KTT-1.qxp_KTT 23.10.2026 22:40 Page 1



ASIS
Engelsiz Mobil Uygulama ile
Ulaşımda Engel Tanımıyoruz
www.asiselektronik.com.tr
engelsiz akıllı biletim





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

26 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1054 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)



Megakentlerin nüfus artışı korkutuyor!

BM 2025 yılı nüfus tahminlerine göre Cakarta, 41,9 milyon kişi ile dünyanın en kalabalık şehri oldu... **2'DE**

Olanlar ne demek?

İstanbul'un asırlık Özel Halk Otobüsü deneyimine ne oldu? Zorunlu değişim anında bile konsensüsten kaçan oldunuz, yoksa yeniye bir alan mı açmaya hazırlanıyorsunuz?

- Toplu taşımanın kamu denetiminde, kamu adına, belediyelerin hazırladıkları özel çalışma yönergesine göre çalışarak yıllardır emek veren, hizmet eden Özel Halk Otobüsçüleri, iştirakleri olmadığı çalışma esaslarında kendilerini sorumlu görerek mi, yoksa yılların kamu görevi yapan özel sektör olma ayrıcalığı hissederek mi sistemden kaynaklı aksamalara ses çıkarmıyor? Bunun şu anda anlamı olmasa bile kamu hizmeti görevini yerine getirme ağırlığı olmadan kaynaklı, bugünkü karmaşaya ses etmemeye neden olduğu çok açıktır.

- Yaşanan gelişmelerde hizmet öncelikli bu kamu yaklaşımına, özel sektör hizmet öncelikli bakıp, aynı ortak konsensüsle yol alınması, yılların birikiminden kaynaklı bir anlayıştır. Bu nedenle ülke insanımıza has olan bu mesele, değişen ve gelişen yeni düzenlemelerde objektif bakışla iş görev tanımının mutlak adalet, hak ve hukuka dayalı icra edilmesini öne çıkarmıştır. Bu gerekliliğin bir geçişte kaideden çok, geçişi bir toplumsal haslet sayılarak, yasal zorunluluğa dönüşmesini getiren geçiş ile alakalı özellikten ibaret bir durumdur.

- Bugün yaşananlar toplu taşıma sektöründe neyin doğru neyin yanlış olduğunu göstermekten uzak karmaşık yapıya dayalıdır. Yılların kadük sistemine alıştırılan esnaf, kendi kaybının tanımını yapacağına yasal düzen talebiyle sorunu çözmek yerine, mevcutta boşluğu, lehine yöneltme anlayışıyla çözüm odaklıdır. Bu eskilere dayalı kuralsızlığı yeni olana taşıma olup, geleceğinde çözümsüz kalmasına yol açabilen aksatma işaretidir. Özel Halk Otobüsçüleri kamu denetimli yasal düzenlemeli çağın sistem anlayışıyla hizmet veren olmalıdır.

- Mevcut yapının kadük olmasını ikrar iddia ve ispat yerine, ara çözüm ile mevcudu rehabilite, aynı zamanda geleceği de karartmaya dönük, iç yapıya zarar getirici düzensizlikleri doğurtan bu hata da aksatma eğilimini ifade eder. Özel Halk Otobüsçüleri bu nedenle mutlaka doğrunun yanında olmalıdır. Onunla hemhal olarak geleceğe dönük hizmet ehli olma yolunda istikrarlı azim ve irade sergileyip, hak, hukuk ve adalet önemsenmelidir. Bugün yapılan ise çöken sistemde yer alanın kaybından yararlanmaya çalışmaktır ve doğru değildir.



2035 yasası Almanya yüzünden pert oldu!

Almanya Merz ile Fransa Macron ile geleneksel araçların kademeli olarak kullanımdan kaldırılması planlarından vazgeçme kararı verdi... **3'DE**

Av. Erhan GÜNEŞ
BAŞYAZI
Bir araya geldik!
2



Onur ORHON
İSTANBULLU
NEFES
2



M.Şevket ERTURAN
GÖZLEM
Vakit geçmeden...
3



Feyzullah GÜNDOĞDU
KAVŞAK
ZAMMA SINIR, MALİYETE SINIR VAR MI?
4



Dr. Ejder ORMANCI
YOLCULUK
103 PARE
4



Alexandra N.NAJAFLI
EKONOMİX
Alışkanlık ekonomisi
Dijital Çağda Tüketici Bağımlılığı ve Ticari Güç
5



MBT iş ortakları Kıbrıs'ta buluştu

Mercedes-Benz Türk, 12-14 Ekim 2026 tarihleri arasında Kıbrıs'ta Kamyon Pazarlama & Satış ve TruckStore iş ortaklarıyla bir araya geldi. Toplantılarda, 2026-2027 yılı konuşuldu... **8'DE**



CATL bataryanın tarihini yazıyor!

7'DE



Türkiye otomobilde tercihini değiştirdi

Türkiye otomobil pazarında güç dengesi değişiyor. İlk 9 ayda EV ve hibrit otomobillerin toplam payı yüzde 51.9'a ulaştı... **5'DE**



100 bin çalışanın geleceği belirsiz!

VW, küresel otomotiv endüstrisinde bugüne dek görülen en büyük yeniden yapılanmada 100 bin istihdam azaltımına gidecek... **3'DE**



KTT-2.qxp_KTT 23.10.2026 21:51 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

Bir araya geldik!

2027 yılı ÖTİS sözleşmesi için görüşmeler başladı. Özel halk otobüsü temsilcileri, geçmiş dönem mağduriyetlerinin giderilmesini ve yeni sözleşmenin aralık ayında tamamlanmasını istedi.

İstanbul'da özel halk otobüsü taşımacılığının geleceğini yakından ilgilendiren önemli bir toplantı gerçekleştirildi.

İETT Genel Müdürü İrfan Demet, İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Av. Erhan Güneş, özel halk otobüsü şirket başkanları ve kooperatif başkanlarının katılımıyla 2027 yılı ÖTİS sözleşmesine ilişkin ilk değerlendirmeler yapıldı.

TOPLANTIYA ÖZTAŞ A.Ş. EV SAHİPLİĞİ YAPTI

Öztaş A.Ş.'nin ev sahipliğinde gerçekleştirilen toplantının açılış konuşmasını Öztaş A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Alpaslan Güneş yaptı. Alpaslan Güneş, sektör temsilcilerinin ortak meseleleri görüşmek üzere bir araya gelmesinin önemine dikkat çekti. İETT yönetimi ile özel halk otobüsü esnafının temsilcilerini buluşturan toplantıda, yeni dönem sözleşmesine ilişkin beklentiler ve sektörün mevcut sorunları ele alındı.

ŞİRKET VE KOOPERATİF BAŞKANLARI GÖRÜŞLERİNİ PAYLAŞTI

Toplantıda söz alan şirket ve kooperatif başkanları, özel halk otobüsü işletmeciliğinin sürdürülebilirliği, esnafın ekonomik koşulları ve yeni dönem sözleşmesinden beklentileri konusunda değerlendirmelerde bulundu. Özellikle, geçmiş dönemden kaynaklanan mağduriyetlerin giderilmesi ve yeni sözleşme sürecinin zamanında tamamlanması gerektiği üzerinde duruldu.

Özulaş Toplutaşım A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Sedat Şahin, Öztaş aş yönetim kurulu başkanı Alpaslan Güneş ile İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı Av. Erhan Güneş, yaptıkları değerlendirmelerde geçen yıldan kaynaklanan mağduriyetlerin giderilmesinin önemini vurguladı.

2027 yılı ÖTİS sözleşmesinin yeni yıla bırakılmadan 2026 yılı Aralık ayında tamamlanması gerektiğini ifade etti.

Esnafın geleceğini doğrudan ilgilendiren sözleşmenin zamanında yapılmasının, işletmecilerin önünü görebilmesi ve hizmetin sürdürülebilirliği açısından önem taşıdığı belirtildi.

YENİ DÖNEM İÇİN İSTİŞARE SÜRECİ BAŞLADI

İETT Genel Müdürü İrfan Demet. Genel Müdür Yardımcısı Şükrü Yılmaz ve ilgili daire Başkanlarının katıldığı toplantı, kurum yönetimi ile özel halk otobüsü temsilcileri arasında karşılıklı görüş alışverişine imkân sağladı.

Yeni dönem ÖTİS sözleşmesine yönelik görüşmelerin başlangıcı niteliğindeki toplantıda, sektör temsilcilerinin talep ve beklentilerini tek tek not alan İETT genel müdürü İrfan Demet bey genel sekretere taleplerin iletileceğini ve her zaman özel halk otobüsü esnafının yanında olacaklarını dile getirdi. Esnafın zor bir süreçten geçtiğini hepimiz biliyoruz sektör temsilcileri olarak mücadeleye devam edeceğiz.

İyi çalışmalar diliyorum

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı







Megakentlerin nüfus artışı korkutuyor!

Birleşmiş Milletler'in 2025 yılı nüfus tahminlerine göre; Cakarta, 41,9 milyon kişi ile dünyanın en kalabalık şehri oldu. Tokyo ise üçüncü sıraya geriledi...

ABD-Dünya'nın en kalabalık şehirleri sıralamasında dengeler değişti. Birleşmiş Milletler'in 2025 yılına ilişkin nüfus tahminlerine göre Endonezya 'nın başkenti Cakarta, 41,9 milyon kişilik nüfusuyla dünyanın en kalabalık şehri oldu. Uzun yıllardır listenin üst sıralarında yer alan Tokyo 3.sıraya gerilerken Bangladeş'in başkenti Dakka 36,6 milyon kişiyle 2. sıraya yükseldi.

The Independent'ın 19 Ekim'de gündeme taşıdığı veriler, küresel nüfusun kentlerde yoğunlaşmaya devam ettiğini ve dünyanın en kalabalık şehirlerinin büyük bölümünün Asya'da bulunduğunu ortaya koydu.

İstanbul ise BM'nin tahminlerine göre yaklaşık 15 milyonluk nüfusuyla dünyanın en kalabalık 20 şehri arasında 18. sırada yer aldı.

BM World Urbanization Prospects 2025 raporuna göre Cakarta'yı 36,6 milyon kişiyle Dakka ve 33,4 milyon



kişiyle Tokyo izliyor. Hindistan'ın baş kenti Yeni Delhi 30,2 milyon nüfusla 4., Çin'in Şanghay kenti ise 29,6 milyon kişiyle 5. sırada bulunuyor. Listenin ilk 10 sırasında Asya'dan 9 şehir yer alıyor. Bu sıralamada Asya dışından ilk 10'a girebilen tek şehir, 25,6 milyonluk nüfusuyla Mısır'ın başkenti Kahire oldu. Manila, Kalküta ve Seul de dünyanın en kalabalık kentleri arasında üst sıralarda bulunuyor. Nüfus artışının önümüzdeki yıllarda sıralamayı yeniden değiştirmesi bekleniyor. BM tahminlerine göre Dakka'nın nüfusunun 2050'de 52,1 milyona ulaşması ve kenti dünyanın en kalabalık şehri konumuna taşıması öngörülüyor.

BM raporu, kent nüfusundaki büyümenin önümüzdeki on yıllarda da devam edeceğine işaret ediyor.

Nüfusu 10 milyonu aşan megakentlerin sayısı 1975'te sekizken 2025-'te 33'e yükseldi. Bu kentlerin 19'u Asya'da bulunuyor. BM, megakent sayısının 2050'ye kadar 37'ye ulaşaca ğını öngörüyor.

Hızlı kentleşme, şehirlerin ekonomik ve demografik ağırlığını artırırken altyapı ve yaşam kalitesi açısından yeni sorunları da beraberinde getiriyor. Konut ihtiyacı, ulaşım kapasitesi, su kaynakları ve kanalizasyon sistemleri, nüfusu hızla büyüyen kentlerin çözüm bekleyen başlıca başlıkları arasında yer alıyor. Dolayısıyla şehirlerin geleceğinde yalnızca nüfus büyüklüğü değil, bu büyümenin ne kadar sürdürülebilir biçimde yönetilebildiği de belirleyici olacak.

ONUR ORHON
orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

NEFES

BİR zamanlar kentlerde kış aylarında ısınma kaynaklı hava kirliliği yaşanıyordu. Bazı bölgelerde yine hissediliyordur. Ankara başta olmak üzere İstanbul-'da olan bu kentlerde doğalgaz ve elektrik kullanımıyla bu sorun önemli ölçüde çözüldü. Ancak, kentlerdeki trafik akımı akciğer sorunları yaşıyor.

İstanbul'da trafik dört şeritli bulvarlarda, üç şeritli caddelerde, iki şeritli sokaklarda artık nefes almıyor.

Kronik akciğer rahatsızlığı gibi trafik nefes almakta zorlanıyor.

UAB, İstanbul Büyükşehir Belediyesi rekabeti yaşanan raylı sistem yatırımları, bir türlü gerçekleşemeyen toplu otobüs taşımacılığına öncelik vaatleri, yeni açılan caddeler, bulvarlar yetmiyor. Hastalık ilerliyor. Nefes darlığı artıyor. İstanbul yavaşça kilitlenmeye gidiyor.

İstanbul'un her bölgesinde ikinci sıra otopark resmileşti. Arada anons yaparak dolaşan mobil ekipler, üçüncü sırayı önlemeye çabalıyor. Bu sürecin sonunda kısa bir gelecekte hiçbir ara sokak, sokak, cadde veya bulvarda araçlar durma noktasına gelecek. Çünkü, şehir şu anda tek şerit akımla nefes darlığı aşamasına geçti. Trafik yönetim anlayışında yanlış giden adımların üzerinde durulmuyor.

Özetlemek gerekirse trafik otoritesi kayboldu. Evrak ve belge kontrolü dışında trafik akımını engelleyen ihlaller görülmüyor.

Yıllardır soruna şöyle yaklaşılıyor. Belediyeler yol yapmıyor. En canlı örnek Fikirtepe bölgesi, yükselen gökdelenler arasında geliş, gidiş ayrımlı üç paralel bulvar diyelim altyapısıyla tamamlandı ve rahat kullanıma açıldı. Gelin görün ki yeni açılan bu seçeneklerin sağlı, sollu birer şeridi doğal otopark olarak hizmete girdi ve yer bulunmuyor. Dönel kavşağa bile araç bırakılabiliyor.

İstanbul'da buna benzer çok örnek bölge, ilçe görmek mümkündür.

Açıkçası İstanbul trafiği nefes almakta zorlanıyor. Belediyelerden araç parkı olsun diye mi yeni yol yapsın istekleri geliyor. Hayır, bu başka planlamaların sonucudur. Siz de trafikte nefes algınlığı mı, akciğer yetmezliği mi yaşıyor, yoksa entübe mi olduk!



Mersin'in Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu hizmete açıldı

Mersin'de 52 kilometrelik Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu 19 Ekim 2026 tarihinde gece saat 00.01'de trafiğe açıldı. İlk geçişler korna sesleriyle yapıldı, tüneller hizmete girdi...

MERSİN-Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu'nun ilk etabı Çeşmeli-Kızkalesi kesimi, 19 Ekim 2026 saat 00.01 itibarıyla trafiğe açıldı. Çeşmeli gişelerinde açılış saatini bekleyen sürücüler, ilk geçişlerini korna çalarak gerçekleştirdi. Yeni güzergahı kullanan araçların tünellerden sorunsuz şekilde geçtiği anlar kameralara yansıdı.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün otoyolun ulaşıma açılmasına ilişkin kararı, açılıştan önce Resmi Gazete'de yayımlandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu da yolun 18 Ekim'i 19 Ekim'e bağlayan gece trafiğe açılacağını duyurmuştu. Açılış saatinden önce Çeşmeli gişelerinde araç kuyruğu oluştu. Ba riyerlerin kalkmasıyla birlikte sürücüler kornalarla ilk geçişi yaptı.

Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu'nun ilk etabı Çeşmeli-Kızkalesi kesimi, 19 Ekim 2026 saat 00.01 itibarıyla trafiğe açıldı. Çeşmeli gişelerinde açılış saatini bekleyen sürücüler, ilk geçişlerini korna çalarak gerçekleştirdi. Araçların tünellerden sorunsuz şekilde geçtiği anlar kameralara yansıdı.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün otoyolun ulaşıma açılmasına ilişkin kararı, açılıştan önce Resmi Gazete'de yayımlandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Ba kanı Uraloğlu da yolun 18 Ekim'i 19 Ekim'e bağlayan gece trafiğe açılacağını duyurmuştu.

Yolcu haklarında yeni düzenleme

AP, seyahatlerde yaşanan aksaklıklar nedeni ile yolcuların para iadesi almasını kolaylaştıracak düzenlemeyi kabul etti...

BRÜKSEL-Avrupa Parlamentosu, seyahatlerde yaşanan aksaklıklar karşısında yolcu haklarını güçlendirmeyi amaçlayan yeni düzenlemeyi 652 kabul, iki ret ve sekiz çekimser oyla onayladı. Düzenleme, seyahat acenteleri ve çevrimiçi rezervasyon platformları üzerinden bilet satın alan yolcuların para iadesi süreçlerini kolaylaştırmayı hedefliyor.

Yeni kurallara göre yolcular, rezervasyonlarını doğrudan ulaşım şirketlerinden ve ya aracı platformlar üzerinden yapmış olmalarına bakılmaksızın 14 gün içinde tam para iadesi alma hakkına sahip olacak. İade talepleri için Avrupa Komisyonu tarafından standart bir başvuru formu hazırlanacak. AB'nin bütün resmî dillerinde yayımlanacak form, uçak, tren, otobüs ve gemi yolculuklarını kap sayacak. Düzenlemeyle birlikte seyahat acenteleri ve çevrimiçi rezervasyon platformlarının geri ödeme yükümlülükleri de netleştirilecek. Aracı kuruluşun belirlenen süre içinde ödeme yapmaması durumunda hava yolu şirketi devreye girecek ve yolcunun ücretini iade etmekle yükümlü olacak.

Düzenlemeden sorumlu Avrupa Parlamentosu üyesi Matteo Ricci, **"Vatandaşlarımızın haklarını hava yolu şirketlerinin kârlarının önüne koyuyoruz"** dedi.

Yeni düzenleme, engelli yolcular için de önemli bir değişiklik içeriyor. İhtiyaç duyulması halinde engelli yolculara uçuş sırasında ücretsiz bir refakatçi eşlik edebilecek. Benzer bir uygulama hâlihazırda otobüs, tren ve gemi yolculuklarında bulunuyor.

Avrupa Parlamentosu'nun kabul ettiği düzenleme, temmuz ayında hava yolu yolcularının haklarını genişletmek amacıyla kabul edilen kuralların devamı niteliğinde.





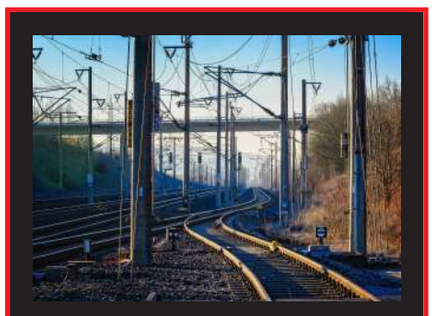
Moda Tramvayı yenileme başladı

Kadıköy-Moda tramvayı 19 Ekim'den itibaren ray ve altyapı yenileme nedeniyle durdu. Yeni yılın ilk aylarında açılması planlanan hat için İETT'nin elektrikli araçları alternatif olacak...

İSTANBUL-İstanbul'un gözde semtlerinden Kadıköy ve Moda arasındaki ulaşımın bel kemiği olan T3 Kadıköy-Moda Tramvay Hattı, kapsamlı bir yenileme sürecine giriyor. 19 Ekim tarihinden itibaren seferlerine ara verecek olan hat, modernizasyon çalışmalarıyla hizmet kalitesini artırmayı hedefliyor.

Yapılacak çalışmalar, özellikle Kilise ve Moda İlkokulu istasyonları arasındaki yaklaşık 570 metrelik kritik bir bölümü kapsayacak. Bu süreçte hem raylar tamamen yenilenecek hem de tramvay hattının altyapısı güncellenecek. Bu önemli bakım ve onarım süreci boyunca tramvay seferlerine ara verilecek. Hattın, yeni yılın ilk aylarında yeniden hizmete açılması planlanıyor.

Tramvay seferlerinin durdurulacağı bu geçici dönemde, yolcuların ulaşımının aksamaması için İETT'ye ait elektrikli araçlar devreye sokulacak. Kadıköy İDO'dan başlayıp Damga Sokak istasyonuna kadar ilerleyecek olan bu elektrikli otobüsler, tramvay hattına Rızapaşa istasyonunda entegre edilecek. Bu alternatif güzergah nedeniyle, Kilise, Moda İlkokulu ve Moda istasyonları bu süreçte hizmet veremeyecek. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Raylı Sistemler Dairesi Başkan Vekili Erman Eryılmaz, çalışmaların şehir yaşamına etkisini en aza indirmek için tüm koordinasyonun sağlandığını ve elektrikli araçlar için gerekli şarj ve garaj alanlarının da hazırlandığını belirtti.



Akıllı traversler

Türk mühendislerinin "Akıllı Travers" sistemi demir yolu taşımacılığında teknolojik bir kapı daha açtı...

İSTANBUL-Türkiye'de demir yolu inşaatları alanında faaliyet gösteren YAPIRAY, trenlerin üzerinde ilerlediği rayların altında ki önemli bir parçaya yeni bir işlev kazandırmak için teknoloji geliştirdi. "Akıllı Travers" sistemi, demir yolu altyapısının daha akıllı ve izlenebilir hale getirilmesini hedefliyor. Şirket bu çalışması ile geliştirdiği teknoloji ile demiryolu güvenliğine katkı sağ lanmayı amaçlıyor.

Özellikle, yüksek hızlı tren hatlarında ray geometrisinin korunması ve altyapının düzenli kontrol edilmesi büyük önem taşıyor. Traverslerde, bilindiği gibi rayların arasındaki mesafenin korunmasına yardımcı oluyor ve trenlerden gelen yükleri rayların altındaki altyapıya aktarıyor.

Akıllı demir yolu altyapısı yaklaşımında ise ray ve travers gibi bileşenlerin durumunu izlemeye yönelik elektronik sistemler ve sensör teknolojileri kullanılıyor.



THY B737 Max motoru yatırımı

THY, CFM International ile 295 adede kadar B737 MAX uçağı için motor ve yedek motor temini, bakım hizmetleri ve motor bakım merkezi kurulmasına yönelik mutabakat zaptı imzaladı. Anlaşma kapsamındaki 150 uçak, daha önce açıklanan 100 kesin sipariş ve 50 opsiyonlu uçağı içeriyor. Kalan 145 adede kadar uçak ise filoda bulunan veya kiralama yoluyla filoya katılacak uçaklardan oluşuyor. Motor bakım merkezinin THY Teknik bünyesinde kurulması planlanıyor.

KTT-3.qxp_KTT 23.10.2026 15:03 Page 1

2035 yasası Almanya yüzünden pert oldu!

Almanya Merz ile Fransa Macron ile geleneksel araçların kademeli olarak kullanımdan kaldırılması planlarından vazgeçme kararı verdi...

BRÜKSEL-Uzun süren müzakerelerin ardından, otomotiv sektöründe önde gelen iki ülkesi Almanya ve Fransa, geleneksel ve elektrikli araçların geleceğine dair ortak öneriler üzerinde anlaştı. Söz konusu öneriler, otomotiv endüstrisi 2035 sonrasında da yeni hibrit ve içten yanmalı motorlu araçları, herhangi bir para cezası riskiyle karşılaşmaksızın satmaya devam edebilmesini amaçlıyor.

Almanya Federal Şansölyesi Friedrich Merz, **"Almanya, bu geleneksel araçların kullanımdan kaldırılmasına yönelik tartışmalara bir son veriyor"** dedi. Ayrıca da, diğer ülkelerin şimdiden olumlu tepkiler verdiğini belirtti. Merz, bu ifadesini, otomobillere yönelik gele cekteki CO_2 standartları konusunda Fransa ve Almanya arasında varılan yeni bir anlaşmaya dayandırdı.

Almanya ve Fransa tarafından hazırlanan taslak metin, AB'nin belirlediği 2035 yılı için dengeleme (offsetting) yöntemine başvurulmaksızın CO_2 emisyonlarında yüzde 90 oranında azaltım sağlama hedefini korurken, yenilenebilir yakıtların kullanımına daha geniş bir alan açıyor. Metin; biyolojik kökenli olmayan yenilenebilir yakıtlar (RFNBO) AB'de üretilen sürdürülebilir biyoyakıtlar ve Ek IX'un A ve B bölümlerinde listelenen gelişmiş ham maddeler, atıklar ve kalıntılardan elde edilen biyogazlarla çalışan, **"sıfır emisyonlu"** yeni bir araç kategorisine destek veriyor. **"Karbon nötrlüğüne ulaşmak için biyoyakıtların kullanımına da olanak tanıya cağız"** diyen Merz, net sıfır CO_2 emisyonu hedefine ulaşmak için teknolojik tarafsızlığın gerekli olduğunu savundu. Merz, söz konusu anlaşmanın diğer üye devletlerden de destek gördüğünü, ancak AB yasama sürecinden geçmesi gerektiğini ifade etti.



Teklif, Avrupa Parlamentosu 'ndaki Yeşiller grubunun otomobil CO_2 standartları konusundaki müzakerecisi Alman Milletvekili Michael Bloss tarafından ciddi olarak eleştirildi. Bloss, **"Tam da pek çok insanın elektrikli araç satın almak istediği bir dönemde, AB kurallarının daha da zayıflatılması belirsizliğe ve tereddüde yol açıyor. Çin halihazırda elektrikli araçlara geçti ve Avrupalı üreticiler tam da bu noktada ciddi pa zar payı kaybediyorlar"** dedi.

Avrupa Halk Partisi (EPP) grubundan Alman milletvekili Peter Liese ise teklifi memnuniyetle karşılayarak, içten yanmalı araçlara yönelik yasağın kaldırılmasının **"iklim hedeflerimizden sapmadan"** gerçekleştirilebileceğini belirtti.

Liese, E20 gibi **"iklim dostu"** yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması gerektiğini ifade etti.

Liese, e-yakıtlar da dahil olmak üzere iklim dostu yakıtlar için özel bir araç kategorisi oluşturulmasını destekledi. Ayrıca, Avrupa Komisyonu'nun, uyum hedeflerine ulaşmada yüzde 7 oranında **"yeşil çelik"** kullanımının hesaba katılmasına izin veren teklifinin Avrupa Parlamentosu'nda geniş destek bulduğunu belirtti.

Sektör kuruluşu Avrupa Biyodizel Kurulu (EBB) anlaşmayı olumlu karşılamakla birlikte, hangi yakıtların uygun sayılacağı konusunda netlik talep etti.

EBB Genel Sekreteri Xavier Noyon, **"Yenilenebilir Enerji Direktifi (RED) ile uyumlu hammaddelerin kapsam dışında bıra kılması, halihazırda karbonsuzlaşmaya katkı sağlayan çözümlerin önünü tıkayacaktır. Bu yüzden, bu konu geleceğimiz açısından çok önemli ve değerli"** dedi.

M.ŞEVKET ERTURAN



GÖZLEM

Vakit geçmeden...

TOPLU taşıma hizmetinde otorite, kamu kontrollü tek yetkili yönetme anlayışının artık bittiğini görmeli. Bu anlayış kazanma imkânı sağlamıyor. Çünkü; dünyadaki kaynaklar sınırlı. Gelişme sürekli paylaşımlı. Sınırlı kaynakları verimli kullanma şart. Bu kamu özel entegre yapılanmayı gerektiriyor. Gerek siz kayıp yerine kayıpsız doğru davranışla sorunsuz kazanç yolu gerekiyor. Bu çağın tek doğrusu.

Dolayısıyla de ileri teknoloji yeni üretim ilişkilerinde bize verimliliği, ilave kayıpları giderici düzenlemeleri bu amaçlı yapılanmaları öne çıkararak önemsiyor. Dahası; yapılanları değerlendirip alternatifleriyle beraber bunun yanı sıra oluşacak ortam özelliğinin de dikkate alınırsa her türlü kayıpların önleneceğini görüyor.

Dolayısıyla kalıcı çözümün, aynı zamanda ortak anlayış ve iş birliği ile hareket etme, çok daha doğru daha kazançlı yaklaşım olarak görüyor. En önemlisi, karar verici yönetim, yeni bakışı otorite olarak tek başına masa başı belirleme yerine, giderek yönetişime dayalı iş birliğiyle ara kayıpları giderecek imkanlarla bütün güçlüklerin alan da ortaklaşa kısa sürede kazancı artırarak imkanları arttıracağını da görebiliyor. Yönetecek otorite açısından tek yanlı bir karar merci olma iticiliği yerine, sahada teoripratik farkında ki kayıpları da hesaba katıcı ek geliri sağlatıcı anlayış, empati ve istişare iletişim ile doğru her şey de ittifak fikrine dayalı üretim anlayışında iş birliği öncelikli yerleşik anlayış oluyor.

Değişen ve yenilenen dünya anlayışında devam ettirilen yenilenmede entegrasyon, nesneler arası iletişim iş birliği ve üretimde bu nun sürdürülebilirliği ile tölerans kaybını azaltıcı yöntemlerde kamu özel iş birliğinin giderek yaşamın içinde kabul gören öncelik olması istenip benimsetiliyor.

Toplu taşıma bu açıdan yeni düzenlemede toplum gelişimini tetikleyen, yaşamı kolaylaştıran unsur olmada başı çekmesi nedeniyle, toplu taşımacılıkta kamu denetimli, özel sektör hizmet operatör İşletme paydaşlığı bugünkü ÖHO çalışma biçim, yöntem ve işletmecilik sistemine uymayan zarar doğurucu hem kamuyu hem de özel sektörü zora sokması, bu nedenle yolcu beklentilerinde gecikme kayıplı verilere neden olabiliyor. Bunu önleme kamu açısından verimliliği arttırır. Kayıpları önletip, maliyeti az, bu azalmayla üretime katkı fırsatı, yeni kazanç yolları bulacağı için ilk iş, kamu özel iş birliğinde İstanbul esnafı İBB iktisadi işletmesi İETT'nin ÖHO iş birliğini doğru paydaş anlayışıyla masaya yatırıp düzenlemesi, tüm sorunları kaldıracağı gibi verimli bir iş birliğine örnek olacaktır. Dolayısıyla ÖHO, önce aralarında şirket kooperatif ve esnaf Oda ayrışmaları bırakıp, iş birliği ile elde edeceklerini düşünerek harekete geçmeli.

Artık; sağ duyu sahipleri sadece talep, anlayış değişimi değil, ortak kazanma anlayışlı maliyet ekonomide de ortak yatırımda paylaşmacı yol bulmayı öne alarak bakmalı. Kıyaslamayla doğru getiri, ek kazanç kalite arttıran imkan sağlanmalı. Kamu denetimi şart, iş birliği bu işin olmazsa olmazı. Değişen yenilenen dünya gidişatına uygun biz de toplu taşıma sistemimizi yola sokarak düzenleme yapmalıyız. Sadece bir olursanız bunu yapma imkanınız olacaktır.



100 bin çalışanın geleceği belirsiz!

Volkswagen, küresel otomotiv endüstrisinde bugüne dek görülen en büyük yeniden yapılanma kapsamında on yılın sonuna kadar 100 bin kişilik istihdam azaltımına gideceğini açıkladı...

WOLFSBURG-Almanya merkezli otomobil üreticisi Volkswagen, küresel otomotiv endüstrisinde bugüne dek görülen en büyük yeniden yapılanma kapsamında on yılın sonuna kadar toplam 100 bin kişilik istihdam azaltımına gideceğini duyurdu. Şirket daha önce üzerinde anlaşmaya varılan 50 bin kişilik işten çıkarmaya ek olarak, 50 bin kişinin daha işine son verilmesini öngören bir planın yönetim ve sendikalar tarafından onaylandığını açıkladı.

Açıklamada **"İşgücü seviyelerini sistematik olarak ekonomik gerçeklerle uyumlu hale getirmek çok önemli"** ifadelerine yer verildi. Şirket, Hannover, Emden, Zwickau ve Neckarsulm'daki dört büyük fabrikasının uzun vadeli geleceğinin garanti edilemeyeceğini de söyledi.

CEO Oliver Blume, 100 bin kişiyi işten çıkarma kararının **"Volkswagen Grubu'nun geleceği için güçlü bir sinyal"** gönderdiğini belirtti. Volkswagen, kesintilerin zamanlaması hakkında ayrıntı vermedi ancak şirket odak noktasının Kuzey Amerika'ya döneceğini dile getirdi. Toplam 100 bin kesinti, dünya çapındaki Volkswagen personelinin yaklaşık yüzde 15'ine tekabül ediyor. Bu rakam, General Motors'un 2009'da iflas ilan etmesinden sonra yaptığı 50 bin kişilik işten çıkarmanın gölgesinde kalıyor.

Plan kapsamında araştırma ve geliştirme yatırımlarıyla teknolojik kapasitesini güçlendirmeyi ve rekabet gücünü artırmayı hedefleyen şirket önümüzdeki yıllarda yüz milyarlarca euroluk yatırım yapmayı da öngörüyor. Planın diğer adımları arasın da karar alma süreçlerini hızlandırmayı amaçlayan bir yapısal değişiklik ile şirketin sahip olduğu işletme ve iştiraklerin sayısını yaklaşık üçte bir oranında azaltmak yer alıyor.

İngiltere AB-Çin arasında politik!

İngiltere, AB programına katılması halinde elektrikli araçlara gümrük vergisi uygulama seçeneğini Çin'e açık bıraktı...

LONDRA-Fransa, "İngiltere-'nin Sanayi Hızlandırıcı Yasası'na dahil edilmesi amacını memnuniyetle karşılayacağını" açıkladı. Kuralların amacı, AB yapımı ürünlere tercihli muamele yaparak sübvansiyonlu Çin ithalatını sınırlamak ancak, İngiltere ve Norveç gibi diğer ülkeler, programdan dışlanmaları durumunda dezavantajlı duruma düşmekten endişe duyuyorlar.

Geçtiğimiz Perşembe gecesi yapılan Fransız-Alman önerisine göre, programa katılmanın bedeli, AB'nin 2024 yılında Çin elektrikli araçlarına uygulayacağı gümrük vergileriyle uyum sağlamak olacak bu öneriye göre İngiltere, AB ticaret savunma önlemleriyle dinamik olarak uyum sağlamak zorunda kalacaktı.

Londra'daki Çin Büyükelçiliği, "Çin ürünlerine yönelik gümrük vergisi artışları veya kısıtlayıcı önlemler içeren her türlü ayrımcı uygulamaya kesinlikle karşı olduğunu, söz konusu raporlarla ilgili olarak İngiltere tarafına ciddi endişelerimizi ilettik ve ticaret korumacılığının DTÖ kurallarına ve piyasa ilkelerine aykırı olduğu açıkça söyledik" dedi.

Ticaret Bakanı Jonathan Reynolds, AB'nin politikasına uyum için zorlanmayacaklarını söyledi, blokla yapılacak anlaşmada "elbette kendi ticaret politikamız var" dedi.



KTT-4.qxp_KTT 23.10.2026 14:28 Page 1

ZAMMA SINIR, MALİYETE SINIR VAR MI?

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

CUMHURBAŞKANI Yardımcısı Sayın Cevdet Yılmaz, geçtiğimiz günlerde yaptığı açıklamada, enflasyonla mücadele kapsamında belediyelerin kent içi toplu taşıma ücretlerine yaptığı artışların sınırlandırılabileceğini ifade etti. Enflasyonun üzerinde yapılan zamların enflasyonla mücadeleyi olumsuz etkilediğini belirterek bu konuda yeni kurallar getirilmesi gerektiğini söyledi. Elbette enflasyonla mücadele hepimizin ortak hedefi. Vatandaşlarımızın uygun fiyatlarla toplu taşıma hizmetlerinden faydalanabilmesi de hepimizin arzusudur. Ancak, meselenin bir de diğer tarafı var. Toplu taşıma ücretlerine sınır getirirken toplu taşımanın maliyetlerini ve finansman yapısını dikkate alıyor muyuz?

Daha önceki yazılarımızda toplu taşımanın ticari bir faaliyet olmanın ötesinde kamusal bir hizmet olduğundan, dolayısı ile kamu kaynaklarıyla desteklenmesi gerektiğinden sıklıkla bahsettik. Dünya genelinde toplu taşıma işletmelerinin büyük çoğunluğunda bilet gelirleri işletme giderlerini karşılamıyor. UITP'nin 2025 yılında yayımladığı rapora göre bölgesel ortalamalarda bilet gelirlerinin maliyetleri karşılama oranı yaklaşık yüzde 30-50 seviyelerinde bulunuyor. Ülkemizde bu oran yüzde 30 seviyesinde. Kalan kısmın başka kaynaklardan finanse edilmesi gerekiyor.

Peki, neden böyle? Çünkü toplu taşımanın amacı kâr etmek değil, toplumun tamamına güvenli, erişilebilir, ekonomik ve kaliteli ulaşım hizmeti sunmaktır. Üstelik toplu taşımanın sağladığı faydalar yalnızca yolcularla sınırlı değil. Trafik sıkışıklığının azalması, hava kalitesinin iyileştirilmesi, enerji tüketiminin düşürülmesi ve şehirlerin yaşanabilirliğinin artırılması da toplu taşımanın sağladığı önemli toplumsal faydalardır. Hal böyleyken toplu taşımayı yalnızca bilet gelirleri üzerinden değerlendirmek doğru olmaz.

Gelelim ücret artışlarının sınırlandırılması meselesine. Toplu taşıma işletmelerinin en önemli gider kalemleri personel, enerji, akaryakıt, bakım ve yedek parça maliyetleridir. Bunlara araç yenileme ve finansman giderlerini de eklemek gerekiyor. Bu maliyetler sürekli artarken bilet ücretlerindeki artışların sınırlandırılması, işletmelerin finansman açığının daha da büyümesine neden olabilir.

Basit bir örnek verelim. Bir yolculuğun işletmeye maliyeti 50 lira, yolcudan alınan ücret 25 lira olsun. Aradaki 25 liralık farkın bir şekilde karşılanması gerekiyor. Maliyet 60 liraya yükselirken bilet ücreti 30 lirayla sınırlandırılırsa bu defa karşılanması gereken fark 30 liraya çıkıyor.

Peki, bu farkı kim ödeyecek?

Belediyeler mi? Merkezi yönetim mi? Yoksa hizmet kalitesinden mi fedakârlık edilecek?

İşte asıl cevaplanması gereken soru budur.

Unutmayalım ki finansman açığı karşılanmayan toplu taşıma işletmeleri bir süre sonra bakım faaliyetlerini ertelemek, araç yenileme yatırımlarını geciktirmek veya hizmet sıklığını azaltmak zorunda kalabilir. Bunun sonucunda hizmet kalitesi düşer, yolcu memnuniyeti azalır ve toplu taşıma cazibesini kaybeder. Toplu taşımadan uzak laşan yolcuların özel otomobile yönelmesi ise şehirlerimizin mevcut problemlerini daha da ağırlaştırabilir.

Diğer taraftan kamu kaynaklarının sınırsız olmadığını, toplu taşıma işletmelerinin de verimliliklerini artırmak ve maliyetlerini kontrol altında tutmak zorunda olduklarını unutmamalıyız. Kamu desteği verimsizliğin finansmanı anlamına gelmemeli. Şeffaf, ölçülebilir ve performansa dayalı bir finansman modeli oluşturulmalı.

Dünyadaki başarılı uygulamalarda toplu taşımanın finansmanı yalnızca yolcuya ve belediyeye bırakılmıyor. Merkezi yönetim katkıları, özel vergiler, otopark gelirleri, trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi ve ulaşım odaklı gayrimenkul geliştirme gibi farklı kaynaklardan yararlanılıyor.

Dolayısıyla toplu taşıma ücretlerine bir sınır getirilecekse bununla birlikte sürdürülebilir bir finansman mekanizması da oluşturulmalıdır. Merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında maliyetlerin nasıl paylaşılacağı belirlenmeli, destekler öngörülebilir ve kurallara bağlı olmalıdır.

Sonuç olarak toplu taşımayı ucuzlatmak ile toplu taşımayı sürdürülebilir kılmak birbirinden ayrı düşünülmemelidir.

Çünkü, bilet fiyatına sınır koyabilirsiniz ama maliyetleri bir kararla ortadan kaldıramazsınız. Aradaki farkı birileri mutlaka ödeyecektir. Önemli olan, bu faturanın kime ve nasıl ödetileceğini önceden belirlemektir.

Toplu taşıma ücretleri sosyal politikalar gereği sınırlandırılabilir. Ancak bu durumda ortaya çıkan finansman açığını karşılayacak mekanizmanın da aynı düzenlemenin parçası olması gerekir.

Vesselam.

"YZ balonu patlayabilir"

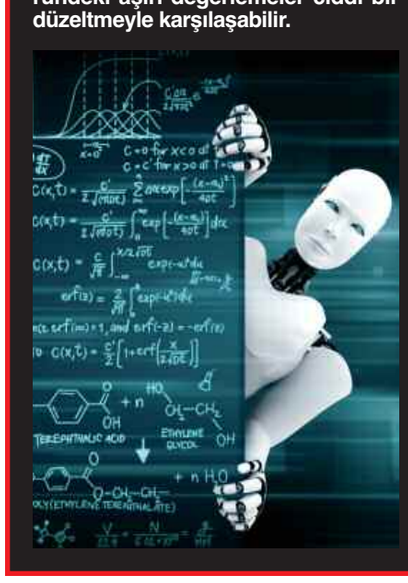
Teknoloji analistleri, ABD'deki YZ yatırımlarının yanlış yola yöneldiğini savunarak, balonun 2027 veya 2028'de patlayabileceğini öngörüyor...

ABD-Yapay zeka sektörüne yönelik büyük yatırımların sürdürülebilirliği tartışılırken, finans piyasalarında balonun ne zaman patlayabileceğine ilişkin uyarılar artıyor. Panmure Liberum Genel Müdürü ve araştırma analisti Joachim Klement, ABD'deki yapay zeka balonunun 2027 veya 2028'de patlayabileceğini söylüyor. Klement'e göre sektördeki yatırımlar, yapay zekanın geleceğini oluşturacak teknolojiler yerine maliyetli büyük dil modelleri, veri merkezlerine yoğunlaşıyor.

Klement'in açıklamaları, OpenAI-'ın yıllık gelir hedefinin 20 milyar dolar altında kalabileceğine ilişkin haberlerin ardından geldi. Söz konusu haber, perşembe günü borsalarda satış baskısına yol açtı. Teknoloji hisselerinin ağırlıkta olduğu Nasdaq endeksi günü yüzde 1,25 düşüşle tamamladı. Endeks ertesi gün yeniden yükselerek rekor seviyelere yaklaştı. Ancak, yaşanan dalgalanma, yapay zeka yatırımlarına dayanan büyümenin ne kadar kırılgan olabileceğini bir kez daha gündeme getirdi.

Klement, yapay zeka sektöründe yanlış teknolojiye yatırım yapıldığı görüşünde. Bugün yatırımların büyük bölümünün veri merkezlerinde çalışan, yüksek işlem gücü ve kaynak gerektiren büyük dil modellerine yöneldiğini belirten analist, geleceğin daha küçük, açık ağırlıklı modellerde olduğunu savundu.

Klement'e göre bu modeller, yerel bilgisayarlarda çalışarak daha düşük maliyetle yapay zeka uygulamalarının geliştirilmesini sağlayabilir. Analist, şirketlerin gelecekte elde etmeyi beklediği gelirlerin bugünkü yüksek piyasa değerlerini haklı çıkaramayabileceğini de söyledi. Klement 'e göre yatırımcıların beklediği kazanç artışı gerçekleşmezse, yapay zeka sektöründeki aşırı değerlemeler ciddi bir düzeltmeyle karşılaşabilir.





Yapay zeka batırıyor!

Yapay zeka yatırımları için alınan borçlar 3 Trilyon Dolar'ı aştı. Talebin yavaşlaması, artan finansman maliyetleri, teknoloji şirketlerini ve finans piyasalarını riske atıyor...

ABD-Yapay zeka teknolojilerine yönelik yatırımların hızla büyümesi, teknoloji şirketlerinin borç yükünü artırıyor. Veri merkezleri, yapay zeka çipleri ve yeni nesil bulut altyapıları için alınan krediler finans piyasalarında endişelere yol açmaya başladı. Şirketlerin bu yıl yapay zeka yatırımları için üstlendiği yeni borçların toplamı 850 milyar dolara yaklaşırken bilançolardaki toplam borç 3 trilyon doları aşıyor. Yatırımcılar ise yapay zeka talebinin beklentilerin altında kalması durumunda bu borçların nasıl ödeneceğini sorguluyor.

Yapay zeka altyapısı için veri merkezi kapasitesi kiralayan CoreWeave, sektördeki borç riskinin en dikkat çekici örneklerinden biri haline gelmiş durumda. Şirketin beş yıllık tahvil fiyatı Temmuz ayından bu yana yüzde 16 gerilerken tahvilin getirisi aynı dönemde yüzde 10'dan yüzde 15'e yükseldi. Bu seviye, finansal sıkıntı yaşayan şirketlerle ilişkilendiriliyor.

CoreWeave'in kredi temerrüt takasları (CDS) üzerinden yapılan hesaplamalar da riskin büyüdüğüne işaret ediyor. Şirketin borçlarını ödeyememe ihtimaline karşı sigorta niteliği taşıyan bu finansal araçların fiyatları, önümüzdeki beş yıl içinde temerrüt olasılığının yüzde 60'ı aştığına işaret ediyor.

Şirketin hisseleri de yatırımcıların endişelerinden etkileniyor. Geçen hafta yaşanan gelişmelerin ardından CoreWeave hisseleri geçen hafta kapanıştan itibaren yüzde 20'den fazla değer kaybetti. Tahvil piyasasındaki baskının diğer yapay zeka şirketlerine de yayıldığı görüldü.

CoreWeave'in borçlarının sorunlu seviyelere yaklaşması, şirketin daha düşük maliyetle finansman bulmasını da zorlaştırabilir. Genel kabul gören bir tanıma göre devlet tahvillerinin getirisinin 1.000 baz puan üzerinde getiri sunan borçlanma araçları finansal açıdan sıkıntılı kabul ediliyor. Şirketin tahvil lerindeki gelişmeler, yapay zeka yatırımlarının ne ölçüde borçla finanse edildiğini yeniden gündeme taşıdı.

CoreWeave'in mali durumunu zorlaştıran temel unsurlardan biri, hızlı büyümesini finanse etmek için üstlendiği borçlar. Şirket, ikinci çeyrek sonuçları itibarıyla 35 milyar doların üzerinde borç taşıyor. Bu borçlanma modelinin önemli kısmını veri merkezlerinde kullanılan GPU'ların kredi karşılığında teminat gösterilmesi oluşturuyor.

Şirketin iş modeli de riskleri artırıyor. CoreWeave, temel olarak müşterilerine hesaplama kapasitesi satıyor ve bu faaliyet üzerinden henüz kârlı bir yapı kurabilmiş değil. Şirket, yılın ilk yarısında 1 milyar doların üzerinde zarar açıkladı. Borç maliyetlerinin yükselmesi, faiz giderlerini artırarak kâra ulaşmasını daha da zorlaştırabilir.

Bununla birlikte CoreWeave'in mali durumunu yalnızca mevcut zararları ve borçları üzerinden değerlendirmek yeterli değil. Şirketin ikinci çeyrekte müşterilerinden kaynaklanan 103,7 milyar dolarlık kalan sözleşme yükümlülüğü bulunuyor. Bu tutar, şirketin gelecekteki dönemlerde sözleşmeler kapsamında elde etmesi beklenen geliri temsil ediyor.

1.64 trilyon dolar kayıp!

Yapay zeka yatırımlarının maliyeti, faiz artışı beklentileri ve Çin rekabeti çip hisselerini vurdu. ABD'li çip devlerinde son altı işlem günündeki kayıp 1.64 trilyon dolara ulaştı...

ÇİN-ABD'li çip üreticilerinin hisselerinde yaşanan sert düşüş, küresel piyasalarda satış baskısını artırdı. Artan faiz beklentileri, yapay zeka yatırımlarının maliyeti ve Çin'den gelen rekabet yatırımcıların teknoloji hisselerinden uzaklaşmasına yol açtı. Yapay zeka altyapısına yönelik yatırımların geleceğiyle ilgili endişeler, yarı iletken sektöründe sert bir satış dalgasına neden oldu. Philadelphia Semiconductor Endeksi (SOX), perşembe günü yüzde 3,3 gerilerken son altı işlem günündeki toplam değer kaybı 1,64 trilyon dolara ulaştı. Satışların sürmesi ile ABD'li çip şirketlerinin toplam piyasa değerindeki kaybın 2 trilyon dolara ulaşabileceği değerlendiriliyor. Yılın ilk yarısında güçlü yükselişler kaydeden çip hisseleri, haziran ayındaki zirvelerinden bu yana yaklaşık yüzde 20 değer kaybetti. Bu gerileme, teknoloji şirketlerinin ağırlıkta olduğu Nasdaq endeksi başta olmak üzere ABD piyasalarının genel performansını da olumsuz etkiledi.

Çip hisselerindeki satış dalgası, Asya piyasalarında daha ağır sonuçlar doğurdu. Dünya'nın önde gelen bellek çipi üreticilerine ev sahipliği yapan Güney Kore'de Kospi endeksi yüzde 7,6 geriledi. SK Hynix yüzde 11, Samsung Electronics yüzde 9,5 değer kaybetti. Düşüşün boyutu nedeniyle borsada işlemler geçici olarak durduruldu.

Sektördeki satış baskısına rağmen şirketlerin finansal sonuçları, yapay zeka talebinin tamamen ortadan kalktığına işaret etmiyor. Dünyanın en büyük gelişmiş çip üreticisi TSMC, üçüncü çeyrekte rekor kâr açıklayarak analistlerin beklentilerini aştı. Ancak bu sonuç, yatırımcıların hisse senetlerine yönelik tutumunu değiştirmeye yetmedi. Şirket hisseleri, güçlü finansal sonuçlara rağmen yüzde 2 geriledi.

Çip üretim ekipmanları alanında faaliyet gösteren ASML de bir önceki gün beklentileri aşan sonuçlar açıklamıştı. Hem TSMC hem de ASML'nin performansı, sektördeki satış dalgasını durduramadı.

Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

103 PARE

Sevgili 2073 Yolcusu,

Bu mektubu **26 Ekim 2026 Pazartesi** günü yazıyorum. Üç gün sonra Cumhuriyetimizin **103. yılını** kutlayacağız. Sen bu satırları okurken cumhuriyetimiz **150. yaşına** ulaşmış olacak. Aramızda **kırk yedi yıl** var.

Bugün doğan bir çocuk, senin yanında yetişkin olarak yürüyecek. Şimdi vereceğimiz kararların içinde yaşayacak. Sana yazarken onu düşünüyorum.

29 Ekim 1923'te açılan sayfanın benim gönlümdeki karşılığı, insanın kendi geleceğinde söz sahibi olması. **Mustafa Kemal Atatürk**'ü ve kurucu kuşağı bu duyguyla, şükranla anıyorum. Onların cesaretinden bugüne taşıdığım soru şu: ***Birlikte yaşayacağımız yarını hangi bilgiyle, nasıl bir özenle hazırlıyoruz?***

İlk kuşaklar raylarla şehirleri birbirine bağladı. Biz hızlı trenlere, metrolara, yolculuğu ekranlardan izleyebildiğimiz sistemlere ulaştık. Şimdi hatların, araçların, enerji kaynaklarının birlikte düşünüldüğü bir dönemin eşiğindeyiz. Senin zamanında bu birlikteliğin nasıl işlediğini merak ediyorum.

Belki yolculuğunu düzenleyen sistem, günün akışına göre sana seçenekler sunuyor. ***Peki, sen o sistemin kararlarına nasıl katılıyorsun?***

Benim geleceğe dair asıl heyecanım burada. ***Cumhuriyetin yurttaşa verdiği söz hakkının, ulaşımı yöneten algoritmalarda da karşılığını bulmasını istiyorum.*** Bir mahallenin sefer sıklığını belirleyen yazılım, hangi ihtiyaca ne ağırlık verdiğini açıklayabilsin. İnsanlar bu ölçüleri anlayabilsin, tartışabilsin, geliştirebilsin.

Teknolojinin inceliği, birlikte karar verebilme yeteneğimizi büyütsün.

Düşünsene! Bir ulaşım bütçesini görüşürken masada senin kuşağından birinin sandalyesi de var. Bugünkü yatırımın kırk yedi yıllık bakımını, enerji ihtiyacını, yenilenmesini birlikte hesaplıyoruz. O sandalyeye bakınca insanın soruları değişiyor. ***Bu tercih sana ne kadar hareket özgürlüğü bırakacak? Senin kendi tercihlerin için ne kadar kaynak ayıracak?***

Bir projeyi böyle konuşmayı öğrenmek, bana Cumhuriyetin gelecekle kurduğu ilişkinin çok zarif bir ifadesi gibi geliyor.

Bilimin bu sohbetteki yerini de seviyorum. Önerilerimizi küçük ölçekte deneyebilir, sonuçları yayımlayabilir, aynı koşullardaki mahallelerle karşılaştırabiliriz. Seferleri sıklaştırdığımızda insanların hangi işlere, okullara, kültür mekânlarına erişebildiğine bakabiliriz. Ortalama yolculuk süresinin yanına mahallelerin ayrı ayrı sürelerini koyabiliriz. ***Böylece her insanın hayatına biraz daha yakından bakmış oluruz.***

Fikrimizin değerini, gözlemle ve açık verilerle birlikte anlayabiliriz.

Mesela **2030** için kendimize somut bir hedef seçsek: ***Her şehir, yurttaşlarının 15 dakikada erişebildiği eğitim, çalışma ve sağlık imkânlarını düzenli olarak açıklasa.*** Sonra bu imkânları her yıl genişletse. Haritalarımızda insanların önüne açılan seçenekler görünse. Cumhuriyet Bayramı yaklaşırken o yıl hangi mahallede hayatın ne kadar kolaylaştığını da konuşsak. Kutlamamıza emeğimizin ölçülebilir karşılığı eşlik etse.

Bence hızlanacağımız yer tam burası. Üniversitedeki araştırmayla belediyedeki kararın, atölyedeki beceriyle işletmedeki ihtiyacın buluşma süresini kısaltabiliriz. Ortak veri standartları kurabilir, farklı şehirlerde geliştirilen çözümlerin birbirinden öğrenmesini sağlayabiliriz. Kamu ve özel sektör, uzun vadeli hizmet hedefleri çevresinde sorumluluk paylaşabilir. ***Her başarılı deneme, başka bir şehrin başlangıç bilgisine dönüşebilir.*** Ülkemiz, ulaşım teknolojileriyle birlikte onların kamusal faydasını ölçme yöntemlerini de dünyaya sunabilir.

Sana bırakmayı arzuladığım iddia bu: ***Türkiye, insanın geleceğe katılımını tasarlayan ülkeler arasında öncü olsun!*** Genç mühendisimizin yazdığı kodda, şoförümüzün deneyiminde, yolcumuzun önerisinde aynı ülkenin ortak aklı çalışsın. Bir çocuğun merakı araştırmaya, araştırma üretime, üretim herkesin hayatında hissedilen bir iyiliğe dönüşsün. Biz de o iyiliğin nasıl oluştuğunu açıkça anlatabilelim.

Mektubun başlığına 103 PARE yazdım. Bu yıl her yaşımız için geleceğe açılan bir düşünceyi selamlamak istedim. Sen okurken belki bambaşka araçlar geçecek pencerenin önünden. ***Umarım içlerinden birinde, kendi şehrinin kararlarına katılmış olmanın huzuruyla yol alırsın. Cumhuriyetin kıymetini günlük hayatında sana gösterilen özende, fikrine ayrılan yerde, önünde açılan imkânlarda hissedersin.***

O gün bu mektuba kendi sorularını eklemeni isterim. Senin merakınla bizim emeğimiz aynı sayfada buluşsun. **Cumhuriyet** böylece her kuşağın kendi eliyle yazdığı, hepimize ait canlı bir eser olarak büyüsün. Bir sonraki kuşağa da kendi hayallerini gerçekleştirecek alan kalsın.

Buradan sana, **103 yıllık bir Cumhuriyetin** içinden, sevgiyle el sallıyorum.

Bayramımız Kutlu Olsun!!!

KTT-5.qxp_KTT 21.10.2026 21:34 Page 1

Çin'de rekor tasarruf!

Elektrikli araçların yılda 305 milyon varil petrol tüketimini önlediği Çin'de elektrikli araç pazar payı yüzde 67'ye ulaşırken, fosil yakıt yüzde 33'e geriledi...



PEKİN-Çin'de içten yanmalı motora sahip otomobillerin satışlardaki payı yalnızca beş yılda yüzde 90-'ın üzerindeki seviyeden yüzde 33'e kadar geriledi. Eylül ayında tamamen elektrikli otomobiller pazarın yüzde 47,3'ünü oluştururken şarj edilebilir hibrit modeller yüzde 19,7 pay aldı. Böylece iki elektrikli araç kategorisinin toplam payı yüzde 67 oldu. Bu dönüşüm, Çin'in otomobil pazarında elektrikli modellerin belirleyici konuma geldiğini gösteriyor.

Elektrikli araçlardaki büyüme, Çin'in petrol ihtiyacını azaltma potansiyelini de artırıyor. Ember'ın Eylül 2026 verilerine göre ülkede trafikte bulunan 51,8 milyon elektrikli araç, yılda 305 milyon varil petrol tüketimini önlüyor. Brent petrolün varil fiyatının 100 dolar olduğu varsayımıyla bu miktar 30,4 milyar dolara karşılık geliyor.

Çin'deki elektrikli araç filosunun 34,4 milyonu nu tamamen elektrikli otomobiller, 17,4 milyonunu ise şarj edilebilir hibritler oluşturuyor. Tamamen elektrikli otomobiller yılda 239 milyon varil petrol tüketiminin önüne geçerken hibritlerin katkısıyla toplam miktar 305 milyon varile ulaşıyor. Günlük hesaplamada önlenen petrol tüketimi 835 bin varil seviyesinde bulunuyor. Bu miktarın 100 dolarlık varil fiyatı üzerinden ekonomik karşılığı 83,4 milyon dolar. Aylık bazda ise 25,1 milyon varil petrol tüketimi önleniyor ve bunun piyasa değeri 2,5 milyar dolara ulaşıyor. Elektrikli araçların petrol tüketimini azaltması, enerji ihtiyacının ortadan kalktığı anlamına gelmiyor. Çin'deki araç filosunun şarj edilmesi için yıllık 127 TWh elektrik gerekiyor. Çin, Ocak-Ağustos döneminde yenilenebilir enerji kaynakları aynı dönemde 2.770 TWh elektrik üretti. Bu miktar, Çin'in toplam elektrik üretiminin yüzde 41,6'sını oluşturdu. ABD'den Çin'e 2 milyon varil petrol taşıyabilen dev bir tankerin kiralama maliyeti 80 milyon dolara ulaştığı düşünülürse elektrikli araçların Çin'e sağladığı fayda daha da net görülüyor.



Dizel'in ikinci el değeri düşüyor

Elektrikli araçlara yönelik talep mart sonundan Eylül sonuna kadar yüzde 28 artarken, dizel modellere ilgi yüzde 7 azaldı...

LONDRA-İngiltere'de ABD ile İran arasındaki savaşın ardından yükselen akaryakıt fiyatları, ikinci el dizel araç piyasasını olumsuz etkiledi. Solera cap hpi verilerine göre, ikinci el dizel otomobillerin ortalama değeri son 12 ayda yüzde 7 gerilerken hibrit ve elektrikli araçlar daha güçlü bir performans gösterdi.

Daily Mail'in haberine göre, dizel fiyatlarının Ekim ayında litre başına 2 sterliri aşması, tüketicilerin araç tercihlerini ve ikinci el piyasasındaki fiyatları etkiledi. Mart ayından bu yana artan yakıt maliyetleri, dizel otomobillerin değer kaybını hızlandırdı. Solera cap hpi Güncel Değerlemeler Başkanı Chris Plumb, ikinci el dizel araç fiyatlarındaki düşüşün, tüketicilerin işletme maliyetlerine yönelik hassasiyetinin piyasa değerlerine ne kadar hızlı yansıdığını gösterdiğini belirtti. Plumb, litre başına 1,95 sterlinin üzerindeki dizel fiyatlarının, özellikle hibrit ve elektrikli alternatiflerle karşılaştırıldığında, alıcıların göz ardı edemeyeceği maliyet oluşturduğunu ifade etti.

Üç yaşında ve 60 bin mil kullanılmış otomobillere ilişkin verilere göre, dizel araçların değeri Ekim ayında yüzde 0,6 daha geriledi. Böylece dizel otomobiller, üst üste beşinci ayda yakıt türleri arasında en zayıf performansı gösterdi. Aynı dönemde kendi kendini şarj eden hibrit araçların değeri yüzde 0,5 artarken, tamamen elektrikli otomobillerde yüzde 0,3 yükseliş kaydedildi.

Alışkanlık ekonomisi

Dijital Çağda Tüketici Bağımlılığı ve Ticari Güç

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com
EconoMix



MODERN küresel pazar dünyasında rekabet, sadece en kaliteli ürünü üretmek ya da en düşük satış fiyatını sunmakla sınırlı değildir. İnternetin, akıllı telefonların ve yapay zekâ destekli sosyal medya algoritmalarının hayatı tamamen kuşattığı dijital çağda asıl büyük savaş, tüketicinin en kısıtlı ve değerli sermayesi olan "dikkat" ve "zaman" üzerinde yaşanmaktadır. "Alışkanlık Ekonomisi" (Habit Economy), bireylerin her defasında bilinçli kararlar alarak alışveriş yapması yerine, belirli ürün veya dijital platformları hiçbir dış zorlama olmadan, tamamen otomatik birer refleks ve günlük rutin halinde kullanmasını hedefleyen modern ekonomik disiplindir.

Şirketler artık tüketicilerde kalıcı davranış kalıpları inşa ederek sürdürülebilir, tahmin edilebilir ve devasa bir finansal değer yaratmaktadır.

Alışkanlık ekonomisinin arkasındaki temel işleyiş mekanizması, davranışsal psikolojide "Kanca Modeli" (Hook Model) olarak adlandırılan döngüsel bir yapıya dayanmaktadır. Bu döngü; bir içsel tetikleyici (örneğin can sıkıntısı, yalnızlık veya bir anlık bildirim sesi), bunu takip eden çok basit bir eylem (uygulamayı açmak), eylemin sonucunda elde edilen değişken bir ödül (sosyal beğeniler, yeni içerikler veya indirim kuponları) ve son olarak kullanıcının sisteme yaptığı bir yatırım (veri paylaşımı, yorum, beğeni veya zaman) adımlarından oluşur.

Akıllı telefon uygulamaları, dijital yayın platformları, mobil oyunlar ve e-ticaret siteleri bu psikolojik döngüyü kusursuzca kullanarak bireysel kullanıcılarda dopamin odaklı bir bağlılık üretmektedir.

Bu sistem bir kez kurulduğunda, markanın pazarlama ve reklam maliyetleri neredeyse tamamen sıfıra inerken, kullanıcının o platformda kalma süresi ve harcama sıklığı katlanarak artmaktadır.

Bu durum makroekonomik düzeyde devasa bir veri ve küresel reklam bütçesi sermayesinin oluşmasını sağlamıştır.

Tüketici alışkanlıklarını ve günlük rutinlerini ellerinde tutan sınırlı sayıdaki teknoloji tekelleri, küresel finans sisteminde en yüksek piyasa değerine sahip devasa yapılara dönüşmüştür. Ancak, bu ekonomik model, etik tartışmaları, dijital bağımlılık krizlerini, zihinsel yıpranmayı ve veri gizliliği ihlallerini de beraberinde getirmektedir.

Sonuç olarak; alışkanlık ekonomisi, modern ticaretin ve dijital kapitalizmin en güçlü dişlisidir. Geleceğin ekonomi dünyasında ayakta kalmak ve kalıcı pazarlar inşa etmek; tüketicinin rasyonel mantığına hitap etmekten ziyade, onun günlük yaşam pratiklerinin, zihinsel kısa yollarının ve otonom alışkanlıklarının bir parçası olmayı başaran vizyoner ekosistemlerin harcı olacaktır.

Küresel şirketlerin gelecekteki gücü, ürettikleri fiziksel mallardan ziyade, insan zihninde yer edindikleri bu alışkanlık döngülerinin sağlamlığı ile ölçülecektir.

Economics of Habits

The modern digital marketplace transforms corporate competition from traditional price warfare into an aggressive battle for consumer attention and user retention. The "Habit Economy" leverages behavioral psychology to program automatic user routines, compelling individuals to interact with digital platforms without conscious deliberation. Utilizing loop frameworks like the Hook Model—which cycles through triggers, immediate actions, variable rewards, and personal investments—enterprises engineer dopaminergic neurological dependencies. Once an organization successfully establishes a consumer habit, ongoing promotional expenditures plummet while the user's lifetime commercial value escalates exponentially. On a macroeconomic scale, this behavior-driven model fuels the corporate dominance of massive technology monopolies that monetize precise attention metrics and continuous data streams. While highly profitable, this infrastructure presents critical ethical risks regarding digital addiction. Ultimately, long-term commercial sustainability belongs to businesses that successfully embed themselves into the automated daily practices of modern society.



9 AYDA ELEKTRİKLİ HİBRİT SATIŞI ARTTI

Türkiye otomobilde tercihini değiştirdi

Türkiye otomobil pazarında güç dengesi değişiyor. Yılın 9 ayında elektrikli ve hibrit otomobillerin toplam satışlardaki payı yüzde 51,9'a ulaşırken, iki motor tipinde 326 bin 35 araç satıldı...

İSTANBUL-Türkiye'de otomobil tercihleri elektrikli ve hibrit modellere doğru kaymaya devam ediyor. Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD) verilerine göre, Ocak-Eylül döneminde elektrikli ve hibrit otomobillerin toplam satışları 326 bin 35'e ulaştı. Böylece bu iki grubun otomobil pazarındaki toplam payı yüzde 51,9 oldu. Yılın ilk 9 ayında Türkiye genelinde otomobil satışları geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 15,45 azalarak 627 bin 977'ye geriledi. Hafif ticari araç satışları ise yüzde 5,12 düşüşle 175 bin 488 olarak gerçekleşti.

Yakıt türlerine göre bakıldığında, 258 bin 453 adetle benzinli otomobiller satışlarda ilk sırada yer aldı. Hibrit otomobil satışları 204 bin 956'ya ulaşırken, dizel araçlarda 34 bin 520, otogazlı modellerde ise 8 bin 969 adet satış kaydedildi. Sadece elektrikle çalışan tam elektrikli otomobillerin satışı 120 bin 329 oldu. Benzinli jeneratörün bataryayı şarj ettiği uzatılmış menzil sistemine sahip modeller de dahil edildiğinde elektrikli otomobil satışları 121 bin 79'a ulaştı.

Yıllık bazda en sert kayıp dizel otomobillerde görüldü. Dizel satışları yüzde 40,7 azalırken, benzinli otomobillerde düşüş yüzde 23,5 oldu. Elektrikli otomobil satışları yüzde 9,5, hibrit satışları ise yüzde 0,8 geriledi. Otogazlı otomobiller ise yüzde 44,7'lik artışla diğer yakıt türlerinden ayrıştı.

Uzmanlara göre dizel satışlarındaki hızlı gerilemede, küresel otomobil üreticilerinin dizel modellerden çıkış sürecini sürdürmesi ve pazara sunulan yeni dizel araç sayısının azalması etkili oluyor. Satış adetleri gerilese de elektrikli ve hibrit otomobiller, toplam pazardaki daralma nedeniyle paylarını artırdı.

Geçen yılın Ocak-Eylül döneminde yüzde 45,5 olan benzinli otomobillerin pazar payı yüzde 41,2'ye indi. Dizellerin payı yüzde 7,8'den yüzde 5,5'e gerilerken, otogazlı modellerin payı yüzde 0,8'den yüzde 1,4'e yükseldi. Elektrikli otomobillerin payı yüzde 18'den yüzde 19,3'e, hibritlerin payı ise yüzde 27,8'den yüzde 32,6'ya çıktı. Böylece elektrikli ve hibrit otomobiller birlikte değerlendirildiğinde pazarın yüzde 51,9'una ulaştı. Başka bir ifadeyle, yılın ilk 9 ayında Türkiye'de satılan her iki otomobilden birinden fazlası elektrikli veya hibrit oldu. Elektrikli otomobillerde eylül ayında ise yıllık bazda yükseliş görüldü. Ay boyunca 15 bin 128 elektrikli otomobil satılırken, satışlar geçen yılın aynı ayına göre yüzde 17,1 arttı. Elektrikli modellerin eylül ayındaki pazar payı yüzde 23,7'ye ulaştı. Hibrit otomobil satışları da aynı ayda 17 bin 911 olarak gerçekleşti. Hibritlerin payı yüzde 28,1 oldu.



Egea dönemi bitti

BURSA-Fiat Marka Direktörü Altan Aytaç, 750 binin üzerinde satış rakamına ulaşan ve Türkiye'de üretilen Egea modelinin üretimi, satışı bu yıl itibarıyla son bulurken, modelin yerini yeni ve iddialı modeller olan Fastback ve Grizzy alacağını açıkladı.



KTT-6.qxp_KTT 23.10.2026 19:05 Page 1

Ulaşım için çok önemli adım atıldı

Kastamonu'nun Hanönü ilçesinde mahalle yollarını iyileştirmeye yönelik çalışmalar kış gelmeden tüm hızıyla devam ediyor. İlçedeki çalışmalara sağlanan destek dikkat çekiyor. Hanönü Belediye Başkanı Metin Yamalı, çalışmalarla bölgede ulaşımın daha rahat ve konforlu hale getirilmesinin hedeflendiğini belirtti. Belediye, çalışmalara araç ve iş makinesi desteği sağlayan Ramazan Ersoy'a teşekkür etti. Başkan Metin Yamalı, yapılan paylaşımda mahalle ve ilçe için dayanışma içinde çalışmaya devam edeceklerini ifade etti.

Kepez'de güvenli ulaşım hazırlığı sürüyor

Kepez Belediyesi, Aktoprak Mahallesi'nde sürücüler için risk oluşturan virajlı ve eğimli güzergâhta yol iyileştirme çalışmalarına başladı. Dolgu çalışmalarının ardından stabilize uygulamasıyla zemin tesviyesi ve düzenlemesi gerçekleştirilecek. Son aşamada yapılacak asfalt çalışmasıyla yolun daha güvenli ve konforlu bir ulaşım standardına kavuşturulması hedefleniyor. Başkan Mesut Kocagöz, ulaşımda güvenliğin ve vatandaşların günlük yaşamını kolaylaştırmanın önemine dikkat çekti. Kepez Belediyesi, ilçenin farklı mahallelerinde sürdürdüğü yol çalışmalarıyla güvenliği artırıyor.

ESİAD geleceğin ulaşımına ortak bakış

ESİAD ve Yaşar Üniversitesi iş birliğiyle düzenlenen seminerde sürdürülebilir ulaşım, fırsat eşitliği ve yapay zekânın ulaşım sistemlerine etkileri değerlendirildi. Düzenlenen seminerin açılış konuşmalarını ESİAD Yönetim Kurulu Başkan Vekili Murat Akkanlar ile Yaşar Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Aylin Güney yaptı. Seminere Yaşar Üniversitesi öğrencileri, akademik ve idari personelinin yanı sıra Ege Üniversitesi'nden akademisyenler ve öğrenciler katıldı. İklim değişikliği ile mücadelede köklü bir dönüşüm tartışıldı.

GAZİRAY'a 8 yeni yerli tren seti daha!

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından uygulanan GAZİRAY projesinde önemli bir aşama daha geride kaldı. Yerli ve milli imkânlarla üretilen 8 yeni tren seti raylara indirildi...

GAZİANTEP-Gaziantep'te kent içi ulaşımı rahatlatmak ve vatandaşlara daha hızlı, güvenli ve konforlu ulaşım imkânı sunmak amacıyla hayata geçirilen GAZİRAY projesinde yeni bir dönem başlıyor. Büyükşehir Belediyesi ile Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii A.Ş. (TÜRASAŞ) iş birliğinde üretilen 8 yerli ve milli tren seti raylarla buluştu.

Büyükşehir Belediye Başkanı Fatma Şahin, yeni tren setlerinin hizmete alınmasıyla GAZİRAY'ın yolcu taşıma kapasitesinin önemli ölçüde artacağını belirtti. Başkan Şahin; **"Üretimini tamamladığımız 8 yeni yerli tren setimizin raya inmesiyle birlikte günlük 60 bin yolcumuzu konforla taşımaya hazırız. Şehrimizin dinamiğine göre bu kapasiteyi çok daha yukarılara çıkarabilecek esnekliğe sahibiz. Yeni dönemin gazi şehrimize ve hemşehrilerimize hayırlı olmasını diliyorum"** dedi.

Yerli üretim trenlerin devreye girmesiyle yolcu lara daha konforlu bir seyahat imkânı sunulması ve Gaziantep'in büyüyen ulaşım ihtiyacının karşılanması amaçlanıyor. GAZİRAY'a kazandırılan 8 yeni yerli tren seti, Gaziantep'in raylı sistem ulaşımında kapasite artışı açısından önemli bir gelişme olarak değerlendiriliyor. Yeni trenlerle birlikte günlük 60 bin yolcu taşıma kapasitesine hazır hale gelen sistemin, ilerleyen süreçte artan yolcu talebine göre daha yüksek kapasitede hizmet vereceği ifade ediliyor.





Kilis'in köylerinde ulaşım hamlesi

KİLİS-2026 Yılı Yatırım Programı ve AFAD deprem konutları altyapı projeleri kapsamında köy yollarını modern standartlara kavuşturacak altyapı seferberliği tüm hızıyla sürüyor. İl Özel İdaresi ekipleri tarafından yürütülen sıcak asfalt, yol genişletme ve yeni yol açma çalışmalarını yerinde inceleyen Kilis Valisi Ömer Kayalı, köylerdeki ulaşım konforunun artırılması ve deprem konutlarının altyapısının eksiksiz tamamlanması için sahada ki denetimlerini sürdürüyor. Ömercik, Yeniyapan-Koçlar, Dümbüllü, Hüseyinoğlu ve Hasancalı köylerinde devam eden çalışmalar hak kında yetkililerden bilgi alındı.



Büyükşehir'den Sarız ilçesine ulaşım yatırımı

KAYSERİ-Büyükşehir Belediyesi Kırsal Hizmetler Daire Başkanlığı ekipleri tarafından Sarız ilçesinde yol yenileme ve sathi kaplama çalışmaları gerçekleştirildi. Sarız ilçesi Fettahdere ile Ayranlık mahalleleri arasındaki 3 kilometrelik güzergahta sathi kaplama ve altyapı çalışmaları tamamlandı. Çalışmalarda birinci kat sathi kaplama imalatı 1 milyon 268 bin 946 TL. yatırım gerçekleştirilirken, ikinci kat bedeli olan 8 milyon 104 bin 848 TL.'lik yatırımla birlikte güzergahtaki toplam yatırım tutarı 9 milyon 373 bin 794 TL.'ye ulaştı.



Giresun'da kaldırım düzenlemeleri sürüyor

GİRESUN-Kent genelinde ulaşım kalitesini artırmak ve yayaların güvenliğini sağlamak amacıyla yürüttüğü üstyapı çalışmaları sürüyor. Bu kapsamda Fen İşleri Müdürlüğü ekipleri, Güre Mahallesi Ticaret Borsası Yolu üzerinde 130 metre uzunluğunda yeni kaldırım imalatına başladı. Fen İşleri Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada, kentin ihtiyaç duyulan noktaların da yol, kaldırım ve çevre düzenleme faaliyetlerinin planlanan program dâhilinde devam ediliyor.



Milas'ta 5.8 kilometre yol çalışması bitti

MİLAS-Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Dairesi Başkanlığı, kent genelinde ulaşım altyapısını güçlendirmek, vatandaşlara güvenli ve konforlu ulaşım imkânı sunmak amacıyla yol yatırımlarını sürdürüyor. Bu kapsamda Milas ilçesinin Damlıboğaz-Yaşyer ve Kemikler mahallelerinde yürütülen yol yenileme ve sıcak asfalt çalışmaları tamamlandı. Muğla Büyükşehir Belediyesi, 13 ilçede ulaşım alt yapısını güçlendirmek ve mevcut yolların standartlarını yükseltmek amacıyla yol yapım, bakım ve yenileme çalışmalarını sürdürüyor.

Trabzon ulaşımında viyadükler yükseldi

Trabzon'da Değirmendere Tüneli ile Karadeniz Sahil Yolu'nu bağlayacak viyadükte çalışmalar sürerken projenin genel silueti ortaya çıkmaya başladı...

TRABZON-Değirmendere Tüneli ile Karadeniz Sahil Yolu'nu birbirine bağlayacak ulaşım projesi kapsamında yapımı süren Değirmendere Viyadüğünde çalışmalar hız kesmeden devam ediyor. Yükselen viyadükler, projenin son şeklini almaya başladığını ortaya koyuyor. Toplam 585 metre uzunluğundaki ana köprü ile 697 metre uzunluğundaki kol bağlantılarından oluşan Değirmendere viyadüğünde fore kazık ve plastik kazık imalatlarında sona gelindi. Projede 721 adet olmak üzere toplam 13 bin 520 metre uzunluğunda fore kazık ile 750 adet ve toplam 15 bin 176 metre uzunluğunda plastik kazık imalatı gerçekleştirildi.





Proje kapsamında Sahil Kavşağı'nın oluşturulması için gerekli tahkimat ve anifer blok imalatları da aralıksız devam ediyor. Projenin tamamlanmasıyla Değirmendere ve Maçka Kavşağı'ndaki trafik yoğunluğunun azaltılması hedefleniyor. Ayrıca, Maçka Vadisi'nden güney yönünden gelen trafiğin tünel ve viyadükler aracılığıyla doğrudan Karadeniz Sahil Yolu'na ulaştırılması planlanıyor. Çalışmaların tamamlanmasıyla bölgedeki ulaşımın daha akıcı hale gelmesi amaçlanıyor.

Başkentli miniklere trafik eğitimi ABB'den

Ankara'da Kurtuluş Parkı Trafik Eğitim Merkezi, Başkentli minikleri ağırlamaya devam ediyor. Minikler, merkezde eğlenerek öğreniyor.

ANKARA-Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı Sinyalizasyon ve Altyapı Şube Müdürlüğü, Kurtuluş Parkı Trafik Eğitim Merkezi'nde, Başkentli miniklere trafik bilinci kazandırmaya devam ediyor. Merkezde eğitimler yıl içerisinde iki dönem veriliyor. Kent genelindeki okullardan randevu sistemiyle gelen anasınıfı, ilkokul 1. ve 2. sınıf öğrencisi minikler, hem trafik kurallarını öğreniyor hem de keyifli vakit geçiriyor.

Okulların açılmasıyla başlayan eğitim programı iki aşamadan oluşuyor. İlk aşamada, miniklere sınıf içerisinde trafik ile ilgili teorik bilgiler öğretilirken, ikinci aşamada ise özel alanda uygulamalı eğitim veriliyor. Bu alanda öğrenciler karşıdan karşıya güvenli geçebilmeyi, yaya geçidi, trafik ışıkları, okul geçidi, yaya üst geçidi kullanımını uygulamalı olarak öğreniyor. Uygulamalı eğitimin ardından ise, çocuklar akülü arabalarla sürüş yaparak hem eğleniyor hem de öğrendiklerini pekiştirme imkânı buluyor.

Ankara Büyükşehir Belediyesi, Kurtuluş Parkı Trafik Eğitim Merkezi Sorumlusu Selda Kankan, eğitimlerle ilgili şu bilgileri verdi: **"Okulların açılmasıyla birlikte Kurtuluş Trafik Eğitim Pisti'nde, eğitimlerimiz başladı. Bizim eğitimlerimiz artık klasikleşti. Her sene burada yaklaşık on bine yakın öğrenci ağırlıyoruz. Ana kitlemiz ana sınıfı, birinci sınıf ve ikinci sınıflar. Amacımız; çocuklara küçük yaşta trafikle ilgili bilinç kazandırmak. Buraya gelen sınıflar, online sistem üzerinden randevu alıp öyle geliyor. Öğleden önce iki sınıf, öğleden sonra da iki sınıf olmak üzere günde dört sınıf ağırlıyoruz. Ara tatile kadar da eğitimlerimiz devam edecek."**



Ordu Şehir Hastanesi modern durağa kavuştu

Büyükşehir Belediyesi, Ordu Şehir Hastanesi'ne vatandaşların daha kolay ve konforlu ulaşım sağlaması amacıyla modern durak yerleştirme çalışmalarını sürdürüyor...

ORDU-Şehrin sağlık alanındaki en büyük yatırımlarından biri olan Ordu Şehir Hastanesi'ne yönelik Büyükşehir Belediyesinin destekleri de artarak devam ediyor. Bu kapsamda, Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Mehmet Hilmi Güler'in talimatları doğrultusunda, hastanenin acil giriş bölümüne vatandaşların yağıştan, soğuk ve sıcak havalardan etkilenmemesi için kapalı durak yerleştirildi.

Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı ekipleri tarafından gerçekleştirilen çalışma kapsamında, duraklarda dijital ekranlar da bulunacak. Ayrıca vatandaşların ulaşım kartı dolum işlemlerini kolaylıkla yapabilmesi için duraklara ORDUMKART dolum noktası yerleştirilecek ayrıca, daha kolay yararlanması hedefleniyor.



KTT-7.qxp_KTT 22.10.2026 13:10 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

CATL bataryanın tarihini yazıyor!

CATL, elektrikli ağır vasıtalarda büyük bir değiştirilebilir bataryayı, araç üzerinde kalan ikinci bir bataryayla birleştiren yeni bir sistemi tanıttı...

ÇİN-Elektrikli kamyonların uzun yolda yaygınlaşması için yalnızca menzilin artması yeterli olmuyor. Aracın enerji ikmali sırasında ne kadar beklediği ve bataryanın işletmeye maliyeti de taşımacılık şirketlerinin kararını etkiliyor. Çinli batarya üreticisi CATL, yeni tanıttığı **"Dual-Electric Range Extender"** sistemiyle bu iki konuya birlikte çözüm sunmayı amaçlıyor. Yeni yaklaşımda kamyonun enerji ihtiyacı, farklı görevler üstlenen iki bataryayla karşılanıyor. Ana batarya istasyonda değiştirilebilirken ikinci paket, araç üzerinde de kalarak yedek enerji sağlıyor.

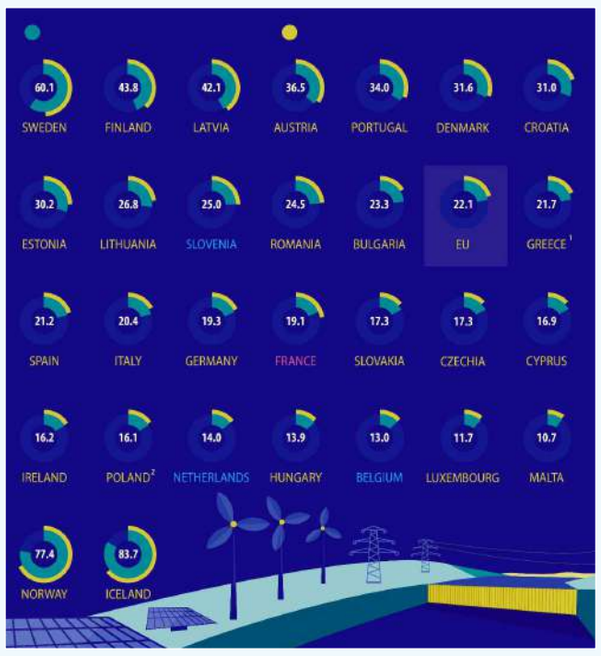
Sistemin temelinde şasiye yerleştirilen 432 veya 513 kWh kapasiteli değiştirilebilir ana batarya bulunuyor. Sürücü kabininin arkasındaki bağımsız 77 kWh pa ket ise gerektiğinde devreye giriyor. Açıklanan kapasiteler toplandığında iki farklı yapılandırmada 509 ve 590 kWh toplam batarya kapasitesi ortaya çıkıyor.

"Menzil uzatıcı" adı verilen bölüm de elektrikli çalışıyor, sistemde bu görev için benzinli veya dizel jeneratör kullanılmıyor. Ana paket kiralanabilirken yardımcı batarya aracın üzerinde kalıyor.

CATL'ye göre sistem, dizel kamyonla karşılaştırıldığında üç yıllık kullanımda yaklaşık 70.000 dolarlık tasarruf sağlayabiliyor. Bu da güncel kurla yaklaşık 3,5 milyon TL'lik tasarruf anlamına geliyor. Kiralama modelinin yük taşımacılığındaki mevsimsel değişimlere göre düzenlenebilmesi de hedefleniyor. Böylece filoların işlerin yavaşladığı dönemlerde batarya giderlerini azaltabilmesi amaçlanıyor. Qiji sistemiyle batarya değişiminin beş dakikada tamamlanması öngörülüyor.

CATL, Çin'de 2026 sonuna kadar 900, 2027'de ise 2 bin ağır vasıta batarya değişim istasyonuna ulaşmayı planlıyor. Uzun vadeli hedef, ortaklarla birlikte 10 bin istasyonluk ağ oluşturmak.





AB'nin enerji dönüşümü arttı

AB liderlerinden enerji fiyatlarının düşürülmesi, yenilenebilir enerji ve elektrik şebekelerinin yaygınlaştırılması çağrısı yapıldı...

AB-Avrupa Konseyi, fosil yakıt piyasalarına bağımlılığı azaltmaya yönelik olarak yenilenebilir enerjinin, elektrifikasyonun, elektrik şebekelerinin ve enerji depolamanın rolünü yeniden teyit etti. Konsey toplantısının ardından yayımlanan sonuç bildirgesinde Avrupa Birliği liderleri, Avrupa'nın strateji özerkliğini güçlendirmek, dayanıklılığını artırmak ve enerji fiyatlarını yapısal olarak düşürebilmek adına, enerji dönüşümünün en etkili strateji olmaya devam ettiğini vurguladı. Liderler, elektrifikasyonun hızlandırılması, yenilenebilir ve düşük karbonlu enerji kaynaklarının yaygınlaştırılması, elektrik şebekelerinin ve enerji depolama kapasitesinin geliştirilmesi ve enerji verimliliğinin artırılması çağrısında bulundu.

Sonuç bildirgesi, mevcut jeopolitik durumun küresel tedarik zincirleri, enerji güvenliği ile enerji ve yakıt fiyatları üzerindeki etkilerine ilişkin endişelerin arttığı bir dönemde yayımlandı. Avrupa Konseyi, mevcut durumun, üye devletlerin kendilerine özgü koşullarını dikkate alan ve Tek Pazar'ın işleyişini koruyan, hedefli ve geçici tedbirler aracılığıyla Avrupa çapında eşgüdümlü bir yanıt verilmesini gerektirdiğini de ifade etti.

Liderlerin olumlu karşıladığı adımlar arasında, Avrupa Komisyonu'nun Metan Tüzüğü kapsamındaki bazı yükümlülükleri erteleme önerisi, enerji fiyatlarının yüksek olmasından en fazla etkilenen sanayi sektörlerine yönelik geçici devlet yardımı çerçevesini uzatma niyeti ve AB rafinerilerinin kapasite ve verimliliğini optimize etmek üzere kısa vadeli bir çerçeve geliştirme planları yer aldı. Komisyon ayrıca enerji talebinin gönüllülük esasına dayalı olarak bir araya getirilmesine yönelik girişimlerde bulunmayı planlıyor.

Avrupa Konseyi tüm bunların yanı sıra, üye devletler arasındaki elektrik fiyatı farklılıklarını dikkate alarak, kısa vadede yüksek enerji fiyatlarıyla mücadele etmek için gerekli olabilecek ek tedbirleri incelemesi ve önermesi konusunda Avrupa Komisyonu'na çağrıda bulundu.



Hyundai Türkiye'den ilk elONIQ 3 satışta

Hyundai Motor Türkiye, İzmit fabrikasında üretilen yeni modeli IONIQ 3'ü Türkiye'de satışa sunduğunu bir etkinlikte duyurdu...

İSTANBUL-Hyundai'nin Türkiye'de ürettiği tamamen elektrikli ilk modeli IONIQ 3 marka için yeni bir dönemin başlangıcını temsil ediyor. İzmit fabrikasının elektrikli araç üretimine geçişinde önemli bir rol üstlenen model, Hyundai'nin Türkiye'ye yönelik uzun vadeli yatırımlarının ve ülkenin otomotiv üretimindeki stratejik konumunun somut bir göstergesi olarak öne çıkıyor.

IONIQ ailesinin tasarım, teknoloji ve kullanıcı odaklı yaklaşımını kompakt hatchback segmentine taşıyan IONIQ 3, şehir içi kullanım kolaylığı, uzun yolculuklara uygun menzil seçenekleri ve ferah iç mekanıyla farklı beklentilere cevap veriyor. IONIQ 3, Hyundai'nin **"Art of Steel"** tasarım dilini yeni **"Aero Hatch"** gövde formuyla buluşturuyor.

Yeni model, 4155 mm uzunluk, 1800 mm genişlik ve 1505 mm yükseklik ölçülerine sahip olarak öne çıkarken, N Line gövde tasarımında uzunluk 4170 mm'ye ulaşıyor. 2680 mm'lik dingil mesafesi ve düz zemin yapısı ön ve arka yolcular için ferah bir yaşam alanı oluşturuyor.



Hyundai IONIQ 6 SR tüketimde cimri çıktı!

14 elektrikli otomobilin katıldığı gerçek yol testinde en az tüketen model Hyundai IONIQ 6 SR oldu. Tüketim değerleri, şarj süresi, yolcu ağırlığı etkisi ile belirlendi...

SEUL-Elektrikli otomobillerde enerji tüketimi ve verimlilik, batarya kapasitesinden araç ağırlığına, aerodinamik tasarımdan sürüş koşullarına kadar pek çok faktöre bağlı olarak değişiyor. Bu nedenle elektrikli otomobil satın almayı düşünen kullanıcılar, araçların gerçek yol koşullarında ne kadar enerji tüketti ğini ve uzun yolculuklarda ne kadar süre şarjda beklediğini merak ediyor. Yapılan testte, 14 farklı elektrikli otomobil yaklaşık 200 km.'lik Kayseri-Sivas güzergahında karşılaştırıldı. Sonuçlara göre Hyundai IONIQ 6 SR, 100 km.'de 13,6 kWh tüketimle testin en verimli otomobili oldu. Tesla Model Y Premium, MINI Countryman ve MG4 Luxury de düşük tüketim değerleriyle öne çıktı. Otomobiller 195 ile 208 km.arasında değişen mesafeler katetti, yüzde 96 batarya doluluğu ile başladı yine yüzde 96 seviyesine kadar yapıldı. Hyundai IONIQ 6 SR, 100 km.'de 13,6 kWh tüketerek ikinci sıradaki MINI Countryman'dan yaklaşık yüzde 7,5 daha az enerji harcadı.

BYD Avrupa'da iş gücünü arttırdı

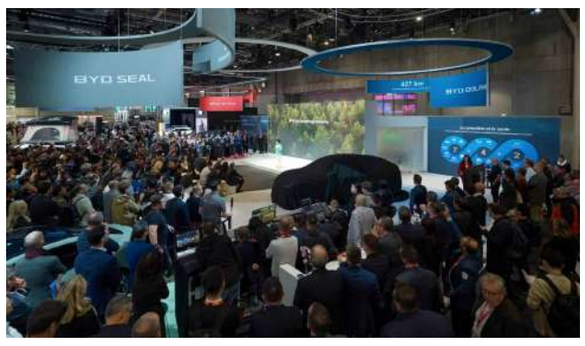
Haziran ayında Türkiye'ye 1 milyar dolarlık yatırım planını askıya alan Çinli elektrikli araç üreticisi BYD, Avrupa'daki iş gücü için büyük çaplı istihdam hamlesi yaptı...

PARİS-Avrupa'da bir ihracatçı konumundan önemli bir otomobil üreticisine dönüşmeyi hedefleyen Çinli elektrikli araç üreticisi BYD, bölgede kapsamlı bir işe alım atağı başlatmayı ve on yılın sonuna kadar buradaki iş gücünü yaklaşık 40 bin kişiye çıkarmayı planladığını açıkladı. Şirketin yurt dışı faaliyetlerini yöneten İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Stella Li, **"BYD'nin Avrupa'daki kararlılığı çok köklü ve uzun vadeli olacak"** dedi.

BYD'nin Avrupa'daki istihdam planları hakkında kendisine yöneltilen soru üzerine Li, şirketin oradaki çalışan sayısının 2030 yılında 40 binin üzerinde olacağını belirtti. Li, şirketin çalışan sayısının kısa süre içinde 10 bini aşacağını da ifade etti.

Bu durum, BYD'yi bölgedeki en büyük Avrupalı olmayan otomotiv işverenlerinden biri haline getirecek. Dünya'nın en büyük elektrikli araç üreticisi olan şirket, Çinli ihracatçıların Avrupalı yetkililer tarafından giderek daha sıkı bir incelemeye tabi tutulduğu bir dönemde, bölgedeki yatırımlarını artırıyor.

Çin ile Avrupa Birliği arasında geçen hafta yapılan görüşmeler, Asya ülkesinden ithal edilecek hibrit araç sayısına yönelik kısıtlamaları da içeren kapsamlı bir anlaşmayla sonuçlandı. Li, henüz yeterli ayrıntıya sahip olmadıkları için BYD'nin AB-'nin yeni kısıtlamalarının yaratacağı etkileri hâlâ değerlendirme aşamasında olduğunu belirtti. Li, bu arada Shenzhen merkezli şirketin Macaristan'da yer alan ilk Avrupa fabrikası için hazırlıkların son aşamasında olduğunu ve seri üretime dördüncü çeyrekte başlamayı hedeflediğini belirtti. Li, şirketin muhtemelen bir sonraki birkaç fabrikasını bölgede başka bir yere kuracağını ve listede Fransa ile İspanya'nın yer aldığını ifade etti.



ABD'de elektrikli araç fiyatı sorun yaratıyor!

ABD'de yüksek gümrük vergileri ve biten teşvikler nedeniyle ortalama EV fiyatları 54 bin doları aşınca, otomotiv devleri çok sayıda modelin üretimini durdurdu...

ABD-Küresel elektrikli araç pazarı garip bir fiyatlandırma çalkantısı yaşıyor. İngiltere'de Hyundai, ülkenin 3.750 sterlinlik Elektrikli Araç Teşviki'nin ardından 18.495 Sterli'nden (teşviksiz 22.245 sterlin) başlayan kompakt elektrikli hatchback modeli Ioniq 3 için siparişleri açtı. Araç, 61 kWh batarya seçeneğiyle 308 mile kadar (WLTP) menzil sunuyor.

Digital Trends'in haberine göre Atlas Okyanusu'nun diğer tarafında bu tablo tamamen değişiyor, Hyundai'nin Ioniq 3'ü ABD pazarına getirme planı bulunmuyor. Cox Automotive verilerine göre, Ağustos 2026 itibarıyla ABD'de yeni bir EV 'nin ortalama işlem fiyatı yaklaşık 54.754 dolar seviyesinde bulunuyor. Diğer pazarlarda uygun fiyatlı elektrikli araçlar yaygınlaşırken, ABD'de 20 ile 25.000 dolar bandında kitlesel bir EV seçeneğinin bulunmamasının ciddi bir sorun teşkil ettiği aktarıldı.

ABD elektrikli araç pazarı; sanayi politikaları, gümrük vergileri, batarya tedarik kuralları, sona eren federal tüketici teşvikleri ve yerli üretim maliyetlerinin karmaşık bir bileşimiyle şekillendi. Amerikan çıkarlarını korumak amacıyla başlatılan korumacı politikalar, zamanla pazar büyümesinin önün de bir engel haline geldi.

● **Yüksek vergiler ve biten teşvikler**: Çin menşeli elektrikli araçlara %100'ü aşan gümrük vergileri uygulanırken, ithal araçlar da genel tarifelerden etkileniyor. Ayrıca federal düzeydeki 7.500 dolarlık temiz araç satın alma kredisi, 30 Eylül 2025'ten sonra edinen araçlar için sona erdi. Yaklaşık 15 eyalet hâlâ yerel indirimler sunsa da uygun fiyata erişim tamamen alıcının posta koduna bağlı kalmış durumda.

● Fiyat farkı: Ağustos 2026'da ABD'de yeni bir EV'nin ortalama satış fiyatı 54.754 dolar iken, benzinli ve hibrit araçların ortalama fiyatı 50.089 dolar olarak gerçekleşti. Ortalama bir EV, içten yanmalı veya hibrit bir araca kıyasla yaklaşık 4.665 dolar daha pahalı.



İklim krizinde eşik sürekli değişiyor!

BM Genel Sekreteri Guterres, küresel ısınmayı 1.5 derece ile sınırlandırma hedefinin giderek ulaşılması güç hale geldiğine dikkat çekerek, acil adım atma çağrısında bulundu...



ABD-BM Çevre Programı'nın (UNEP) Emissions Gap Report 2026 raporu, ülkelerin açıkladığı iklim hedefleri ile ülkelerin gerçekte neden olduğu sera gazı salımları arasında büyük bir uçurum olduğunu söylüyor. Rapora göre; mevcut politikalar değişmezse küresel sıcaklık artışı bu yüzyılın sonunda Paris Anlaşması'nda hedeflenen 1,5 derecenin çok üzerine çıkarak yaklaşık 2,6-3,1 dereceye ulaşabilir. Ülkelerin mevcut ulusal iklim taahhütlerini (NDC) eksiksiz uygulaması durumunda bile dünyanın hâlâ 2 derecenin üzerinde bir ısınma rotasında olduğu belirtiliyor.

UNEP, küresel emisyonların bilim insanlarının gerekli gördüğü hızda azalmadığını ve 2030'a kadar gerçekleşmesi gereken azaltımlar ile ülkelerin mevcut vaatleri arasında büyük bir "emisyon açığı" bulunduğunu vurguluyor. Rapor, bu on yıl içinde emisyonların hızla düşüşe geçmemesi halinde 1,5 derece hedefinin erişilemez hale gelebileceği uyarısında bulunuyor.

Küresel emisyonların yaklaşık dörtte üçünden sorumlu olan G20 ülkeleri ise raporun merkezinde yer alıyor.

UNEP'e göre iklim krizinin seyrini değiştirecek adımların büyük bölümü bu ülkelerin alacağı kararlarla belirlenecek. Raporun dikkat çektiği bir başka nokta ise enerji politikalarındaki çelişki. Birçok ülke net sıfır emisyon hedefleri açıklamış olsa da aynı ülkelerin petrol, doğal gaz ve kömür üretimini artırmayı planladığı belirtiliyor.

UNEP, fosil yakıt üretim planlarının küresel iklim hedefleriyle uyumlu olmadığını ve bu durumun emisyon azaltım çabalarını zayıflattığını vurguluyor. Buna karşın rapor, temiz enerji alanında önemli bir dönüşüm yaşandığına da açıkça işaret ediyor.

Buna göre 2025, yenilenebilir kaynaklardan üretilen elektriğin küresel ölçekte ilk kez kömürü geride bıraktığı yıl olarak tarihe not alındı.

KTT-8.qxp_KTT 23.10.2026 18:51 Page 1



Volvo Nvidia otonom iş birliği yapıyor!

Volvo, Nvidia iş birliğiyle Tesla FSD'ye benzer bir sürüş sistemi geliştiriyor. 2030'dan önce sunulması planlanan teknoloji, trafik ışıkları ve karmaşık şehir içi yollarda sürüş yapabilecek...

- Volvo, Nvidia ile yaklaşık on yıla yaklaşan iş birliğini genişleterek otomobillerinde daha gelişmiş sürüş otomasyonu sunmaya hazırlanıyor. Üretici, Nvidia'nın donanım ve yazılım teknolojilerini kullanarak otoyolların yanı sıra şehir içi yollarda da çalışabilen, eller serbest bir sürüş sistemi geliştirecek. Yeni teknoloji, çalışma mantığı bakımından Tesla'nın Full Self-Driving (Denetimli) sistemine benzeyecek. Sistem SAE Seviye 2++ diye tanımlanıyor.

- Volvo, yeni sürüş sisteminin temelinde Nvidia'nın Hyperion platformunu kullanma kararı verdi. Platform, yüksek performanslı işlem donanımını ve aracın çevresini algılamasını sağlayan sensör mimarisini bir araya getiriyor. Kameralar, radarlar ve diğer sensörlerden gelen veriler, aracın çevresindeki nesneleri ve trafik koşullarını değerlendirmesine yardımcı olacak. Bu yapı, trafikteki karmaşık senaryoları sürücünün yönetmesini sağlayacak.



www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

26 EKİM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1054 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

İHA ihracatına kontrol

Çin Ticaret Bakanlığı, Gümrükler Genel İdaresi ve Merkezi Askeri Komisyon Donanım Geliştirme Dairesinin yayınladığı ortak açıklamada, insansız hava araçları için geliştirilen otopilot teknolojisi, insansız hava araçlarının geliştirilmesi, üretimi ve kullanılmasına yönelik bazı teknolojiler, bazı özel donanımlara sahip insansız hava araçları ile insansız hava araçları için geliştirilen motorların ihracatına ilişkin kontrol tedbirlerini düzenleyeceği ve iyileştireceği belirtildi. Açıklamada, insansız hava araçlarının, doğası itibarıyla askeri ve sivil ikili amaçlarla kullanılabileceğine işaret edilerek, belirtilen özelliklere sahip ürünlerin ihracatının lisansa tabi olacağı ifade edildi.

Sürdürülebilirlik iş stratejisine entegre!

Jeopolitik gelişmeler ve şirket içi baskıların sürdürülebilirliği yanında yapay zeka desteği ile hedeflenen ana iş stratejileri daha fazla yaklaştırılan döneme gidiyor...

- Araştırmalar, gelecek üç yıllık büyüme beklentilerinin güven ile küresel ekonomiye yönelik beklentiler arasındaki farkın açıldığını ortaya koyuyor. CEO'lar, şirketlerinin üç yıllık büyüme beklentilerine duydukları güven 2025 yılında yüzde 79, 2026'da yüzde 84'e yükseldi. Buna karşın küresel ekonomiye duydukları güven yüzde 68'den yüzde 65'e geriledi ve en düşük seviyesine indi.

- Ayrıca, CEO'ların şirketlerinin finansal performansına yönelik beklentileri de güçlenirken, yıllık en az yüzde 2,5 büyüme bekleyenlerin oranı 2025'teki yüzde 61 seviyesinden bu yıl yüzde 68'e çıktı. Sonuçlar, CEO'ların dış ortamdaki belirsizliğe rağmen büyümeyi sürdürebileceklerine inandıklarını gösterdi ancak, yüzde 79'u uzun vadeli başarının ciddi baskı hissettirdiğini belirtti.

- Risk ortamındaki bu değişime karşı CEO'ların iş risklerini azaltmak amacıyla yatırım larını artırdığı alanlar arasında en sık belirtilen alan, yüzde 45 ile siber güvenlik ve dijital risklere karşı dayanıklılık olarak kabul gö rüyor. Düzenleyici uyum ve raporlama yüz de 36 ile ikinci sırada yer alırken, yapay zekâ nın operasyonlara ve iş akışlarına entegrasyonu yüzde 32 ile üçüncü sırada.

- Rapora göre, CEO'lar yapay zekânın iklim ve sürdürülebilirlik önceliklerini destekleme konusunda önemli bir potansiyele sahip olduğunu düşünüyor. yüzde 82'si yapay zekâ nın emisyonların azaltılması ve enerji verimliliğinin artırılmasına, yüzde 81'i iklim riski modellemesi, senaryo planlamasına, yine yüzde 81'i sürdürülebilirlikle ilgili veri kalitesi geliştirilmesine katkı olacağını düşünüyor.

- Çalışanların yapay zekâ sistemleri konusunda geliştirilmesi ve eğitilmesi yüzde 52 ile ikinci önemli iş gücü sorunu olurken, yetenekleri çekmek ve elde tutmak yüzde 47 ile bunu takip ediyor. CEO'ların yüzde 51'i önümüzdeki 12 ay içerisinde yapay zekânın çalışanların rollerine etkisi konusunda açık iletişim kurmayı planlıyor, yüzde 46'sı ise yeniden beceri kazandırmayı planlıyor.



MBT iş ortakları Kıbrıs'ta buluştu

Mercedes-Benz Türk, 12-14 Ekim 2026 tarihleri arasında Kıbrıs'ta Kamyon Pazarlama & Satış ve TruckStore iş ortaklarıyla bir araya geldi. Toplantılarda, 2026 son çeyreği, 2027 yılı konuşuldu...

- Mercedes-Benz Türk, "Birlikte İlerleriz Daima!" mottosuyla gerçekleştirdiği iş ortakları toplantısında, kamyon pazarındaki güncel gelişmeler değerlendirilirken, 2026 yılının son çeyreğine ilişkin öncelikler ve 2027 yılına yönelik beklenti ler paylaşıldı. Bayi ağının farklı kademelerinden temsilcilerin katıldığı toplantıda ortak hedefler doğrultusunda atılacak adımlar öne çıktı.

- MBT Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü Alper Kurt, değerlendirmesinde: "Bu toplantıda yalnızca yılın son çeyreğine ilişkin önceliklerimizi değil, müşterilerimizin değişen beklentileri ni ve önümüzdeki dönemde bizi bekleyen fırsatları da kapsamlı şekilde değerlendirdik. Bayilerimizden aldığımız geri bildirimler ve ortak deneyimler, yol haritamızı şekillendiriyor" dedi.

- MBT 2. El Otobüs ve Kamyon Satış Direktörü Didem Daphne Özensel, şunları söyledi: "Başarıya Giden Yolda Birlikte Vites Yükseltiyoruz' mottosuyla gerçekleştirdiğimiz bu buluşma, gelişim alanlarını birlikte şekillendirmek açısından önemli bir platform oldu. TruckStore'un uzmanlığını bayi ve acentelerimizin saha tecrübesiyle bir araya getirerek değeri artıracağız" dedi.



Samsung HBM çip üretecek

Samsung, Nvidia'nın yeni nesil HBM bellekleri için TSMC'nin 3 nm üretim sürecini kullanacak. Şirket, artan talebe karşı kendi 2 nm değerlendiriyor.

- Samsung Nvidia'nın özel tasarladığı yeni nesil yüksek bant genişlikli HBM çiplerinin üretiminde TSMC ile çalışmaya hazırlanıyor. Şirket, NVHBM belleklerinin temel katmanını oluşturan bileşenleri TSMC'nin 3 nm üretim süreciyle üretecek.

- İş birliğinin arkasındaki etkenlerden biri gösterilen YZ sektöründe büyüyen HBM talebi. UBS tahminlerine göre HBM talebinin gelecek yıl depolama kapasitesi üzerinden yüzde 91 artarak yaklaşık 61.5 milyar gigabite ulaşması bekleniyor.



Mini elektrikli Fiat geliyor

- Fiat, şehir içi ulaşımına yönelik giriş seviyesi modellerini yenilemeye hazırlanıyor. Fiat yöneticisi ve Tasarım Direktörü François Leboine, geliştirdikleri ilk modelin tasarım ve olgunluk açısından Citroen 2CV kadar hazır durumda olduğunu, ancak resmî gösterim için doğru zamanı beklediklerini "Koala" ismi verileceği belirtildi.



Bursa Tofaş'dan 7.5 milyon üretim

Türkiye otomotiv sektörünün en köklü sanayi kuruluşlarından Tofaş, Bursa Fabrikası'nda tarihi bir kilometre taşını daha geride bıraktı. Firma, 7,5 milyonuncu aracını resmen üretim bandından indirdi. Firmanın geride bıraktığı bu tarihi başarıda üretilen 7,5 milyonuncu araç, hafif ticari ve binek segmentin dikkat çeken modeli Fiat Ulysse oldu. Bursa'daki üretim macerası binek otomobil, hafif ticari araçlar olarak şekillendi.



Chery için önce aile güvenliği

Chery, Çin'in Wuhu kentinde düzenlenen 2026 Chery Uluslararası Kullanıcı Zirvesi'nde aile güvenliğini odağına alan kapsamlı bir etkinlikten olumlu not aldı. Romanya'da gerçekleştirilen Chery Black Sea Safety Challenge kapsamında TIGGO 9 CSH'nin bataryasını 24 saat boyunca tuzlu su altında test eden marka, şimdi de TIGGO 7 ile halka açık bir çarpışma testi gerçekleştirdi. Longshan Test Merkezi'nde düzenlenen Chery Brand Safety Challenge etkinliğinde, "Guardian. For Family" teması doğrultusunda araç gövdesinin dayanıklılığı incelendi.



PHINIA küresel teknoloji portföyü

Yakıt sistemleri, elektrik sistemleri ve satış sonrası çözümler alanında önde gelen şirkerler arasında yer alan PHINIA, Stoba Group'un yüzde 100 hissesini satın alma sürecini tamamladı. Stratejik alımla PHINIA; otomotiv ve ticari araçların yanı sıra arazi araçları, endüstriyel uygulamalar, yatırım ekipmanları, yarı iletkenler ile havacılık ve savunma sanayi dahil olmak üzere farklı sektörlerdeki varlığını güçlendirdi.



MG HS D-SUV segmenti iddialı

SAIC Motor bünyesinde faaliyet gösteren ve Türkiye'de Doğan Trend Otomotiv tarafından temsil edilen MG, D SUV segmentindeki iddialı temsilcisi HS'in ürün gamını yeni versiyonlarla zenginleştirdi. Şık tasarımı, geniş yaşam alanı, yüksek güvenlik seviyesi ve konfor odaklı sürüş deneyimiyle öne çıkan HS, Luxury versiyonundan sonra Premium ve Luxury Plus versiyonlarının katılımıyla farklı kullanıcı beklentilerine cevap veren geniş bir ürün gamıyla yollara çıkıyor.