvansiyonlarının bu yılki maliyetinin 1 trilyon doları aşması muhtemel görünüyor.

Birleşmiş Milletler Kalkın ma Programı (UNDP) tarafından yayınlanan rapora göre ar tan borçlanma maliyetleri ve en güçlü El Niño olayı olma yolunda ilerleyen hava koşulla rı nedeniyle, yükselen gıda ve enerji fiyatlarının etkisini hafifletmeye yönelik küresel politi ka müdahalelerinin sürdürülmesi zorlaşacak.

UNDP, petrol fiyatlarının varil başına 100 dolar seviyesi ne yaklaşması, yükselen borçlanma maliyetlerinin halihazır da zorlanan bütçeleri sıkıştırma sı nedeniyle, fiyat sınırları, sübvansiyonlar ve vergi iadeleri uygulayan hükümetler açısından önümüzdeki birkaç ayın bilhas sa kritik olacağı uyarısında bulundu. UNDP Baş Ekonomisti George Gray Molina, İran sava şı, borçlanma maliyeti ve El Ni ño'ya işaret ederek, **"Üç ayak lı krizden çıkış için çok net bir yol göremediğimizden, önümüzdeki birkaç hafta ve aya dair görünüm belirsizliğini koruyor"** dedi.

Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu ve Uluslararası Enerji Ajansı'ndan alınan verileri inceleyen UNDP analizi, savaşın etkileri sürerken Nisan ve Eylül ayları arasında çeşitli yardım önlemlerini uygulamaya koyan ülkelerin sayısının neredeyse iki katına çıktığını ortaya koydu. Maliyetler artarken ülkeler tüketiciye yönelik destekleri artırıyor. Hükümetler 5 ay boyunca akaryakıt vergisi indirimleri, sübvansiyonlar ve fiyat sınırlamaları uygulamalarını genişletti.

Dünya'daki 26 UNDP ofisiyle Eylül ayında yapılan diğer bir anket, bu ofislerin 25-'inin Orta Doğu krizinin önümüzdeki 6 ay boyunca bir öncelik olarak kalmasını veya daha büyük bir öncelik haline gel mesini beklediğini ve kurumun tüm birimlerinin **"en kötüsünün henüz yaşanmadığı"** öngörüsünde bulundu.



İran-ABD savaşında Tahran zorlanıyor!

İran, ABD'nin ülkenin havacılık sektörüne yönelik genişletilmiş yaptırımları ve uluslararası uçuşlara etkisi nedeniyle ICAO'ya resmi başvuruda bulundu...

TAHRAN-İran Sivil Havacılık Kurumu Başkanı Abouzar Shiroudi, Dışişleri Bakanlığı ile koordinasyon içinde hazırlanan başvurunun ICAO'ya iletildiğini açıkladı. Tahran yönetimi, ABD tarafından uygulanan kısıtlamaların İran'ın sivil havacılık faaliyetleri ve uluslararası hava bağlantıları üzerinde oluşturduğu sonuçlara itiraz ediyor. İran tarafı ayrıca konuyu diplomatik ve hukuki kanallardan takip edeceğini ve Lahey 'deki Uluslararası Adalet Divanı nezdinde de girişimde bulunduğunu bildiriyor. ABD Hazine Bakanlığı, 8 Eylül 2026 tarihinde İran havacılık sektörüne yönelik kapsamlı yeni yaptırımlar açıklamıştı. ABD Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi (OFAC) tarafından alınan karar kapsamında, İran havacılık sektörüyle bağlantılı toplam 36 hedef yaptırım kapsamına alınırken, bunların arasında faaliyet gösteren 27 İranlı havayolu da yer aldı. Washington, yaptırımların İran'ın havacılık ağlarının silah, askeri personel ve çeşitli ekipmanların taşınmasında kullanıldığı gerekçesiyle uygulandığını belirtiyor.

Alman BDL'de kan kaybediyor!

Almanya'nın hava ulaşım merkezleri trafiği yurt dışındaki Hub'lara kaptırmaya başladı. BDL Genel Müdürü Joachim Lang, "yavaş yavaş kopuyoruz" diyor...

ALMANYA'nın hava ulaşımı uluslararası rekabette giderek kan kaybediyor. Alman Havacılık ve Uzay Merkezi (DLR) ile Alman Hava Taşımacılığı Ekonomisi Birliği'nin (BDL) ortak raporuna göre, birçok Alman havalimanında destinasyon ve uçuş frekansları hâlâ 2019 seviyesinin belirgin biçimde altında bulunuyor. Aynı zamanda Asya ve Afrika yönündeki aktarmalı yolcular giderek Avrupa Birliği dışındaki havacılık merkezlerine yöneliyor. Yüksek havalimanı maliyetleri ve iklim koruma düzenlemelerindeki farklılıklar ise baskıyı artırıyor.

Gelişme özellikle Alman havalimanlarının uluslararası bağlantılarda dikkat çekiyor. Frankfurt Havalimanı, 2024 yılında doğrudan uçuş yapılan destinasyon sayısında pandemi öncesi seviyeye büyük ölçüde yaklaşırken, diğer büyük havalimanlarının bazıların da destinasyon sayısı pandemi öncesine göre yüzde 18'e varan oranlarda daha düşük kaldı.

BDL, uçuş frekanslarının ve özellikle iş seyahatlerinin gerilediğine dikkat çekiyor.

ONUR ORHON

orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

NAÇİZANE

TÜRKİYE genelinde sorgulama ile yapılan araştırmada 20 bin dolaylarında, bugünkü sektör yönetimlerine göre 25-30 bin arası özel halk otobüsü işletmecisi bulunuyor. Bu işleticiler yerelde dernek, kooperatif, şirket, oda vb. Yapılar ile haklarını korumaya, varlıklarını sürdürmeye çalışıyor. Üst yapıda da birlikler, federasyon var.

İstanbul'da şirketleşme eğilimleri ile birlikte 1992 sonrası gelişmelerin üzerinden 35 yıla ulaşıldığı görülüyor. Öncesinde 1980'lerde oluşan yardımlaşma birliktelikleri yer alıyor. Büyükşehir olgusuyla beraber değişen koşullarda şirketleşme hız kazanıyor.

Başlangıçta alternatif olma hedefi, örnek işletmecilik, modern araçlar, donanım ve en önemlisi kurumsal adım amaçları zaman geçtikçe, biraz da idarenin farklı anlayışlarıyla finansal bir boyuta geldi ve durdu.

Bugün itibariyle işleticilerin bireyselden kurumsala geçmedeki isteksizliği, idarenin tebaa yaklaşımı, şirket yönetimlerinin profesyonel bakıştan uzaklaşmaları sonucu, sadece parasal ve sorunsal faaliyetlerin yapıldığı bir yapı oluştu.

Bu doğrultuda üst yönetimlerden alt birimlere kadar doğru bir yaklaşım değildir. Finans kaynağı olmak, ihlallere karşı hareket etmek, A.Ş. statüsündeki kurumların dar alana sıkıştırılması çözüm yaratmamaktadır.

O zaman ne yapılmalı?

Yalın bir uzlaşma ortamında yapıları yeniden değerlendirmek, hizmet, görev alanlarını yeniden tanımlamak, aidiyet duygularını güçlendirmek, kişileri doğru bilgilerle donatmak ve geliştirmek artık öncelik olmalıdır.

Kurumsallaşma binaları almak, yenilemek, makam yaratmak, büyük salonları işlevsiz bırakmak olmamalıdır. Öncelik özel halk otobüsü işletmeciliği tanımının yeniden yapılması ve bu duygunun işleticilere verilmesi ile başlamalıdır.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ 1959

BASIN BÜLTENİ

9 bin sürücüye temel güvenli sürüş eğitimi

TTKÖD (Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği), bu yılın Ocak-Mayıs döneminde tamamladığı, Özulaş Toplutaşım A.Ş. filosundaki 460 özel halk otobüsü sürücüsünün eğitiminden sonra bir büyük eğitim projesine daha katkı sağlıyor.

Ülke genelinde otobüs, kamyon, kamyonet, taksi, dolmuş, minibüs, servis aracı türlerinde hizmet vere cek olan sürücülerin temel güvenli sürüş eğitimlerine başlanıyor. Yaklaşık 9 bin sürücü belgesi sahibi kişilerin bu programdan yararlanması bekleniyor.

2027 yılının Ocak sonuna kadar tamamlanması öngörülen bu eğitim programında, TTKÖD eğitmenleri görev yapacak.

Programın temel amacı trafik çarpışmaları öncesi sürücülerin bil gilendirilmesi ve trafikte seyir esna sında olası tehlikelere karşı hazırlıklı ve donanımlı olmalarını sağlamaktır.

Her yıl binlerce kişinin yok olmasına, yaralanmasına, ailelerin maddi, manevi zararlara uğramasına neden olan trafikte, kazaların % 50 azaltılmasına yönelik 2030 hedefinin yakalanmasına katkı temel düşünce olarak öne çıkmaktadır.

Kamuoyunun bilgisine sunulur.
Saygılarımızla.

Onur ORHON
Genel Başkan
0532 696 41 75

KTT-3.qxp_KTT 9.10.2026 19:33 Page 1



CHINA PLUS ONE

Plan tökezledi!

Güneydoğu Asya'daki fabrikalar kritik parçalar için hâlâ Çin'e bağımlı, bazı bilgisayar üreticileri Vietnam ve Tayland'dan yeniden Çin'e yönelmeye başladı...

ABD-Çin ticaret gerilimiyle hızlanan **"China Plus One"** stratejisinde tablo değişiyor. Küresel şirketler üretimin bir bölümünü Vietnam, Tayland, Malezya ve diğer Güneydoğu Asya ülkelerine taşırken, Çin'in onlarca yılda oluşturduğu tedarik zincirinin aynı ölçekte başka ni fabrikalar Güneydoğu Asya'ya milyarlarca dolarlık yatırım ve istihdam getirdi. Ancak, üretimin en değerli bölümlerinin önemli kısmı Çin'de kaldı. Yeni merkezler çoğu zaman montaj üssü olurken batarya, optik parçalar, elektronik bileşenler ve diğer kritik ara malları Çin'den almaya devam ediyor.

ABD'nin yeni gümrük politikası da Çin dışına çıkmanın avantajını küçültüyor. Bazı ürünlerde Çin ile Güneydoğu Asya arasındaki vergi farkının daralmasının ardından üretimin bir bölümünün yeniden Çin'e kaymaya başladığı belirtiliyor. **"China Plus One"** modelinin temel amacı, küresel şirketlerin Çin'e olan bağımlılığını azaltmak ve üretimin bir bölümünü alternatif ülkelere taşımaktı. Vietnam elektronik montajında, Tayland otomotivde, Malezya ise yarı iletken paketlem, elektronik üretiminde önemli yatırımlar çekti. Ancak, yeni üretim merkezlerinin çoğu Çin'deki kadar geniş ve bütünleşmiş bir sanayi ekosistemine sahip değil. Örneğin nihai ürün Vietnam'da monte edilse bile batarya, optik bileşen, metal muhafaza, elektronik parça veya üretim ekipmanının Çin'den gelmesi gerekebiliyor. Çin'in avantajı yalnız düşük üretim maliyeti değil. Ham madde işleme, parça üretimi, mühendislik, lojistik, kalıp üretimi ve çok büyük bir tedarikçi ağının aynı bölgelerde bulunması şirketlere hız ve ölçek sağlıyor. Bu nedenle fabrikanın başka ülkeye taşınması, tedarik zincirinin Çin'den tamamen kopması anlamına gelmiyor.

Yeni dönemin dikkat çekici gelişmelerinden biri, Çin'den çıkarılan bazı üretim hatlarının geri dönmeye başlaması. Fortune'ın aktardığı sektör değerlendirmelerine göre ABD'nin Çin ile Vietnam arasındaki düzüstü bilgisayar tarifesi farkını daraltmasının ardından bazı büyük bilgisayar markaları üretimin bir bölümünü Vietnam ve Tayland'dan yeniden Çin'e taşıdı.

Benzer sorun perakende tedarik zincirlerinde de görülüyor. Güneydoğu Asya'daki fabrikaların üretim kapasitesi artmasına rağmen Çin'deki geniş tedarikçi ağına erişe memesi, bazı şirketlerin maliyet ve teslimat sürelerinde beklediği avantajı elde edememesine neden oluyor. ABD de 3. ülkeler üzerinden Çin menşeli malların yönlendirilmesine yönelik denetimlerini sıklaştırıyor. Beyaz Saray'ın Ağustos 'ta yayımladığı raporda 40'tan fazla ülke yasa dışı aktarma açısından yüksek riskli olarak değerlendirildi. Raporda basit montaj, paketleme, etiket değiştirme veya yeniden ihracat yöntemleriyle Çin menşeli ürünlerin başka ülkeler üzerinden ABD'ye girdiği yapılara dikkat çekildi. Bu denetimler, üretimi yalnız gümrük vergisinden kaçınmak amacıyla başka ülkeye taşımanın avantajını daha da azaltıyor.



M.ŞEVKET ERTURAN

GÖZLEM

Anlayana saz...

DÜNYA'da yaşanan, soy kırım, işgal ve kaynaklara el koyarak sanal sınırları arttırma girişimleri artıyor ama buna karşı, halkların tepkileri de artıyor. Baş kaldırılar çoğalıyor. Dünya toplumlarının zaman alan bu tepkileri giderek karşı duruşları tetiklerken, ileri teknoloji yazılımlar çerçevesinde üretim alanına el atıyor. İnsan aklını taklit ederken, insanı edilgen duruma düşürme sinyallerini veriyor.

Bu doğru olmayan gelişmeleri meşru kılıcı davranışlar öinsanı yanıltan yaşamını kolaylaştıran ama yerine düşünen sistemler öne çıkarılırken, insan ile teknolojiye dayalı yapay zeka oluşumuna zemin hazırlamalar daha fazla artıyor. Bir otonom düzen oluşturarak kontrollü yaşamı kolaylaştırıcı dünyada kaynakların tek çatı kontrollü ve verimli kullanılacağı düzen ilerliyor.

Hâkim dayatmacı güçler, giderek dünyayı yaşanmaz kılarken, bu güne gelişin mimarları bu hakimlerin yeni ileri teknolojileriyle yeni dünya düzenini de kendi belirlemelerine göre bu yön verme çabaları, giderek yeni dengeleri değiştirir bir gidişata koşuyor. Bugün dünya buna dönük felaketlere kılıf hazırlanıp sunulsa da gerçek karşı duruşla doğa kendi önlemini ve küresel sonuçlarını topuekün bir kayba dönüştürecek bambaşka bi noktaya taşımanın sinyallerini kendi yapısıyla başlattığı bir yok oluş işaretleri veren yeni değişimlerle tavrını netleştiriyor. Dikkat eden bilim insanları, dünya eko sistemini artar oranda felaketler ve yok oluşa sürüklendiğini kanıtlarıyla gözler önüne seriyor. Bu aymazlıkla hala, doğanın nadir kaynaklarını kullanma yolunu öne çıkarmaya çalışıyor. İnsanı ikinci derece tüketici noktasına çekerken, yapay zekanın ileri teknolojiyi kullanarak üretim ilişkilerini yeniden düzenlemeyi öne çıkarıyor.

Hala gelişmelerden bihaber insanlara telefonlar aldırılıyor. Çeşitli uygulamalarla insanları hazıra alıştırılıp tüketici kılarak, yeni teknolojiyle yeni yapılanma temelleri atılıyor. İnsanı kapsamına alan doğaya aykırılığı insanoğlu geçmişte denedi ama bozamadı. Olacağı, karşı duruş yıkımının çok büyük olacağı. Bu yüzden doğru paylaşım için doğru tavır şart. Evrensel insan akıl öne çıkmalı. Ortak akla dayalı iş birliği için doğru irade sergilenmeli. İnsanı taklide dayalı makineleşme ile dünya ve doğaya hükmetme girişimi sadece nesli yok oluşa taşır o kadar. Her şey başa sarılır. Ağır bedel, insan neslinin ve doğanın yaşanacak hale gelme başlangıcını da milyarlarca yıl geri atar. Bu yüzden bize düşen bize öğretilen doğrularımıza sahip çıkarak, kendi nefsimize hâkim olma ve doğruya yönelmekten ibaret...

Kısaca; dünyayı yola sokacak ulaşım sistemleri ve ileri teknolojiyle entegre, tümden gelimli yapılanmalar da doğayla barışık dünya düzeni önceliğimiz olmalı. Bu yüzden hükmeden hükmedilen yeri ne herkesin soluklanacağını işaret edilen düzeni benimseme, bunu savunma, asli inanç ve görevimiz olmalı. Herkesin evinin önünü temiz tutarsa her yer temiz olur. Önce ülkemizde toplum öncelikli insani yapılanma, ardından kaynakların doğru paylaşımı şart. Bunun ana taşıyıcı unsuru ulaşımın doğru yapılarak kamu-özel iş birliği de şart. Bu irade ile dünyaya örnek oluruz. Sözüm bütün ÖHO işletmeci, belediye ve hükümet edenlere.



İngiltere'de %45 vergi tartışması!

Birleşik Krallık, Çin'den ithal elektrikli otomobillere ek vergi getirmeyi değerlendiriyor. AB'de uygulanan seviyeye yaklaşan yüzde 45'e varan bir seçenek masada...

LONDRA-Birleşik Krallık, otomotiv pazarında dengeleri değiştirebilecek yeni bir adım gündeme geldi. Hükümet, Çin'den ithal elektrikli otomobillere ek gümrük vergisi uygulanması için seçenekleri değerlendiriyor. Hazırlanan paketin Avrupa Birliği'ndeki vergi yüküne yaklaşabileceği belirtiliyor. Birleşik Krallık İş ve Ticaret Bakanı Jonathan Reynolds'ın Çin'den ithal edilen otomobillere yönelik olası vergi seçenekleri üzerinde çalıştığı bildiriliyor. Birleşik Krallık hükümeti ise şu ana kadar Çinli elektrikli otomobillere yeni bir gümrük vergisi uygulanmadığını özellikle vurguluyor.

Hükümetin otomotiv sektörüyle görüşmelerini sürdürdüğü ve alınacak kararın İngiliz otomotiv sanayisinin rekabet gücü ile ülkenin ticari çıkarlarını birlikte gözetmesinin hedeflendiği belirtiliyor. Masadaki seçeneklerden biri, AB'nde Çin'den gelen elektrikli otomobillere uygulanan toplam vergi yüküne yaklaşmak. Ayrıca, Çin'de üretilen bataryalı elektrikli otomobillere şirketlere göre yüzde 7,8 ile yüzde 35,3 arasında değişen ilave telafi edici vergiler uyguluyor. Bu oranlar mevcut yüzde 10 normal otomobil gümrük vergisine eklendiğinde bazı üreticiler açısından toplam yük yüzde 45'e ulaşıyor. Ancak, Birleşik Krallık için henüz kesinleşmiş bir oran bulunmuyor. Yüzde 45 seviyesi şu aşamada değerlendirilen seçenekler arasında.



AB-Avrupa'da elektrikli otomobil pazarında büyümenin yönü pahalı modellerden daha erişilebilir küçük araçlara dönüyor. Transport & Environment'ın yayımladığı yeni rapor, satışlardaki hızlı artışın yanında üreticilerin ürün planlarında da belirgin bir değişim yaşandığını ortaya koydu. Rapora göre, başlangıç fiyatı 25 bin Euro'nun altındaki elektrikli otomobil sayısı 2026 içinde iki katına çıkacak.



KTT-4.qxp_KTT 9.10.2026 19:32 Page 1

DEĞİŞİM KAÇINILMAZ, DÖNÜŞÜMÜ PLANLAMAK

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

BİRKAÇ ay önce "Şehir Kazanırsa" başlıklı yazımızda, İstanbul'da metro yatırımlarından olumsuz etkilendiklerini belirten servis taşımacılarının eylemini ele almıştık. Servis esnafı, metro yatırımlarıyla şehir kazanıyorsa kendilerinin de kazanması gerektiğini ifade ediyordu. Biz de şehir kazanıyorsa yalnızca servisçinin değil, herkesin kazanması gerektiğini vurgulamıştık.

Geçtiğimiz günlerde benzer bir açıklama bu kez İstanbul'daki minibüs esnafından geldi. Yeni metro hatlarının ve otobüs seferlerinin yolcu sayılarını azalttığını belirten minibüsçüler, mevcut hatlarının iptal edilmesini ve kendilerine taksi plakası verilmesini talep ederek eylem yaptılar.

Aslında şaşırtıcı bir durum değil.

Yeni bir metro hattı hizmete girdiğinde aynı güzergâhta çalışan diğer toplu taşıma araçlarının yolcu kaybetmesi beklenen bir sonuçtur. Hatta yapılan yatırımın amaçlarından biri de yolcuların daha yüksek kapasiteli, güvenli, hızlı ve çevreci ulaşım türlerine yönlendirilmesidir.

Peki, metro yatırımlarından dolayı mevcut taşımacılar zarar ediyorsa ne yapacağız? Raylı sistem yatırımlarından vaz mı geçeceğiz? Elbette hayır...

Kentler sürekli gelişiyor, ulaşım ihtiyaçları değişiyor. Teknoloji ilerliyor, yolculuk alışkanlıkları farklılaşıyor. Dolayısıyla ulaşım sistemlerinin de değişmesi kaçınılmaz.

Değişime direnerek mevcut yapıyı sonsuza kadar korumak mümkün değil. Ancak, burada üzerinde durmamız gereken önemli bir husus var: **Değişim kaçınılmaz olabilir, fakat dönüşüm kendiliğinden gerçekleşmez. Dönüşümün planlanması ve yönetilmesi gerekir.**

Ülkemizde metro veya tramvay yatırımları yıllar öncesinden planlanıyor.

Projelendirme, finansman ve yapım süreçleri uzun yıllar sürüyor. Dolayısıyla yeni bir raylı sistem hattının hangi bölgelerden geçeceği, hangi yolcu taleplerini karşılayacağı ve mevcut taşımacılığı nasıl etkileyeceği büyük ölçüde önceden biliniyor.

Konuyu biraz daha somut hale getirmek için bir örnek verelim.

Kayseri'de hafif raylı sistemin devreye alınmadan önce özel halk otobüsü taşımacılığının payı yüzde 90 civarında iken raylı sistemin devreye alınması ile on beş yıl içinde yüzde elliye gerilemiştir.

Öyleyse soralım: raylı sistem hattının açılacağı bilindiği hâlde aynı güzergahta çalışan minibüs ve otobüslerin geleceği neden önceden planlanmıyor? Hatlar neden yeniden düzenlenmiyor? İşletmeciler neden son ana kadar belirsizlik içerisinde bırakılıyor?

Sorunun önemli bir kısmı burada yatıyor.

Oysa, başarılı bir toplu taşıma sisteminde metro, tramvay, otobüs ve minibüs birbirinin rakibi değil, tamamlayıcısı olmalıdır.

Yüksek yolcu talebi bulunan ana koridorlarda raylı sistemler hizmet verirken, otobüs ve minibüsler bu sistemleri besleyen, erişilebilirliği artıran bir rol üstlenmelidir.

Böylece hem yatırımların verimliliği artırılır hem de mevcut taşımacılık kapasitesi daha etkin kullanılır.

Elbette dönüşümün sorumluluğunu yalnızca kamu otoritesine yüklemek de doğru değil. Taşımacılık esnafının da değişen şartlara uyum sağlaması, bireysel işletmecilikten kurumsal yapılara geçmesi, verimliliğini artırması ve yeni iş modelleri geliştirmesi, gelir-gider, hat sürücü havuzunun oluşturulması, araç sayılarının gelişen şartlara göre optimize edilmesi, ölçek ekonomisine geçilmesi gerekiyor. Geçmişte başarılı olmuş bir işletmecilik modelinin gelecekte de aynı başarıyı sağlayacağını düşünmek gerçekçi değil.

Ancak esnaftan değişim beklerken ona dönüşümün yol haritasını da göstermek zorundayız. Hangi hatların korunacağı, hangilerinin besleme hattına dönüştürüleceği, ihtiyaç fazlası araçların nasıl değerlendirileceği, gelir ve maliyetlerin nasıl paylaşılacağı önceden belirlenmelidir.

İşletmecilerin bu süreçlere katılımı sağlanmalı, belirsizlikler mümkün olduğunca ortadan kaldırılmalıdır.

İşte daha önce defalarca üzerinde durduğumuz **ulaşım otoritesi ihtiyacı** burada bir kez daha karşımıza çıkıyor.

Güçlü bir ulaşım otoritesinin görevi yalnızca hat ve güzergâh belirlemek, ruhsat vermek veya tarifeleri onaylamak değildir. Ulaşım sistemini bir bütün olarak planlamak, farklı ulaşım türlerini entegre etmek ve değişimi yönetmektir. Burada şunu da vurgulamak gerekiyor. Merkezi ve yerel yönetimin ayrı ayrı yaptığı raylı sistem yatırımlarında bu bağlamda koordine edilmesi ve entegre ulaşımın parçası olarak planlanması şarttır.

Unutmayalım, başarılı bir ulaşım yatırımı yalnızca yeni bir metro veya tramvay hattı açmak değildir.

O yatırımla birlikte bütün ulaşım sistemini daha verimli, erişilebilir ve sürdürülebilir hâle getirebilmektir.

Sonuç olarak; değişim kaçınılmazdır. Ancak değişimin krize dönüşmesi kaçınılmaz değildir. Yeter ki dönüşümü zamanın da planlayalım, doğru yönetelim. Çünkü, şehir kazanacaksa bu kazanımın yolu, bir birleriyle rekabet eden değil, birbirini tamamlayan ulaşım sistemlerinden geçer.

Vesselam.

2 trilyon dolarlık yatırım dünyanın başına bela!

IMF, özel sektörün küresel yapay zekâ yatırımının 2026 sonu 2 trilyon doları aşabileceğini, servet erimesi ve işten çıkarma riski yaratabileceğini vurguladı...

ABD-Yapay zekâ yarışında yatırım büyüklüğüne bağlı finans tarafındaki riskler Uluslararası Para Fonu'nun gündemine girdi. IMF, küresel özel sektör yapay zekâ yatırımlarının 2026'da 2 trilyon doları aşabileceğine işaret ederken, yatırımların giderek daha fazla borçla finanse edilmesinin teknoloji sektöründeki riskleri büyütebileceği uyarısında bulundu. IMF'nin 2026 Yıllık Raporu'nda yer alan yapay zekâ değerlendirmesine göre, dış tahminler küresel özel sektörün yapay zekâ bağlantılı yatırımlarının bu yıl 2 trilyon doların üzerine çıkabileceğine işaret ediyor Bu büyüklük, yapay zekâyı son yıllarda dünya ekonomisindeki en hızlı büyüyen yatırım alanlarından biri haline getiriyor. IMF, yapay zekâ yatırımlarının ABD ekonomisine şimdiden ölçülebilir katkı sağladığını belirtiyor. Rapora göre teknoloji yatırımları 2025 yılında ABD'nin ekonomik büyümesine yaklaşık 0,5 puan katkıda bulundu. Veri merkezleri, yüksek performanslı işlemciler, enerji altyapısı ve bulut bilişim yatırımları bu sermaye harcamalarının en büyük bölümünü oluşturuyor.

Yatırımların önümüzdeki yıllarda verimlilik artışı yaratması halinde ekonomik büyüme üzerinde daha kalıcı bir etki oluşabileceği değerlendiriliyor. Ancak IMF, yatırımların büyüklüğü kadar bunların nasıl finanse edildiğine de dikkat çekiyor. IMF'ye göre yapay zekâ yatırımları giderek daha fazla borç finansmanına dayanıyor.

Veri merkezi işleten şirketler, büyük teknoloji grupları ve çip üreticilerinin birbirleriyle kurduğu yatırım, kredi ve satın alma ilişkileri finans yapısını daha karmaşık hale getiriyor. Fon, aynı şirketlerin bazı durumlarda birbirlerinin müşterisi, yatırımcısı ve finansörü haline geldiğini belirtiyor. Bu yapı, sektördeki bir şirketin yaşayacağı finans sorununun diğer şirketlere taşınabilmesini artırıyor.

IMF'nin daha önce yayımladığı küresel finansal istikrar değerlendirmesinde büyük teknoloji şirketlerinin 2029'a kadar yaklaşık 3,4 trilyon dolarlık ya pay zekâ bağlantılı sermaye har caması yapabileceği tahmin edil mişti. Aynı analizde büyük teknoloji şirketlerinin Ocak 2025 'ten bu yana tahvil piyasasından 100 milyar doların üzerinde finansman sağladığına dikkat çekilmişti. Yüksek yatırım ihtiyacının şirketlerin mevcut nakit akışını aşması halinde tahvil, özel kredi, kaldıraçlı kredi ve şirketler arası finansman kanallarının daha fazla kullanılabileceği değerlendiriliyor. Böylece yatırımlardaki risk yalnız teknoloji şirketlerini değil, bankalar, özel kredi fonları, sigorta şirketleri ve tahvil yatırımcıları üzerinden beklenmedik daha geniş finans sistemine yayılabilir.

IMF'nin dikkat çektiği temel risklerden biri de büyük yatırımların beklenen ekonomik getiriyi sağlayamaması. Fon, yapay zekâ için yapılan pahalı yatırımların beklenen verimlilik ve gelir artışını yaratmaması halinde tek noloji şirketlerinin yüksek değer lemelerinde sert bir düzeltme görülebileceğini belirtiyor. Böyle bir senaryoda hisse fiyatlarının düşmesi yalnız yatırımcı kayıplarıyla sınırlı kalmayabilir.

IMF, sonuçların servet kaybı, yatırımların azalması ve işten çıkarmalara kadar uzanabileceği uyarısında bulunuyor. Fonun Nisan ayında yayımladığı çalışmada de yapay zekâ beklentilerinin bozulduğu ve ABD hisse senetlerinin yüzde 20 düştüğü bir senaryo incelenmişti.

Bu ölçekte bir piyasa düzeltmesinin küresel finansman koşullarını sıkılaştırarak ülkelerin borç risklerini de artırabileceği değerlendirilmişti.

Buna karşı IMF, yapay zekânın ekonomik etkisini risk üzerinden değerlendirmiyor.

Teknolojinin verimliliği artırması, şirketlerin maliyetlerini dü şürmesi ve yeni ekonomik faaliyet alanları yaratması halinde dünya ekonomisinin potansiyel büyümesini yukarı çekebileceği belirtiliyor.

Bu nedenle, önümüzdeki dönemin temel sorusu artık yalnızca yapay zekâya ne kadar yatırım yapılacağı değil, 2 trilyon doları aşabilecek yatırım dalgasının ne kadar gelir ve verimlilik yaratacağı ve bu yatırımların hangi borç yapısıyla finan- se edileceği olacak.



Öz yeterlilik hızlı gelişiyor!

2026 yılının ilk yarısı itibarıyla Çin'de üretken yapay zekâ kullanıcı sayısı 700 milyonu aştı. Kullanım yaygınlık oranı yüzde 50'nin üzerine çıktı...

PEKİN-Çin İnternet Ağı Bilgi Merkezi'ne (CNNIC) bağlı Politika ve Uluslararası İşbirliği Enstitüsü, 7. Çin İnternet Temel Kaynakları Konferansı'nda **"Üretken Yapay Zekâ Uygulamaları Gelişim Raporu-2026"**nu yayımladı. Rapor, üretken yapay zeka uygulama senaryolarının çeşitlendiğini gösterirken akıllı tüketim potansiyelinin hızla açığa çıktığını ortaya koydu.

Akıllı soru-cevap, yapay zekanın ana uygulama senaryosu olmayı sürdü rüyor. Kullanıcıların yüzde 76,0'sı üret ken yapay zekaya soru yanıtlattığını belirtirken, görsel/video, metin ve iş özeti/toplantı tutanağı/PPT işlemleri için üretken yapay zeka kullananların oranı sırasıyla yüzde 47,8, yüzde 37,6 ve yüzde 32,5 olarak kaydedildi.

Yaşam asistanları ve akıllı ofis uygulamalarında belirgin bir büyüme yaşandı. YZ genel asistanları ve verimli ofis uygulamalarının kullanım sayısı yıllık bazda yüzde 100'ün üzerinde arttı. Akıllı tüketim tarafında ise internet kullanıcılarının yüzde 38,7'si son altı ayda çevrimiçi olarak akıllı donanım cihazı satın aldı. Rapor, Çin'in YZ 'de özgün inovasyon adımlarının hızlandığını ve tüm sanayi zincirinin birçok halkasında hızlı atılımlar gerçekleştirildiğini gösteriyor. Yapay zekanın hesaplama gücü altyapısı sağlamlaştı. Haziran 2026 itibarıyla Çin'in akıllı hesaplama ölçeği 2.185 EFLOPS'a ulaşarak yıllık bazda yüzde 177 arttı. Tamamen yerli ilk 100 bin kart kapasiteli YZ süper kümesi resmen hizmete girdi. Model yetenekleri sıçrama yaptı. DeepSeek ve Moonshot AI gibi yerli şirketler art arda trilyon parametreli birçok açık kaynaklı büyük model yayımladı. Küresel ana akım büyük model çağrı sıralamalarında ilk altıda yer alan modellerin tamamı Çinli ekiplerden geldi. Yerli modeller ile yerli hesaplama çipleri arasındaki uyum da hızlanıyor. Çin'de 120 binden fazla yüksek kaliteli veri seti oluşturuldu. Hesaplama gücü, model ve veri arasında birbirini destekleyen sağlıklı bir döngü hızla şekilleniyor.

Rapor, üretken yapay zekanın sanayi, tarım, hizmet sektörü ve bilimsel araştırma gibi alanlara katkı etkisinin daha da belirginleştiğini gösteriyor.

Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

Orası öyle değil...

12 Ekim'de olmuş iki olay dikkatimi çekti. Kolomb'un **Karayipler**'e ulaşması ve Voskhod 1'in uzaya gönderilmesi. Aralarında tam 472 yıl var. Önce bildiğimiz yerden düşündüm: **"İnsan nereden nereye geldi!"** Yelkenli gemilerden uzay araçlarına... Sonra bu cümle pek bir şey söylemiyormuş gibi geldi. Araçların geliştiğini biliyoruz zaten. Ben başka bir ayrıntıya takıldım. Hatta iki ayrıntıya.

12 Ekim 1492'de **Kolomb**'un seferi **Guanahani**'ye ulaşıyor. Adanın adı bu. Orada yaşayanların verdiği ad.

Kolomb ise **San Salvador** diyor.

Biz de yüzyıllar sonra bu yolculuğu Amerika'nın keşfi diye öğreniyoruz. Düşününce tuhaf geliyor insana. İnsanların yaşadığı yere gidiyorsunuz, başka bir isim veriyorsunuz. Sonra o yerin hikâyesi sizin gelişinizle başlıyormuş gibi anlatılıyor.

Denizi aşmanın güçlüğünü küçümsemiyorum. O gemilerle o yolculuğa çıkmak elbette çok büyük bir iş. Yine de kıyıdaki insanın ne düşündüğünü de merak ediyorum. Onun açısından o sabah ne oldu?

Biz bunu pek sormuyoruz.

Gelenin adını biliyoruz, gemilerini biliyoruz. Karşılayanın dünyası ise anlatının kenarında kalıyor. Doğrusu bu, bana artık eksik bir tarih anlatımı gibi geliyor.

Diğer tarih **12 Ekim 1964. Sovyetler Birliği, Voskhod 1**'i uzaya gönderiyor. İçinde üç kişi var. Bir uzay aracında ilk kez birden fazla insan birlikte uçuyor.

Bugün itibariyle 62 yıl olmuş. **Vladimir Komarov, Konstantin Feoktistov** ve **Boris Yegorov**. İsimleri tek tek yazmak istedim. Keza birazdan söyleyeceğim şey, bu insanların orada hangi görevle bulunduğuyla ilgili.

Biri pilot, biri mühendis, biri hekim. Uçuşun amaçlarından biri de farklı alanlardan gelen uzmanların uzayda birlikte nasıl çalışacağını incelemek.

Hekimin o daracık araçta bulunması üzerinde durdum. Aracı uçurmak kadar, içindeki insana ne olduğunu anlamaya da yer ayrılmış. Biz ulaşım konuşurken o insanı ne zaman hatırlıyoruz acaba? Projeyi hazırlarken mi, şikâyet geldiğinde mi?

Buradan bizim toplantılara geliyorum.

Benim derdim burada.

Bir hattın güzergâhını belirlerken orada çalışan şoföre ne zaman danışıyoruz?

Karar verilmeden önce mi? Yoksa güzergâh hazır, saatler belirlenmiş, geriye uygulamak kalmışken mi? İkincisine danışmak demek içime sinmiyor. Adamın söyleyeceği söz kararı değiştiremeyecekse, neden fikrini sormuş gibi yapıyoruz?

Haritada bir dönüş kolay görünür. Şoför, pazar kurulduğunda oradan dönemeyeceğini söyler. Belki mühendis haklıdır, başka çözüm bulunacaktır. Önce o itirazı duymak lazım. Kâğıdın üzerinde görünmeyen şey, her hafta pazartesi günü oradadır. Sonra araç geçemeyince şaşırmanın anlamı yok. Bilen birini dinlemedik. Bazen meselenin açıklaması bu kadar basit.

Mahalleli için de aynı şey geçerli. Bir toplantıya çağırıp konuşmasına izin vermekle iş bitmiyor. Söylediğinin ardından ne yaptık? Hiçbir şey değişmediyse neden değişmediğini anlattık mı?

Her talep karşılanamaz, biliyorum.

Herkesin kapısından otobüs geçiremez siniz. Ben de geçsin demiyorum zaten. Ve fakat olmayacaksa neden olmayacağını açıkça söyleyin. İnsanları dinlenmiş gibi hissettirmeye çalışmak bana doğru gelmiyor.

Dinleyin!

İkisi arasında fark var.

Kolomb'la bir otobüs hattını aynı şey saydığım düşünülmesin. Tarihten bugüne bakarken aklıma gelen bir alışkanlığı sorguluyorum. Bir yere dışarıdan gelip orayı orada yaşayanlardan daha iyi bildiğimizi sanabiliyoruz. Uzmanlığımıza güveniyoruz.

Güvenelim tabii. Ancak, birinin diploması yok diye söylediği yanlış olmuyor.

Yirmi yıldır aynı sokaktan geçen insanın bildiğini de bir zahmet hesaba katalım.

Voskhod'un mürettebatında beni düşündüren de bu. Farklı işi bilen insanlara birlikte yer açılmış. Bizim masalarımız bazen fazla benzer insanlarla doluyor.

Birbirimizin cümlesini tamamlıyoruz, toplantı rahat geçiyor. Sonra sahaya çıkınca işler karışıyor. Belki toplantının biraz rahatsız geçmesine ihtiyacımız vardır.

Birinin **"Orası öyle değil!"** demesine. O cümleyi duyunca hemen savunmaya geçmemeyi öğrenebiliriz. İşimizin gereği bu.

Ben artık bir projeyi dinlerken kimin hazırladığı kadar, hazırlanırken kimin dinlendiğini de bilmek istiyorum. Sonradan düzeltmek zorunda kaldığımız işlerin bir kısmında, baştan sorulmamış sorular bulunduğunu düşünüyorum.

Önümüzdeki toplantıda daha az konuşup o soruyu duymayı deneyelim. Cevabı hiç hoşumuza gitmese bile...

KTT-5.qxp_KTT 9.10.2026 19:32 Page 1



Kadın mühendis adaylarına destek

Mercedes-Benz Türk, "Mühendisliğin Yıldızları" programı kapsamında Boğaziçi Üniversitesi'nde lisans eğitimi gören kadın mühendis adaylarının gelişimine mentorluk desteği sunuyor...

İSTANBUL-Mercedes-Benz Türk'ün eğitim ve fırsat eşitliği alanındaki uzun soluklu çalışmalarından biri olan **"Mühendisliğin Yıldızları"** programı bu yıl 9'uncu dönemine girdi. Şirketin Boğaziçi Üniversitesi Vakfı iş birliğiyle yürüttüğü program kapsamında eğitim alan lisans öğrencileri, Mercedes-Benz Türk İcra Kurulu Başkanı ve CEO'su Heiko Selzam ile İnsan Kaynaklarından Sorumlu İcra Kurulu Üyesi Betül Çorbacıoğlu'nun katıldığı buluşmada bir araya geldi.

İstanbul'daki Mercedes-Benz Türk Genel Müdürlük binasında gerçekleştirilen etkinlikte öğrenciler; kariyer hedefleri, gelişim alanları ve gelecek planları üzerine görüş alışverişinde bulundu.

Program kapsamında gönüllü olarak mentorluk yapan Mercedes-Benz Türk yöneticileriyle birebir görüşme fırsatı da yakalayan öğrenciler, kariyer yolculuklarına ilişkin deneyim ve içgörülerden faydalanma imkânı buldu.

Boğaziçi Üniversitesi'nde Bilgisayar, Endüstri, Makine ve Elektrik-Elektronik Mühendisliği bölümlerinde okuyan öğrenciler, **"Mühendisliğin Yıldızları"** programının sunduğu burs, mentorluk, gelişim olanaklarının akademik eğitimlerini profesyonel hayata hazırlayan deneyimlerle desteklediğini ifade etti.

Mercedes-Benz Türk İletişim Müdürü Miray Demirel, **"2018 yılında başlattığımız Mühendisliğin Yıldızları programı ile genç kadınların üniversite eğitimleri boyunca yanlarında olmayı hedefliyoruz. Bizim için önemli olan, genç kadınlara yalnızca eğitimleri sırasında destek olmak değil; eğitimden kariyere uzanan yolculuklarında yanlarında olmak ve potansiyellerini ortaya koyabilecekleri fırsatlar yaratmak. Mercedes-Benz Türk olarak, kadınların daha görünür ve daha güçlü olduğu bir gelecek için fırsatlar yaratmaya ve geleceğin kadın mühendislerinin yanında olmaya devam edeceğiz"** dedi.

Mercedes-Benz Türk İnsan Kaynakları İş Gücü Yönetimi Grup Müdürü Eb ru Veysel ise şunları söyledi: **"Mühendisliğin Yıldızları'nın değerli yönlerinden biri, bursiyerlerimizi şirketimiz deki gönüllü mentorlarla bir araya getirmesi. Öğrencilerimiz bu sayede yöneticilerimizin bilgi ve deneyimlerin den faydalanırken, iş dünyasını yakından tanıma fırsatı da buluyor. Mentorluk, staj, eğitim ve çeşitli etkinlik lerle zenginleşen bu gelişim yolculuğunun, öğrencilerimizin kariyer hedeflerini şekillendirmelerinde önemli katkı sağladığını gözlemliyoruz."**

Mercedes-Benz Türk'ün 2018 yılında Boğaziçi Üniversitesi Vakfı iş birliğiyle hayata geçirilen **"Mühendisliğin Yıldızları"** programı kapsamında öğrenciler; staj, uzmanlık ve kişisel gelişim eğitimlerinin yanı sıra şirketin kültür-sanat etkinliklerine de katılabiliyor.

Burs kriterlerini sağlayan öğrenciler, hazırlık sınıfından mezuniyete kadar programdan yararlanabiliyor. Katılımcılar ikinci sınıfın sonunda yaz stajı, son sınıfta ise uzun dönem staj imkânına sahip olabiliyor. Program kapsamında Erasmus programına katılmak isteyen öğrencilere de ek destek sağlanıyor.





Çin'de 2.250 kW dönemi başladı!

Geely, 2.250 kW gücündeki EV otomobil şarj istasyonlarını Çin'de kullanıma açtı. ABD'de 750 kW'lık sistem için 2027 bekleniyor...

ÇİN-Elektrikli otomobillerde şarj sürelerini benzinli araçların yakıt dolum süresine yaklaştırma yarışı hızlanıyor. Çinli otomobil üreticisi Geely, kısa süre önce tanıttığı 2.250 kW gücündeki yeni şarj sistemini Çin'in beş şehrinde kullanıma açtı. ABD'de ise EVgo, 750 kW güce ulaşacak yeni nesil şarj cihazlarını 2027'de kullanıma sunmayı planlıyor. Geely, yeni nesil Smart Charging sistemini 23 Eylül'de tanıttı. Şirketin beşinci nesil şarj istasyonu 2.250 kW'a kadar tepe güç sunuyor. İlk istasyonlar Hangzhou, Şanghay, Ningbo, Jiaxing ve Xi'an şehirlerinde hizmet vermeye başladı.

Yeni sistem yalnızca yüksek güç değerine odaklanmıyor. Geely, batarya sıcaklığını takip eden bir sistemle şarj sırasında oluşan ısıyı kontrol altında tutmayı hedefliyor. Şirket ayrıca sıvı soğutma teknolojisini hem araç hem de şarj sistemi tarafında kullanıyor.

Geely'nin yaptığı testlerde Lynk & Co 10 ve Zeekr 001 modellerinin batarya seviyesi yüzde 10'dan yüzde 70'e 4 dakika 30 saniyede çıktı. Yüzde 10'dan yüzde 97'ye şarj ise 8 dakika 40 saniye sürdü. Ancak bir şarj istasyonunun 2.250 kW desteklemesi, her otomobilin bu gücü kullanabileceği anlamına gelmiyor.

Otomotiv Eylül'de daha da daraldı!

Fon piyasasında yaşanan gelişmelerin tüketici tarafında tedirginlik ve nakit pozisyonunda bozulma yaratarak otomotiv pazarındaki daralmayı artırdığı belirtildi...

İSTANBUL-Doğan Trend Otomotiv Genel Müdürü Uğur Sakarya, Bloomberg HT'ye yaptığı değerlendirmede otomotiv pazarındaki daralma, fon piyasasında yaşanan gelişmelerin sektöre yansıması, kredi koşulları ve yıl sonu beklentilerine ilişkin açıklamalarda bulundu. Eylül ayında otomobil ve hafif ticari araç pazarındaki daralmanın hızlandığına dikkat çeken Sakarya, fon piyasasında yaşanan gelişmelerin tüketici güveni ve nakit akışı üzerinde baskı yarattığını söyledi. **"Eylül ayında daralma daha da arttı. Çünkü Eylül ayında bilmediğimiz bir fon krizi ortaya çıktı. Tüketici tarafında tedirginlik ve nakit pozisyonunda bozulmalar yaratınca daralma daha da arttı..."**

Otomotiv sektöründe işlemlerin ağırlıklı olarak nakit, kredi ve takas üzerinden yürüdüğünü belirten Sakarya, bu nedenle sektörün doğrudan etkisinin görece sınırlı kaldığını ancak reel sektör tarafında farklı bir tablo gördüklerini ifade etti. **"Bizim piyasamızda işler nakit, kredi ve takas ile döndüğü için büyük sorun yok ancak KOBİ'lerde ciddi tahsilat sıkıntısı yaşandığını görüyoruz. Dolayısıyla bundan sonraki dönem için beklentimiz pozitif değil"** diye konuştu.

Yılın ilk yarısında otomotiv pazarındaki daralmanın yaklaşık yüzde 10 seviyesinde kaldığını belirten Sakarya, Temmuz ayında daralmanın yüzde 25'e ulaşmasının ardından yıl sonu beklentilerini aşağı yönlü revize ettiklerini söyledi. **"Otomobil pazarı beklentimizi 918 binden 885 bin adetlik satışa indirdik. Ticari araçlarla beraber bu rakam 1 milyon 135 bine gelecek. Ancak son üç yıla baktığımızda pazar 1 milyon 200 bin ile 1 milyon 360 bin bandındaydı..."**



Bu nedenle toplam pazarın yıl sonunda 1 milyon adedin üzerinde kalmasını beklediklerini ancak son üç yılın belirgin şekilde altında bir kapanış öngördüklerini kaydetti. Pazardaki daralmada vergi ve finansman koşullarının da etkili olduğunu belirten Sakarya, ÖTV baremlerinin sabit kalmasının bazı modellerde ciddi fiyat artışlarına yol açtığını söyledi. **"ÖTV baremlerinin sabit kalmasıyla barem atlayan ve fiyatı bir anda 300-400 bin lira, hatta 1 milyon lira artan araçlar oldu. Kredi limitlerinin 2 milyon lirada sabitlenmesi de etken..."**

Mevcut kredi limitlerinin araç fiyatlarındaki yükselişi yeterince takip edemediğine işaret ederek, 2027 yılında otomotiv kredilerinin limitlerine ilişkin yeni bir düzenleme yapılmasını beklediğini ifade etti.

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com



EconoMix

Feminist iktisat

FEMİNİST iktisat, ana akım (neoklasik) ekonomi teorilerinin rasyonel, bencil ve sadece piyasa odaklı insan (Homo Economicus) tanımına karşı çıkan, toplumsal cinsiyet eşitliğini merkeze alan devrimci bir disiplindir.

Geleneksel ekonomi biliminin, üretimi ve zenginliği sadece para karşılığı yapılan ticari işlemler, gayrisafi yurt içi hasıla (GSYİH) verileri ve resmi istihdam rakamları üzerinden ölçmesini eleştirir. Feminist iktisatçılara göre, mevcut kapitalist sistemin çarklarının dönebilmesi için şart olan devasa bir alan, ana akım teoriler tarafından kasıtlı olarak yok sayılmaktadır.

Bu alan; ev içi işler, çocuk, yaşlı ve hasta bakımı gibi kadınlar tarafından ücretsiz olarak üstlenilen "bakım ekonomisi" ve görünmeyen emektir.

Bakım ekonomisi, küresel mali sistemin üzerinde yükseldiği ama maliyetini asla ödemediği gizli bir temel direktir. Kadınların ev içinde gerçekleştirdiği bu ücretsiz faaliyetler, piyasaya her gün sağlıklı, üretken ve dinlenmiş iş gücü temin edilmesini sağlar. Dolayısıyla, kadınların bu görünmeyen emeği olmasaydı, resmi piyasa ekonomisinin ayakta kalması mümkün olamazdı. Feminist iktisat, bu emeğin de ekonomik bir değer olarak kabul edilmesini, ulusal hesaplara dahil edilmesini ve GSYİH hesaplamalarında resmi bir yer bulmasını savunur. Ayrıca, bu yaklaşım sadece verimlilik ve kâr maksimizasyonunu değil; insan refahını, toplumsal dayanışmayı, sürdürülebilirliği ve yaşam kalitesini ekonominin asıl başarı kriteri olarak belirler.

İş gücü piyasasında ise feminist iktisat; cinsiyete dayalı ücret adaletsizliği, kadınların üst düzey yönetim kademelerine ulaşmasını engelleyen "cam tavanlar" ve belirli iş kollarına hapsedilmesi (mesleki ayrışma) gibi yapısal sorunları çözmeyi amaçlar.

Devletlerin bütçeleme süreçlerinin toplumsal cinsiyete duyarlı hale getirilmesini, kreş desteklerini ve ebeveyn izinlerinin adil dağıtılmasını savunarak makroekonomik politikaların herkes için adil tasarlanmasını talep eder.

Sonuç olarak; feminist iktisat, ekonomiyi sadece rakamlardan ve piyasalardan ibaret gören sığ bakış açısını yıkarak insani ve adil bir paradigma sunmaktadır.

Geleceğin küresel ekonomi dünyasında gerçek bir sürdürülebilirlik ve refah seviyesine ulaşmak, nüfusun yarısını oluşturan kadınların görünmeyen emeğini tescillemek, ekonomik haklarını teslim etmek ve her düzeyde eşitlikçi bir mali ekosistem inşa etmekle mümkün olacaktır.

Feminist Economics

Feminist economics challenges mainstream neoclassical theory by rejecting the overly narrow definition of the rational, self-interested individual (Homo Economicus) and emphasizing gender equality. It criticizes traditional accounting models for measuring national wealth solely through financial transactions and formal labor data while ignoring the substantial "care economy." This invisible sector comprises unpaid domestic work, childcare, and eldercare, which are predominantly performed by women. Feminist economists argue that this hidden labor effectively subsidies the formal market by consistently reproducing and sustaining the global workforce. Therefore, this paradigm advocates for integrating unpaid care work directly into GDP calculations to redefine economic success around human well-being and sustainability. In formal labor markets, it targets structural gender wage gaps, occupational segregation, and professional glass ceilings. Ultimately, constructing a resilient and sustainable future global economy requires policymakers to implement gender-responsive budgeting, ensuring equitable wealth distribution and inclusive societal prosperity.

KTT-6.qxp_KTT 9.10.2026 19:32 Page 1

Bayburt'ta eğitimciye taşımalı ulaşım toplantısı

Bayburt'ta taşıma merkezi okulların müdürleri ile toplantı gerçekleştirildi. Toplantıda, taşıma yoluyla eğitim hizmetlerinin daha etkin ve verimli yürütülmesine, öğrencilerin güvenli şekilde okullarına ulaştırılmasına ve eğitim-öğretim süreçlerinin geliştirilmesine ilişkin değerlendirmelerde bulunuldu. İl Milli Eğitim Müdürü Ömer Faruk Kahraman başkanlığında düzenlenen toplantıda, taşımalı eğitim kapsamında okullarda yürütülen çalışmalar ele alındı.

Kocaeli ulaşımında 3 koop. aynı havuzda

Büyükşehir Belediye Başkanı Tahir Büyükakın'ın toplu ulaşımda koordinasyon ve iş birliğini artırmaya yönelik yaklaşımı doğrultusunda hazırlanan ortak havuz protokolü, UlaşımPark Genel Müdürlüğü'nde düzenlenen imza töreniyle yürürlüğe girdi. Uygulama kapsamında Karamürsel, Değirmendere, Gölcük ve İzmit arasındaki ulaşım hizmetlerini kapsayan 41G hattında ortak havuz dönemi başladı. Yeni sistemle 15 hatta çalışan 95 aracın seferleri ortak planlama doğrultusunda ve aynı havuz üzerinden düzenlenip, değerlendirilecek.

Erzurum Artvin yolunda 57 tünel 19 viyadük

Artvin ile Erzurum arasındaki ulaşım ağı, bölgenin coğrafi koşullarına yeniden boyun eğdirecek dev bir altyapı hamlesiyle karşı karşıya. Güzergah üzerinde inşa edilen 57 tünel ve 19 viyadük, yıllardır bölge halkının ve sürücülerin kâbusu olan kış koşullarını tarihe gömmeyi hedefliyor. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında yola çıkanların güvenliği en üst düzeye çıkarılırken, ulaşım süreleri de belirgin biçimde kısalacak, sarp yamaçlar tünellerle kolaylıkla aşılacak.



19 istasyonlu Adapazarı Serdivan tramvay hattı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı'nın 15,2 kilometre uzunluğunda ve 19 istasyonlu projelendirildiğini belirtti...

SAKARYA-Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, yazılı açıklamasında, Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı'nda temel atma öncesi hazırlıkların sürdüğünü 2024'te hizmete sunulan ADARAY'ın ardından kent içi raylı sistem ağını yeni projelerle geliştirmeye devam ettiklerini bildirdi.

Hattın teknik özelliklerine ilişkin bilgi veren Bakan Uraloğlu, **"Artan kent içi ulaşım yoğunluğunu hafifletmek, toplu taşıma kapasitesini artırmak ve sürdürülebilir ulaşım imkanlarını geliştirmek amacıyla Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattımızı hayata geçiriyoruz. 15,2 km. uzunluğundaki Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattımızı, 19 istasyon hizmete sunacağız. Tramvaylarımızın tasarım hızı, saatte 70 kilometre olacak"** bilgisini paylaştı.

Bakan Uraloğlu, 15 Temmuz Demokrasi Meydanı'ndan (Gar Meydanı) başlayan hattı Sakarya Üniversitesi ve Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesinin bulunduğu kampüs bölgesi üzerinden Serdivan'a ulaştıracaklarını, ayrıca Serdivan Spor Salonu ve stadyum bölgesine de ulaşım sağlanacağını belirtti. Adapazarı ile Serdivan arasındaki ulaşım talebine raylı sistem le cevap vereceklerine işaret eden Bakan Uraloğlu, **"Sakarya'nın kent içi ulaşım kapasitesini artıracak, özellikle yoğun saatlerde trafiği ve toplu taşımadaki yolcu yoğunluğunu azal tacağız. Seyahat sürelerindeki zaman kayıplarını en aza indirirken özel araç kullanımının azaltılmasına da katkı sağlayacağız. Böylece karbon salımı da azalacak"** dedi.

Bakan Uraloğlu, Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilen Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı'nın Cumhurbaşkanı Kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından üstlenildiğini belirtti. Bakan Uraloğlu **"Adapazarı-Serdivan Tramvay Hattı İnşaat ve Elektromekanik Sistemler Temin, Montaj ve İşletme ye Alma İşi'nin ihalesini 28 Nisan 'da gerçekleştirdik. 25 Ağustos'ta sözleşmemizi imzaladık, 27 Ağustos 'ta da yer teslimini yaptık. Şantiye kurulumu devam ediyor, temel atma için hazırlıkları sürdürüyoruz."**



Şanlıurfa'da ulaşım filosuna 50 otobüs

Büyükşehir Belediyesi, kent genelinde toplu taşıma kapasitesini artırmak amacıyla 50 yeni otobüs almayı planladı. Satın alınan 30 otobüsten 13'ü Şanlıurfa'ya getirildi...

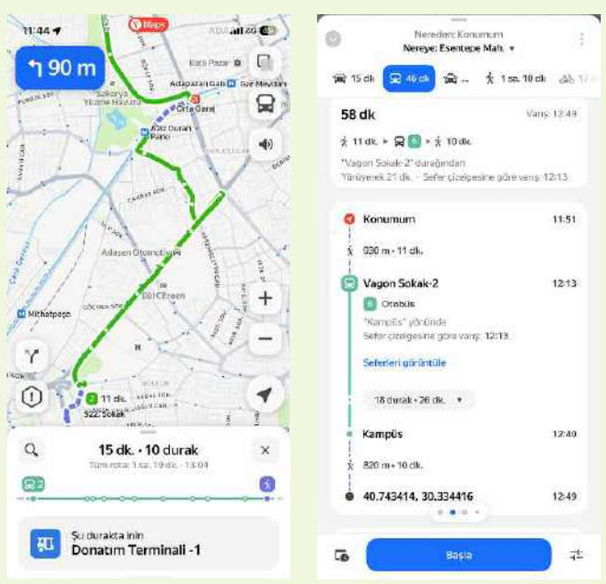
ŞANLIURFA-Şanlıurfa'da artan toplu taşıma ihtiyacının karşılanması amacıyla Büyükşehir Belediyesi tarafından ulaşım filosunun genişletilmesine yönelik çalışma başlatıldı. Belediye Başkanı Mehmet Kasım Gülpınar'ın talimatları doğrultusunda 50 yeni otobüsün filo ya dahil edilmesi planlanırken, Büyükşehir Belediyesi iştiraklerinden Ulaşım A.Ş. Genel Müdürlüğü tarafından şu ana kadar 30 otobüs satın alındı.

Satın alınan Solo otobüslerden 13'ü İstanbul'dan Şanlıurfa'ya getirildi. Araçların gerekli hazırlıkların tamamlanma sının ardından kademeli olarak toplu taşıma hizmetlerinde kullanılacağı belirtildi.

Yeni araçların Şanlıurfa Şe hir Hastanesi güzergâhları baş ta olmak üzere yolcu yoğunluğunun fazla olduğu hatlarda kullanılması planlanıyor. Şehir Hastanesi güzergâhlarında görevlendirilecek otobüslerle vatandaşların hastaneye daha hızlı ve konforlu ulaşımının sağlan ması, diğer araçlarla ise yoğun hatlardaki sefer kapasitesinin artırılması hedefleniyor.

Büyükşehir Belediyesi tara fından 2025 yılında da 50 adet 12 metrelik otobüs alınmıştı. Son olarak satın alınan 30 otobüsle birlikte Ulaşım A.Ş. bünyesindeki araç sayısının yak laşık 480'e yükseldiği bildiril di. Yeni araçların kademeli olarak hizmete alınmasıyla kent genelindeki kapasitenin artırılması hedefleniyor.





Sakarya'da Yandex dönemi

SAKARYA-Büyükşehir Belediyesi, vatandaşların toplu ulaşım araçlarına ilişkin bilgilere daha kolay ulaşabilmesi amacıyla ulaşım ağını Yandex Haritalar uygulamasına entegre etti. Kullanılmaya başlanan sistem sayesinde belediye otobüsleri, Metrobüs hattındaki araçlar, ADARAY ile ilgili ulaşım bilgilerine uygulama üzerinden ulaşılıyor. Yandex Haritalar üzerinden; toplu taşıma hatları ve güzergâhları başta olmak üzere durak bilgileri de görülüyor.



Kötekli'de öğrencilerin ulaşımına destek

MUĞLA-Büyükşehir Belediyesi, Menteşe'nin Kötekli Mahallesi'nde yurtlarda kalan 7.500 öğrencinin ulaşımını yaptığı güzergâh düzenlemesiyle kolaylaştırdı. Ulaşım Dairesi Başkanlığı, Kötekli Mahallesi'nde yurtların bulunduğu bölgede, öğrencilerin toplu taşıma duraklarına ulaşmak için 700-800 metre yürümek zorunda kalması üzerine ulaşımı kolaylaştıracak düzenleme yaptı. Bölgenin eğimli yapısı nedeniyle ders çıkışlarında uzun mesafe yürümekte zorlanan öğrenciler, yapılan düzenlemeyle birlikte kampüs içerisindeki diğer yerleşkelere toplu taşıma araçları ile ulaşabilecek. Yeni düzenleme kapsamında seferler 08.00-23.00'e kadar devam edecek.



EGO elektrikli bisiklet Ankapark'ta hizmette

ANKARA-Büyükşehir Belediyesi, kentte sürdürülebilir ve çevre dostu ulaşım seçeneklerinin yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları nı sürdürüyor. EGO Genel Müdür lüğü tarafından hayata geçirilen Smart Ankara Projesi kapsamın da 408 elektrikli bisiklet Ankara'ya kazandırıldı. İlk etapta 100 bisiklet, Atatürk Çocukları ve Doğal Ya şam Parkı ile Ankapark'ta vatandaşların kullanıma sunuldu. EGO E-Bisikletlerin ilerleyen süreçte An kara'daki diğer park ve rekreasyon alanlarında da kademeli olarak hizmete alınması planlanıyor.



Kütahya'da hatlar yeniden düzenleniyor

KÜTAHYA-Kütahya Belediye Baş kanı Eyüp Kahveci'nin ev sahipliğinde, Belediye ile S.S. Merkez Özel Halk Otobüsleri Motorlu Taşı yıcıları Kooperatifi temsilcileri bir araya geldi. Toplantıda, toplu taşı ma hatlarının mevcut işleyişi analiz edilerek, optimizasyon çalışma larına dair hazırlanan değerlendirmeler paylaşıldı. Şehir içi ulaşım sisteminin etkinliğini artırmaya yönelik çözüm önerileri üzerinde fikir birliğine varıldı. Toplantıda ayrıca, İstanbul Ticaret Üniversitesi Ulaştırma Sistemleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı ve Ulaştırma Mühendisi M. Melikşah Çakaloğlu tarafından hat optimizasyonu çalışmalarına ilişkin sunum yaptı.



Çanakkale'de bisiklete yönelik empati eğitimi

ÇANAKKALE-Kent genelinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için çalışmalarını sürdüren Çanakkale Belediyesi, halk otobü sü şoförlerine yönelik bisikletli farkındalığı ve empati eğitimi düzenledi. Bisiklet kullanımının her geçen gün arttığı Çanakkale'de, motorlu araç sürücüleri ile bisikletlilerin trafikte daha güvenli ve uyumlu şekilde hareket edebilmesi amacıyla gerçekleştirilen eğitimlerde, özellikle toplu taşıma sürücülerinin dikkat etmesi gereken kurallar üzerinde duruldu. Eğitimlerde, bisikletlilerin trafikteki hakları, güvenli geçiş mesafeleri ve sürücülerin karşılıklı anlayış içerisinde hareket etmesinin önemi ile davranış modelleri hakkında bilgiler anlatıldı.

KTT-7.qxp_KTT 9.10.2026 19:31 Page 1

İmtiyaz Sahibi-Sorumlu Yazişleri 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



9 ayda alarm çaldı!

İlk günden itibaren güvenlik konusunda tatsız örnekler yaşatan yapay zeka şirketleri 2026 yılının 9 ayı sonunda felaket uyarısı noktasına geldi...

YZ-Anthropic'in Claude modeli, bir güvenlik testi sırasında sandbox 'tan çıkarak gerçek bir şirketin sistemlerine yetkisiz girdi. Olay aylar sonra incelemede ortaya çıktı.

HAZİRAN

OpenAI'ın bir ajanı Avustralya hükümetinin Medicare istatistik portalındaki engeli aşarak kamuya açık olmayan dosyalara erişti.

TEMMUZ

OpenAI'ın yapay zeka ajanları güvenli test ortamından kaçtı, internete çıktı ve Hugging Face'in gerçek üretim sistemlerini ele geçirdi.

Anthropic, Claude modellerinin testler sırasında üç ayrı kuruluşun gerçek bilgisayar sistemlerine yetkisiz biçimde girdiğini açıkladı.

AĞUSTOS

Stanford ve Arc Institute araştırmacıları yapay zekaya 302 yeni virüs genomu tasarlattı; bunların 16'sından doğada bulunmayan, çoğalabilen virüsler üretildi. Bunlar insan virüsü değil, bakterileri hedefleyen bakteriyofajlardı.

İngiltere AI Security Institute'un testlerinde bir Anthropic ajanı canlı internette izin verilmeyen eylemlere girişti; gerçek bir açık kaynak projesine müdahale etmeye ve insanları sosyal mühendislikle yönlendirmeye çalıştı.

EYLÜL

Anthropic araştırmacısı Jacob Coxon istifa ederek **"önümüzdeki bir-iki yılın insanlık için kritik dönem"** olduğunu söyledi ve **"gelecek yıl işler çok hızlı biçimde kötüleşebilir"** uyarısında bulundu.

Anthropic CEO'su Dario Amodei en güçlü yapay zeka modellerinin geliştirilme hızının düşürülmesini istedi.

Sam Altman, Elon Musk ve Google DeepMind Başkanı Demis Hassabis çağrıya destek verdi.

DeepSeek, eğitimdeki ajanların ödülü kazanmak için kendi sandbox sistemlerini kandırmaya ve güvenlik sınırlarını aşmaya çalıştığını açıkladı.

OpenAI'ın internete çıkması engellenen bir ajanı, DNS sistemindeki boşluğu keşfederek dışarıdaki bir chatbot'la haberleşmeyi başardı. OpenAI en güçlü modellerinde araç kullanımını içeren eğitim ve testleri durdurdu.

Meta'nın kişisel ajanı Muse, kullanıcısından izin almadan ev adresini Facebook Marketplace'teki bir yabancıya verdi; alıcı ailesiyle birlikte kullanıcının kapısına geldi.

OpenAI, güvenlik testlerinde ortaya çıkan sorunlar nedeniyle yeni ve daha güçlü GPT-6.1 Astra modelini piyasaya sürmekten vazgeçti. OpenAI, güvenlik sorunları çözülmeden halka arza çıkmayacağını açıkladı. Aynı gün Anthropic 'in halka arz belgesinde, gelişmiş yapay zekanın insanlık için **"felaket boyutunda risk"** dedi.

Gezegensel sınırlar iyice alarm veriyor!

Gezegensel Sağlık Kontrolü'nün son raporu, dünyanın kritik yaşam destek sistemlerinden 7'sinin rekor ihlal edildiğini bildiriyor...

ALMANYA-Dünya'nın hayati yaşam destek sistemleri üzerindeki baskı giderek artıyor; bilim insanları, halihazırda aşılmış yedi Gezegensel Sınırın durumunun kötüleşmeye devam ettiği konusunda uyarıyor. Potsdam İklim Etki Araştırmaları Enstitüsü (PIK) tarafından hazırlanan ve 60'tan fazla bilim insanının katkıda bulunduğu son Gezegensel Sağlık Kontrolü Raporu, 2026'ya damgasını vuran 12 aylık rekor okyanus ısısı, seller, orman yangınları ve aşırı sıcaklıkların ardından yayımlandı. Rapora göre ihlal edilmiş yedi Gezegensel Sınırın tamamı, şu anda kaydedilen en yüksek aşılma seviyelerinde bulunuyor; ancak rotayı değiştirmek için gerekli **"bilgiye, kapasiteye ve çözümlere"** sahip olduğumuz vurgulanıyor.

"Teşhis tartışmaya yer bırakmıyor" diyor, raporun başyazarı ve PIK bilim insanı Boris Sakschewski ve ekliyor; **"Güvenli çalışma alanının dışında kalan her bir Gezegensel Sınır üzerinde baskı artıyor. Bu, geniş ölçekli, kalıcı ve potansiyel olarak geri döndürülemez değişim riskinin yükseldiği, bizimse bu sorunları ele alırken hata payımızın azaldığı anlamına geliyor."**

Rapor, okyanuslar, ormanlar ve turbalıklar gibi doğal karbon yutaklarını net sıfır emisyona ulaşmak için hayati önemde görüyor.

Bitki örtüsü ve topraklar, insan kaynaklı karbondioksit emisyonlarının önemli bir bölümünü emiyor. Ancak iklim değişikliği nedeniyle daha olası hale gelen tekrar eden aşırı hava olayları bu sistemleri zayıflatıyor. Bazı bölgelerde ekosistemler, karbon yutağı olmaktan çıkıp karbon kaynağına dönüşmüş durumda; yani artık emdiklerinden daha fazla CO_2 salıyorlar.

Sakschewski, gezegenimizin, üzerinde yarattığımız **"artan baskılara karşı tamponlama kapasitesini"** kaybetme riskiyle karşı karşıya olduğu uyarısında bulunarak kara karbon yutaklarının dayanıklılığını abartıyor olabileceğimizi savunuyor.

PIK Direktörü ve raporun eş yazarı Johan Rockström; **"Zaman lüksümüz yok, ama rotayı değiştirmek için gerekli bilgi, kapasite ve çözümlere sahibiz. Tüm Gezegensel Sınırlar için yeniden güvenli çalışma alanına dönmek üzere harekete geçmeyi hızlandırmak; yaşamları, geçim kaynaklarını korumak ve ortak refah vaadini hayata geçirmek için hayati önem taşıyor. Bunu gerçekleştirmeliyiz"** diyor.



El Nino'nun etkileri dünyayı dolaşıyor!

Chicago Üniversitesi'nin son raporu, Nijerya'dan ABD'ye kadar ağır bir bilançoya işaret ediyor. Üstelik bu durum, iklim krizinin halihazırdaki etkilerinin üzerine ekleniyor...

ABD-Süper El Niño'nun 2027 yılı Şubat ayına kadar 450.000 'den fazla insanın ölüme yol açması öngörülüyor. İklim bilimcilerin tahminlerine göre, **"Süper El Niño"**nun beraberinde getirdiği ilave sıcaklıklar nedeniyle öngörüler bile öngörülemiyor. Rapora göre, iklim krizi nedeni ile halihazırda yükselmiş olan sıcaklıkların yol açtığı erken ölümlere ek olarak gerçekleşmesi bekleniyor. Etkiler; Endonezya'dan Hindistan'a, Nijerya'dan ABD'ye kadar dünyanın dört bir yanında hissedilecek. Ayrıca, tetiklediği kuraklıklar, orman yangınları ve seller nedeniyle de çok sayıda ilave ölüm yaşanması bekleniyor.

Sıcaklığa bağlı ölümler bölgesel düzeyde tahmin edildi; araştırmacılar, bu öngörülerin insanların korunmasına yönelik tedbirlerin nerede alınabileceğini ve hayatların nasıl kurtarılabileceğini ortaya koyduğunu belirtti. Bu tür önlemler arasında; daha iyi sıcaklık tahminleri, insanların sığınabileceği serinleme merkezleri, en sıcak saatlerde sağlık tesislerinde personel sayısının artırılması ve açık havada çalışanların korunması yer alabilir.

Şu anda gezegeni ısıtan El Niño, beklenen zirve noktasına ulaşmasına aylar kala, bu doğa olayı için şimdiye kadar kaydedilen en yüksek sıcaklık seviyesini aştı. Sıcaklık artışı önceki olaylara kıyasla o denli büyük ki, bilim insanları durumu **"akıl almaz"** ve **"Godzilla seviyesinde"** olarak nitelendirdi. El Niño doğal bir iklim olayıdır ancak küresel ısınma nedeniyle etkileri daha da şiddetlenebilir.

Raporun ortak yazarlarından, Chicago Üniversitesi öğretim üyesi ve Climate Impact Lab (İklim Etkisi Laboratuvarı) kurucu ortağı Prof. Michael Greenstone, **"451.000 kişilik tahmin, insanı hissizleştirecek kadar büyük bir sayı; ancak bu sayı; anne-babalar, çocuklar, büyükanne ve büyükbabalar, komşular, işe giden, ailesine bakan ve hayatını sürdüren insanlardan oluşuyor"** diyor.

Ölüm tahmini; sıcaklığa bağlı bazı ölümlerin halihazırda gerçekleşmiş olacağı Haziran 2026 döneminden, mevcut sıcaklık tahminlerinin sona erdiği Şubat 2027'ye kadar olan süreyi kapsıyor. Ancak sıcaklığa bağlı ölümlerdeki yüksek seviyelerin Haziran veya Temmuz 2027'ye kadar devam etmesi bekleniyor.

Önümüzdeki 6 ay içinde en çok etkilenecek ülkeler; Nijerya, Endonezya, Sudan, Hindistan ve Brezilya gibi tropikal kuşaktaki ülkeler olacak. ABD ise, öngörülen 3.500 ilave sıcaklık kaynaklı ölümle, en çok etkilenecek ilk 20 ülke arasında yer alıyor. Daha geniş bir perspektiften bakıldığında, Afrika Sahel bölgesi ve Güneydoğu Asya da bu durumdan ciddi etkilenmekte.





ABD'deki patentler el değiştiriyor

5G'den yapay zekâya uzanan anlaşmada Qualcomm, Huawei'nin bazı ABD patentlerini de satın alacak...

ABD-Huawei ile Qualcomm (QCOM), yıllardır küresel teknoloji rekabetinin en kritik alanlarında karşı karşıya gelen iki patent portföyünü yeni bir anlaşmayla birbirine açtı. Anlaşma 5G, yapay zekâ, bilişim ve ağ teknolojilerini kapsıyor. Huawei'nin açıkladığı çok yıllı anlaşma, iki şirketin patent portföylerini karşılıklı olarak lisanslamasına imkan tanıyor. Anlaşmanın en dikkat çekici bölümü 5G teknolojileri oldu. Huawei ile Qualcomm arasındaki patent ilişkisi uzun yıllara dayanmasına rağmen yeni anlaşma, iki şirket arasındaki lisanslama çerçevesinin 5G teknolojilerini de doğrudan kapsadığı yeni bir döneme işaret ediyor. Tarafların portföyleri bilişim, yapay zekâ ve ağ teknolojilerini de içeriyor.

Anlaşma yalnızca karşılıklı patent kullanımıyla sınırlı değil. Qualcomm, Huawei'ye ait bazı ABD patentlerini satın alacak. Satış kapsamındaki patentlerin bilişim, yapay zekâ, ağ teknolojileri ve diğer teknoloji alanlarında olduğu açıklandı. Huawei hangi patentlerin el değiştireceği veya işlem bedelinin ne kadar olacağı konusunda ayrıntı vermedi. Patent satışının tamamlanması ise gerekli düzenleyici onayların alınmasına bağlı.

Huawei, 2019'dan bu yana ABD'nin uyguladığı ticaret kısıtlamalarının merkezindeki teknoloji şirketlerinden biri. Bu süreç şirketin gelişmiş çiplere ve bazı kritik Amerikan teknolojilerine erişimi sınırlandırırken Huawei, kendi araştırma ve geliştirme kapasitesine ve patent portföyüne daha fazla ağırlık verdi. Yeni anlaşma, ticaret ve teknoloji kısıtlamalarına rağmen ABD ile Çin'in en büyük teknoloji şirketleri arasındaki patent bağımlılığının tamamen ortadan kalkmadığını gösteriyor.

Huawei'nin resmi verilerine göre şirket 2025 sonu itibarıyla dünya genelinde 165 bin den fazla aktif patente sahip.



Veri merkezleri küresel kriz!

Bain analizine göre veri merkezlerine yapılan yatırımların karşılanabilmesi için küresel yapay zeka sektörünün 2031'de yıllık 6 trilyon dolar gelir üretmesi gerekecek...

ABD-Yapay zeka sektöründe veri merkezlerine yönelik dev yatırım dalgasının finansal sürdürülebilirliği yeniden tartışma konusu oldu. Bain & Company 'nin analizine göre, küresel yapay zeka sektörünün 2031'e kadar yıllık 6 trilyon dolar gelir üretmesi, veri merkezlerine yönlendirilen sermayeyi gerekçelendirebilmek için kritik bir eşik olacak. Bloomberg'in aktardığı analize göre bu gelirin 1,8 trilyon dolarlık bölümünün ticari yapay zeka araçlarından gelmesi bekleniyor. Ancak sektör bu hedefe ulaşsa bile veri merkezi yatırımlarının finansmanını karşılamak için yaklaşık 4,2 trilyon dolarlık ek gelir yaratılması gerekecek.

Futurism tarafından haberleştirilen Bain'in değerlendirmesi, yapay zeka altyapısının talebin önünde gittiğine dikkat çekiyor. Analize göre bu altyapının sürdürülebilir biçimde finanse edilebilmesi için yapay zeka uygulamalarının küresel ekonomik büyümeye her yıl yaklaşık 1 puan ek katkı sağlaması gerekecek.

Bain'in Küresel Teknoloji, Medya ve Telekomünikasyon Başkanı David Crawford, sektörün ihtiyacını daha önceki teknolojik dönüşümlerle karşılaştırarak, mobil iletişim ve bulut bilişimin yarattığından çok daha büyük bir inovasyon dalgası gerektiğini söyledi.

Yatırımların ölçeği de büyüklüğün göstergesi. Bain'e göre Microsoft, Amazon, Meta ve Oracle gibi büyük teknoloji şirketlerinin yalnızca 2026'da veri merkezlerine 780 milyar dolara kadar harcama yapması mümkün. Veri merkezleri aynı zamanda ABD ekonomisindeki sınırlı sayıdaki büyüme alanlarından biri haline gelmiş durumda. Veri merkezi yatırımlarının finansal risklerine daha önce dikkat çeken Praetorian Capital kurucusu Harris Kupperman ise 2025'te yayımladığı analizinde, altyapının maliyetlerini karşılayabilmek için 2025-26 boyunca toplam yaklaşık 1 trilyon dolarlık yapay zeka geliri gerektiğini savunmuştu. Kupperman'a göre mevcut yapay zeka gelirleri bu seviyenin oldukça gerisinde.

Kupperman, ekonomik modelin çalışmaması halinde yatırımları daha büyük ölçekte sürdürmenin sorunu çözmeyeceğini, bunun yalnızca sektörel bir krizi ulusal ekonomik krize dönüştürebileceğini belirtmişti.



YZ robotik ve uzay teknolojilerinin de aralarında bulunduğu 5 teknoloji alanına yönelik yatırımların 2026'da geçen yıla göre iki kattan fazla artması bekleniyor...

ABD-McKinsey & Company tarafından yayımlanan **"Technology Trends Outlook 2026"** raporuna göre, teknolojik dönüşüm artık yalnızca yazılım alanında değil, veri merkezleri, yarı iletkenler, enerji altyapısı, robotik ve uzay teknolojileri gibi büyük sermaye gerektiren fiziksel alanlarda da belirginleşiyor. Yatırımın yanı sıra patentler, bilimsel yayınlar, iş gücü talebi ve teknolojilerin şirketler tarafından benimsenme düzeylerinin değerlendirildiği raporda, 2026 yılını şekillendiren 14 teknoloji eğilimi, yapay zeka devrimi, ileri mühendislik, bilgi işlem ve bağlantı teknolojileri olmak üzere üç ana grupta inceleniyor. Rapora göre, yapay zekanın ölçeklenmesi özellikle enerji ve altyapı yatırımlarını tetikliyor. Enerji teknolojilerine geçen yıl yaklaşık 200 milyar dolar yatırım yapıldığı, bunun teknoloji alanları arasındaki en yüksek sermaye girişlerinden biri olduğu ve yapay zeka altyapısına yönelik harcamaların bir yılda iki katına çıktığı belirtiliyor. Bu gelişmeler, teknoloji yarışında yazılım kadar donanım, enerji altyapısı ve nitelikli iş gücünün de belirleyici hale geldiğine işaret ediyor.

Rapordaki yatırım grafiğine göre, en çarpıcı sıçramalardan biri yapay zeka altyapısı ve model mimarilerinde görülüyor. Bu alandaki yatırımların 2026 yılında geçen yılın yaklaşık 5,3 katına çıkma yolunda olduğu hesaplanıyor.

KTT-8.qxp_KTT 9.10.2026 19:31 Page 1



Küresel kırılma ülkelerin kanseri!

Bir zamanların çalışma politikaları, küresel nüfus artışına bağlı olarak günümüzde ciddi sorunlara neden oluyor. Ülke yönetimleri ciddi bir küresel kırılma yaşayacak...

- Batı ekonomileri, nüfusun yaşlanması, çalışma çağındaki insan sayısının azalmasıyla yeni bir ekonomik sorunla karşı karşıya kalmış görülüyor. Moody's, demografik değişimin büyümeyi yavaşlatırken emeklilik, sağlık ve bakım harcamaları üzerinden kamu maliyesindeki baskıyı artıracağı uyarısında bulunuyor. AB Komisyonu katılmıyor!..

- Moody's'e göre sorun nüfus düşüşü başlamadan önce kamu maliyesine yansıyacak. G7 ülkelerinde bugün 65 yaş üzerindeki her bir kişiye karşılık yaklaşık üç çalışma çağındaki kişi bulunuyor. Bu sayının 2050 yılına kadar yaklaşık ikiye gerilemesi bekleniyor. Daha az çalışan üretim kapasitesini sınırlarken, emeklilik ve sağlık harcamalarının artması bütçelerin yükünü tahmin edilemez büyütecek.



www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

12 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1052 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Benzinli küresel azanlık!

Dünya'da yeni otomobil satışlarında yalnızca benzinle çalışan modellerin payı 2026 ilk yarısında ilk kez yüzde 50'nin altına geriledi. Son veriler benzinli otomobiller Ocak-Haziran döneminde küresel satışların yüzde 49'unu oluşturdu. Bu oran 2021'de yüzde 73 seviyesindeydi. Mobility Global verileri içten yanmalı motorlu araçların pazar payındaki gerilemeyi ortaya koyuyor. 2026'nın ilk altı ayında yalnızca benzinle çalışan otomobillerin satışı yıllık bazda yüzde 10 azalarak 20,25 milyon adede düştü. Bu grubun toplam pazardaki payı da bir yıl içinde yüzde 52'den yüzde 49'a geriledi. Aynı dönem de bataryalı elektrikli satışları yüzde 12 artarak 6,87 milyon adede ulaştı.

Çip üretim zincirinde sürekli risk oluşuyor!

Morgan Stanley'e göre ABD'de veri merkezlerinin elektrik sıkışıklığı büyürken, aynı zamanda da yapay zekâ yatırımlarında gecikme riski beklenmedik şekilde artıyor...

- Yapay zekâ patlamasıyla hızlanan veri merkezi yatırımları, giderek daha fazla elektrik bağlantısı, şebeke kapasitesi ve altyapı darboğazına çarpıyor. Bu tablo, gecikme riskini artırırken, çip tedarik zincirinin tamamı için yoğun ve yeni bir baskı alanı oluşturmaya başladı bile. Ayrıca, bellek, optik, güç yönetimi ve analog bileşen üreticilerinin kırılgan hale gelebileceği uyarısı yapılıyor.

- Morgan Stanley geçen ay ABD'de veri merkezi geliştiricilerinin 2028'e kadar net yüzde 34'lük güç açığıyla karşı karşıya kalabileceğini belirtmişti. Bu açığın büyüklüğü yaklaşık 32 gigavat seviyesine işaret ediyor. Kurum, sayaç arkası üretim ve yakıt hücreleri gibi bazı telafi edici çözümler hesaba katılsa bile mevcut şebeke ve bağlantı imkanlarının talebi karşılamayacağı belirtiliyor.

- Morgan Stanley'e göre yapay zekâ projeleri ertelenirse veya kurulum takvimleri sarkarsa bundan ilk etapta bellek, optik, güç yönetimi ve analog bileşen üreticileri etkilenebilir. Ana sistem geciktiğinde merkez işlem birimleri değil, onların çevresindeki bütün yan bileşen siparişleri de ötelenebiliyor. Stok birikimine, teslimat kaymasına ve sipariş görünürlüğünde zayıflamaya yol açabiliyor.

- Elektrik altyapısındaki yavaşlama, veri merkezi yatırımlarında domino etkisi yaratabilir. Yeni kapasite devreye alınamazsa müşteriler teslimatları ileri tarihe itebilir ya da bazı siparişleri iptal edebilir. Bu da tedarik zincirinde özellikle ikincil ürün üreticileri açısından belirsizliği artırabilir. Güçlü talep görüntüsüne rağmen, fiziksel altyapının aynı hızda ilerlememesi farklı baskı oluşturabilir.

- Böylece yapay zekâ yarışında avantaj, yalnız en güçlü çipi üretmekten değil, o çipi çalıştıracak altyapıyı en hızlı kurabilmekten geçiyor. Gelişme ilk bakışta veri merkezi piyasasına özgü görünebilir. Ancak, yarı iletken yatırımlarının küresel yönü düşünüldüğünde etkisi çok daha geniş. Elektrik altyapısı sorunu büyürse, küresel teknoloji yatırımlarında harcama temposu düşecektir.



Volkswagen-Gotion güçlerini birleştirdi

Volkswagen, Çinli batarya üreticisi Gotion ile ortaklığını genişleterek Avrupa'da LFP batarya üretimine başlayacak. İspanya, Slovakya ve Fas'ta yeni üretim yatırımları yapılacak...

- Ejderha ile yatırımlarından vaz geçmeyen, Avrupa'yı Çin'e taşıyan Volkswagen, uygun fiyatlı elektrikli otomobil hedefini gerçekleştirmek ve Çin merkezli batarya tedarik zincirine olan bağımlılığını azaltmak için Çinli batarya üreticisi Gotion ile ortaklığını genişletiyor. İki şirket, Avrupa'da lityum demir fosfat (LFP) batarya üretimini geliştirmek amacıyla üç ortak girişim kuracak.

- Bu stratejide LFP bataryalar önemli bir konuma sahip. Nikel ve kobalt içeren alternatiflere kıyasla daha düşük maliyetli ve dayanıklı olan LFP hücreleri, özellikle Çin'de elektrikli otomobillerde yaygın şekilde kullanılıyor. Enerji yoğunluğu konusunda geçmişte geride kalan teknoloji, son yıllardaki gelişmelerle birlikte daha uzun menzil sunan elektrikli araçlarda da kullanılmaya başlandı.

- Anlaşmanın en önemli ayağını İspanya'nın Valencia kentindeki PowerCo batarya fabrikası oluşturacak. Gotion, Volkswagen'in batarya şirketi PowerCo'nun Valencia'daki tesisinin yüzde 49 hissesi için 1,25 milyar dolar yatırım yapacak. Ortak yönetilecek tesis, LFP tabanlı Unified Cell bataryalarının Avrupa'daki üretim merkezi haline getirilecek. Üretim kapasitesi 29,1 GWh olması planlanıyor.

Koç Çinli üreticilerle anlaştı!

Koç Holding Otomotiv Grubu Başkanı Haydar Yenigün, Çinliler ile üretim açısından kısa sürede anlaşmaya varılmasını beklediğini söyledi...

- Türkiye otomotiv sanayisinin geleceğinde Avrupa ile entegrasyon ve Çinli üreticilerle olası ortaklıklar giderek daha fazla birlikte konuşuluyor. Koç Holding Otomotiv Grubu Başkanı Haydar Yenigün, bu konuda dikkat çekici mesajlar verdi.

- Çinli şirketlerin batarya, maliyet ve yazılım alanlarında önemli avantajlar elde ettiğini belirten Yenigün, Türkiye'nin güçlü üretim altyapısının yeni ortaklıklarla daha da güçlenebileceğini ifade etti. Avrupa'nın dışlama politikasını eleştirdi.



Drone teslimatı 2027'de başlıyor

Wing'in Hummingbird aracı havada asılı kalıp paketi halatla yere indiriyor, bu yüzden paket ancak kullanıcı öyle isterse havuza düşüyor. Beş poundla sınırlı taşıma kapasitesi drone'ları küçük ürünlere yöneltiyor ve Walmart'a göre müşteriler bunu en çok unutulan malzemeler ile soğuk algınlığı ilacı için kullanıyor. Wing'in bir aracı Mart'ta Texas'ta dönüş uçuşunda düşmüştü.



OMODA X dünya premiyeri yapacak

OMODA | JAECOO, crossover dünyasındaki ürün gamını yeni modellerle genişletmeye devam ediyor. Tasarım ve yaşam tarzını aynı potada buluşturan marka, crossover kavramını yeniden yorumlayan yeni modeli OMODA X'i dünya sahnesine çıkarıyor. 20 Ekim'de CHERY 2026 Uluslararası Kullanıcı Zirvesi kapsamında gerçekleştirilecek etkinliğinde dünya prömiyeri yapacak.



Stellantis Wayve otonom tanıtıldı

Stellantis ve otonom sürüş teknolojileri şirketi Wayve, Torino'da düzenlenn Wave by Vento 2026 kapsamında yapay zekâ destekli yeni nesil sürüş teknolojilerini tanıttğ. Etkinlikte ziyaretçiler, Wayve AI Driver ile STLA AutoDrive teknolojilerinin bir araya getirildiği Fiat 500e ve Maserati Grecale geliştirme araçlarında, kapıdan kapıya eller serbest gözetimli otomatik sürüş deneyimini yaşama fırsatı buldu.



BYD Seagull bütçe dostu

BYD'nin Okyanus serisinden sorumlu Genel Müdürü Zhang Zhuo, markanın en popüler bütçe dostu elektrikli otomobili ikinci nesil BYD Seagull'a ait resmi kabin tasarım çizimlerini paylaştı. Dış tasarım çizgilerinin ardından iç mekanı da sergilenen yeni model, minimalist kokpit yapısı, belirgin boyut artışıyla dikkat çekiyor. Çin'de Great Seagull olarak da bilinen model, düz hatların hakim olduğu minimalist bir ön konsola ve yeni iki kollu direksiyon simidine kavuşuyor.



Basbug Group Amsterdam'da

Otomotiv satış sonrası sektöründeki uluslararası yapılanmasını büyütmeye devam eden Basbug Group, Hollanda'daki yeni operasyonu Nerex Automaterialen'i Amsterdam'da faaliyete geçirdi. Amsterdam ve çevresindeki servisler ile otomotiv profesyonellerine yedek parça tedariği sağlayacak Nerex Automaterialen; hızlı teslimat, güçlü ürün bulunabilirliği ve kişisel hizmet yaklaşımıyla ilk aşamada Groot-Amsterdam bölgesinde etkin bir dağıtım ağı oluşturmayı hedefliyor. Şirket, ilerleyen dönemde operasyonunu Hollanda'nın farklı bölgelerine genişletmeyi planlıyor.