KTT-1.qxp_KTT 30.10.2026 18:07 Page 1





İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (P.P 2)

kentiçi toplutaşıma

2 KASIM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1055 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)



TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ 1959

BÜYÜK ÇALIŞTAY

Otobüs kazaları neden önlenemiyor

TTKÖD, 17 Kasım 2026 Salı günü "OTOBÜS KAZALARI NEDEN ÖNLENEMİYOR?" sorusuna yanıt aramak için Elite Hotel Dragos'da bir çalıştay düzenliyor... **2'DE**

Av. Erhan GÜNEŞ
BAŞYAZI
ÜCRETSİZ TAŞIMA
2

Onur ORHON
İSTANBULLU
CUMHURİYET
2

M.Şevket ERTURAN
GÖZLEM
Acizliğe dönüşmeden!..
3

Feyzullah GÜNDOĞDU
KAVŞAK
KÖK NEDEN?
4

Dr. Ejder ORMANCI
YOLCULUK
Kasım'da Aşk
4

Alexandra N.NAJAFLI
ECONOMIX
Geleceğin Petrolü
Veri Ekonomisi ve Dijital Sermayenin Yükselişi
5

ARTIK YORGUNU YOKUŞA SÜRMESEK Mİ ACABA!

Şimdi iş birliği gerekiyor

Belediye hizmetlerini sadece belediye erkanı değil, özel taşımacı da ortak anlayışla birlikte yapılan kıyaslı değerlendirme ile verimliliğin ileri seviye planlamayla artabileceği görülebilir...



"Arktik" yeni jeopolitik küresel yol mu olacak?

Çin ve Rusya, Arktik koridorlarında yük trafiğini artıracak bir anlaşmaya varırken, bu adım Avrupa Birliği'nin bölgeye yönelik yeni stratejisinin hemen ardından geldi... **3'DE**

Türkiye'de belediyecilikte verimliliği artıran en önemli hizmetler dijitalleşme (akıllı şehir uygulamaları), entegre toplu taşıma sistemleri ve sosyal belediyecilik projeleridir. Özellikle de büyükşehirlerde ki nüfus yoğunluğunun getirdiği yükü hafifletmek adına teknoloji odaklı ve veri analitiğine dayalı yerel yönetim modelleri öne çıkmaktadır. Türkiye'deki belediyecilik hizmetlerinin genel verimlilik alanları ile ulaşım ve trafik yönetiminde verimlilikte "Öne Çıkan Belediye Hizmetleri"nin, şu şekilde sıralanması mümkündür:

- **E-Belediyecilik ve Dijital Dönüşüm**
  Ruhsat başvuruları, vergi ödemeleri ve imar durumu sorgulamaları gibi bürokratik işlemlerin dijital ortama taşma, işlemi kısaltıp operasyonel verimi de üst düzeye çıkarmıştır.
- **Akıllı Atık Yönetimi**
  Çöp konteynerlerine yerleştirilen doluluk sensörleri ile, sadece dolan konteynerlere rota çizilerek yakıt maliyetleri ve karbon salınımı ciddi oranda sonucu dikkate aldıracak kadar azaltmakta.
- **Sosyal Destek Kartları**
  İhtiyaç sahiplerine elden yardım yerine yerel esnafta da geçerli DS kart verilmesi hem lojistik maliyetleri sıfırlamış hem de insan onuru koruyan, önemli derecede bir verimlilik sağlamıştır.
- **Trafik Uygulamaları Hizmet Değerlendirmesi**
  Ülkemizde yerel yönetimlerin en çok bütçe ayırdığı, aynı zamanda vatandaş memnuniyetini direk etkileyen alan ulaşım olup, bu alandaki hizmetler yenilikçi çözümleri, kronik sorunlar barındırıyor.

Öne Çıkan Başarılı Uygulamalar (Artılar)

- Entegre Tek Kart Sistemleri: İstanbulkart, Ankarakart ve İzmirim Kart gibi bir lojistik kartın metro, metrobüs, otobüs, vapur ve hatta marmaray/başentray gibi farklı ağlarında entegre yolculuk planlamasını son derece verimli, kolaylaştırıcı olması yanında zaman kazandırıcı uygulama halime de getirmektedir.
- Akıllı Kavşak ve Trafik Kontrol Merkezleri; Trafik yoğunluğuna göre dinamik süreler değiştiren sinyal sistemleri ve kameralı takip merkezleri yanı sıra ana arterler de ki dur-kalk sürelerini optimize etmektedir.
- Mikro-Mobilite Entegrasyonu; Paylaşımlı elektrikli scooter ve bisiklet yolları toplu taşıma istasyonlarına entegre edilmesi, 'ilk ve son kilometre' sorununu çözmede verimli bir alternatif sunmaktadır.

Geliştirilmesi Gereken Alanlar-Zorluklar (Eksiler)

- Fiziksel Kapasite ve Yoğunluk; Dijital ve akıllı sistem ler ne denli verimli olursa olsun, İstanbul ve Ankara gibi metropoller pik saatlerde aşırı talep ulaşım hatlarında yoğunluğa ve konfor düşüşüne neden oluyor.
- Sürdürülebilir Altyapı Eksikliği: RS sistem ağlarının hızla büyümesine rağmen, lastik tekerlekli araçların (otobüs, minibüs) trafikteki payın hala yüksekliği, kalıcı trafik akışkanlığı sağlanmasını zorlaştırmaktadır.
- Otopark Politikaları: Şehir içi transfer merkezlerindeki (Park Et-Devam Et) otopark kapasite yetersizliği, sürücüleri toplu taşıma teşvikini sağlama yerine hala bireysel araçla şehir merkezine girmeyi teşvik ediyor.



Batılı üreticilerin eski modellerle işi çok zor!

Volvo CEO'su Hakan Samuelsson, Çin otomobil pazarında Batılı üreticilerin eski iş modelleriyle rekabet etmesinin artık mümkün olmadığını söyledi... **8'DE**



K9 üretimi başladı

Yıllık 100 bin adet üretim kapasitesine sahip Tofaş'ın K9 projesinde, üretilecek araçların yaklaşık yüzde 20'sinin ihraç edilmesi hedefleniyor... **5'DE**

ASPİLSAN-TCDD batarya hamlesi

2'DE

Hibrit araçta tüketim iki katı

3'DE



G.Amerika'da VW rüzgarı!

Volkswagen, bugüne kadar yalnızca Çin'de satılan araçlarda kullandığı teknolojiyi dış pazarlara taşımaya hazırlanıyor İlk modeller on yılın sonunda Güney Amerika'da satışa sunulacak... **7'DE**

Türkiye'ye YZ veri merkezi kuruluyor

7'DE



KTT-2.qxp_KTT 30.10.2026 18:03 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

ÜCRETSİZ TAŞIMA!

SOSYAL devlet anlayışı gereği, Türkiye'de merkezi hükümet ve yerel belediyeler ücretsiz biniş hakkı vatandaşa sağlayabilir. Bizi ilgilendiren tarafı önemli. Ciddi anlamda ihtiyaç sahiplerinin dışında da ücretsiz seyahat kartı kullanımının özel sektörün altından kalkamayacağı çeşitli hastalıkların birleştirilmesiyle verilen engelli kartlarının fazlasıyla suistimal edilmesi ve süresiz, sınırsız biniş hakkına sınır getirilmemesidir. işletme maliyetleri her geçen gün artarken, özel halk otobüsü esnafımız evini geçindirmeyi düşünmüyor artık aracını bile yürütemiyor.

Sabah işe çıkan esnaf ücretsiz binişler ile iş bitiminde aracına alacak yakıtı tedarik edemiyor.

Yerel Belediyeler,farklı indirimli tarife kararları alırken yaş ve sosyal güvenceli çalışanları kapsamayacak şekilde kriterler uygulamalı, sistemin daha adil çalışmasını düzenlemelidir.

Aynı şekilde özel sektör olan esnaflarımıza da kendi maliyetlerini ödemeleri için hakları teslim edilmeli.

Bu konuda 5216 ve 5393 sayılı kanunlarda da belirtildiği gibi "belediyeler ücretsiz ve indirimli taşımayı destekleyebilir" hükmü yer almaktadır.

Belediyelerin ekonomik krizi baha ne edip maliyetin 10 birini dahi ödememesi biraz düşündürücü.

Bu şartlarda ücretsiz taşıma yükünün yeterli destek sağlanmadan esnafımızın sırtına bırakılması sürdürülebilir değildir. Ücretsiz taşıma desteği, gerçek maliyetler dikkate alınarak artırılmalı ve bu hizmetin bedeli esnafımıza yüklenmemelidir.

Bizler sosyal devlet anlayışına karşı değiliz. Ancak, sosyal devletin yükü, maliyet artışları ve zorlaşan ekonomik koşullarda ayakta kalmaya çalışan esnafımıza bırakılmamalıdır!..

İyi çalışmalar...

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı



İngiltere'de saygısızlığa ceza artışı yapılıyor!

İngiltere Ulaştırma Bakanlığı, trenlerde rahatsız edici davranışlarda bulunanlara karşı 2005 yılında uygulanmaya başlanan para cezasını artırmaya hazırlanıyor.

LONDRA-İngiltere toplu taşımada saygısız yolcular kervanına trenden sonra otobüstekileri de dahil etti. Kulaklıksız yüksek sesli müzik dinlemek, video izlemek, sigara içmek, gürültü yapmak, çöp atmak ve çevreyi tehdit etmenin cezası 100 sterlin. Cezayı uygulamak yerel yönetimlerin ve yerel ulaşım otoritelerinin sorumluluğunda olacak. Başbakan Andy Burnham cezayla ilgili yaptığı açıklamada: **"Toplu taşımada en can sıkıcı şeyler den biri hakkında konuşalım mı? Trende işinizi yapmaya çalışıyorsunuz, okuyorsunuz ya da çocuğunuzu ancak uyutabildiniz. O sırada birisi telefonundan son ses bir video ya da müzik açıyor. Bunu hepimiz yaşadık. Eğer bu videoyu trende izliyorsanız kulaklık takın. Aksi takdirde sonuçlarına katlanacaksınız"** diye konuştu.

Para cezası öngören düzenleme, ulaştırma alanında kampanya yürüten gruplar tarafından olumlu karşılandı.

"Daha İyi Bir Toplu Taşıma Kampanyası" adlı grubun yöneticisi Michael Solomon BBC'ye rahatsız edici davranışların, başta engelliler olmak üzere halkta toplu taşıma kullanımını azalttığını belirtti.

Transport Focus grubunun yöneticisi Alex Campbell şöyle konuştu: **"Her 10 yolcudan dördü toplu taşımadaki antisosyal davranışların daha güvensiz hissetmelerine neden olduğunu söylüyor. Yüksek sesli müzik dinlemek veya sigara içmek gibi can sıkıcı davranışları azaltmaya yönelik önlemler vatandaşların yolculuk deneyimini daha iyi hale getirip toplu taşımayı tercih etme oranını artıracaktır. Bu konuda kararı destekleyeceğiz."**



TTKÖD'DEN BÜYÜK ÇALIŞTAY

"Otobüs kazaları neden önlenemiyor"

TTKÖD, 17 Kasım 2026 Salı günü "OTOBÜS KAZALARI NEDEN ÖNLENEMİYOR?" sorusuna yanıt aramak için Elite Hotel Dragos'da bir çalıştay düzenliyor...

İSTANBUL-Cumhurbaşkanlığı Makamınca 3 Şubat 2021 tarih ve 2021/2 sayılı genelge ile uygulamaya konulan, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi kapsamında belirlenen hedeflere göre 2030 yılında kazalardaki can kayıplarının yüzde 50 azaltılması, 2050 yılında da sıfırlanması öngörülmektedir.

Bu hedeflerin yakalanabilmesi için tüm motorlu araç sektörlerinde çaba harcanması, yasal düzenlemeler yapılması ve kuralların ihlal edilmemesine yönelik otoritenin tesisi gerektiği, bilimsel toplantılarda uzmanlarca ifade edilmektedir.

Alınan son önlemlerle ve yaptırımlarla, bir anlamda can kaybı sayılarında bir düşüş gözlense de çarpışma ve yaralanma sayılarında hissedilir bir artış söz konusudur. Motosiklet ve elektrikli bisiklet, Scooter erişilebilirliğinin de kolaylaşmasıyla bu alandaki can kayıpları ve yaralanmalar istatistik bilgileri yukarı çekme eğilimindedir.

Diğer taraftan 2022 yılından bu yana dikkatle izlemeye çalıştığımız şehir içi ve şehirlerarası otobüslerde yaşanan kazalarda, büyük üzüntülere, maddi-manevi kayıplara neden olmaktadır.

Kaza yapan sürücüler için de bu durum vicdani sorgulamalara ve mağduriyetlere yol açmaktadır.

Avrupa'nın otobüs üssü olarak tanım lanan ülkemizde üretilen otobüsler, yurt dışı yollarda kazaya uğramazken, yurdumuzda çarpışmaların ve yangınların odağında kalmaktadır.

TTKÖD (Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği) olarak "OTOBÜS KAZALARI NEDEN ÖNLENEMİYOR?" kapsamında konuyu masaya yatırmaya, etkin tarafları bir kez daha bir araya getirmeye, buradan çıkarılacak sonuçların tüm faktörlerin görüşü olarak ilgili birimlere sunulmasına ve bu konunun takibinin yapılması bir sivil toplum adımı değerlendirmesidir.

Bir günlük bu çalışmaya hazırlıklı gelinmesi, kapsamın genişlemesine ve doğru öneriler oluşturulmasına katkı sağlayacaktır.

Çalıştayın ilk bölümünde TTKÖD tarafından aşağıda belirlenen alanlarda sunumlar yapılacaktır. Son yıllarda sıkça karşılaşılan örnek olaylar bu sunumlarda yer alacaktır. Sunumlar 20 dakika ile sınırlanmış olacak, ardından her bölümde 10 dakika soru-cevap yer alacaktır.

- **Fren ve Lastik Kaynaklı Nedenler**
- **Hız Kaynaklı Nedenler**
- **Sürücü Güvenliği Kaynaklı Nedenler**
- **Mevzuat/Muayene Kaynaklı Nedenler**
- **Otobüs Yangınları**

Çalıştaya 12 otobüs üreticisi firma, TŞOF-TOFED-TOF-TÖHOB-MMO--OSD-TAYSAD-OYDER-İRO temsilcileri, İBB-İETT- EGM ile 3 akademisyen davet edilecektir. Her tüzel kişilik konunun dağılmaması amacıyla bir (1) kişiyle temsil etme hakkına sahip olacaktır.

Yemek sonrasında katılımcı kuruluşlara yapılması gerekenler ve öneriler için söz verilecektir. Konuşma süreleri moderatör inisiyatifinde belirlenecektir.

Son bölümde ele alınan ve rapora girmesi gereken konular sıralanacak ve bunların redaksiyonunu yapmak üzere TTKÖD sekreteryasında 3 veya 5 kişilik bir kurul seçilecektir. Bu kurulda en az bir üretici, bir sektör temsilcisi, bir teknik temsilci görev alacaktır.

Bu yılın Şubat Ayı'ndan itibaren TTKÖD tarafından kayda alınan otobüs kazaları ile ilgili istatistiki bilgi aşağıya çıkarılmıştır.

ŞUBAT	16 CAN KAYBI	37 YARALI
MART	0 CAN KAYBI	11 YARALI
NİSAN	5 CAN KAYBI	14 YARALI
MAYIS	22 CAN KAYBI	248 YARALI
HAZİRAN	15 CAN KAYBI	119 YARALI
TEMMUZ	1 CAN KAYBI	329 YARALI
AĞUSTOS	20 CAN KAYBI	276 YARALI
EYLÜL	14 CAN KAYBI	149 YARALI
EKİM (21 gün)	15 CAN KAYBI	147 YARALI
TOPLAM	108 CAN KAYBI	1.330 YARALI

Çalıştayın genel amacı, çoklu sayıda insanın kaybına ve yaralanmasına neden olan otobüs kazalarının, Cumhurbaşkanlığı Genelgesi uyumunda 2030 yılında kazaların yüzde 50 azaltılmasına yönelik çabalara destek vermek ve otobüs kaza nedenlerini dikkate alarak alınması gereken yasal ve idari düzenlemeleri ortaya koymak oluşturulacak rapor doğrultusunda belirlenen konuların takibini yapmak olarak özetlenebilir.

Bilindiği üzere TTKÖD 2030'da kazaların yüzde 30 azaltılması, 2050 yılın da da **"Vizyon Bıfır"** hedefinin sivil bayraktarlığını hayata geçirmeye çalışmaktadır. Bilgilerinize sunulur.

NOT: Katılımcı kimliğinin orhono@windowslive.com e-posta adresine veya whatsapp'tan 0532 696 41 75 numaralı telefona 13 Kasım akşamına kadar iletilmesini rica ederiz.

PROGRAM

09.30 - 09.45	Açılış, Sunum
09.45 - 10.15	Fren ve Lastik Kaynaklı Nedenler
10.15 - 11.15	Hız Kaynaklı Nedenler
11.15 - 11.30	Ara
11.30 - 12.00	Sürücü Güvenliği Kaynaklı Nedenler
12.00 - 12.30	Mevzuat ve Muayene Kaynaklı Nedenler
12.30 - 13.00	Otobüs Yangınları
13.00 - 14.00	Öğle Yemeği
14.00 - 15.30	Katılımcı Kuruluş Görüşleri
15.30 - 15.50	Ara
15.50 - 16.00	Çözüm Önerilerinin Toplanması
16.00 - 16.25	Ortak Rapor Heyetinin Belirlenmesi
16.25 - 16.30	Teşekkür ve Kapanış



Elite Hotel Dragos
Piri Reis Caddesi No:3
Maltepe - İstanbul

ONUR ORHON
orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

CUMHURİYET

CUMHURİYET Bayramı bu yıl 103. Kez kutlanıyor. Asırı deviren bir ülke olarak Türkiye Cumhuriyeti yurttaşları gurur duyuyor. Babam 1903 doğumluydu. Çocukluğu, yetişkinliği Osmanlı İmparatorluğu devletinde yaşamı, gençliğinde ise Cumhuriyet kurulmuştu. Fes de, şapka da giymişti.

Dolayısıyla Osmanlı'nın sonunu, hem de Türkiye'nin başlangıcını görebilmişti. Bu dönüşüm o günlerde pek fark edilmeyebilirdi ama bugün için değerlendirilmesi gereken bir olaydı.

Yeni devlet yapısını benimseyen bir Osmanlı yurttaşı olarak harf devrimi sonrası kursa katılarak yeni yazıyı öğrenmiş, el yazısı ile yazmaya başlamıştı.

Aynı vitesli otobüslerimizin bir anda otomatik vitese geçişi, bununla da yetinmeyip, sürücülerimizin daha donanımlı olmasına ihtiyaç duyulan yeni nesil otobüslerle artık yolculuk ediliyor. Her alanda bu tür geçişler yaşanıyor.

Babam bayram geçit törenlerini kaçırmadan izlerdi. Ben ilk asker olayını 27 Mayıs İhtilali ile duymuştum.

Birkaç kez bende önceleri Taksim 'de, sonra Vatan Caddesi'nde yapılan bayramlara katıldım. Bu yıl da görkemli bir geçit bekliyorum.

Geçit törenleri askeri birlikler olmadığında, sadece sivil toplum ve okullar katılımında doyurucu gelmiyor.

Bayramlarda otobüsler bir başka olurdu. Önde iki yanda asılan küçük bayraklar bir nostalji olarak kaldı. Şimdi bakıyorum, kiminde elektronik, kiminde torpido üstünde, kiminde cama tutturulmuş Türk Bayrağı anlamlı ve görkemli olamıyor. Ayrıca, bütünlük kaybolmuş durumda.

Bu karmaşıklık içerisinde Cumhuriyet Bayramı kutlu olsun.

"Efendiler yarın Cumhuriyet ilan ediyoruz." O muhteşem anı yaşamak orada olmak ister miydiniz?

Cumhuriyet Bayramı kutlu olsun...



ASPİLSAN-TCDD batarya hamlesi

ASPİLSAN Enerji ve TCDD Taşımacılık, raylı sistemlerde enerji depolamak ve batarya teknolojileri amacıyla bir araya geldi.

ANKARA-ASPİLSAN Enerji ve TCDD Taşımacılık, raylı sistemlerde enerji depolama teknolojilerinin geliştirilmesi, mevcut batarya ihtiyaçlarının yerlileştirilmesi ve geleceğin elektrikli raylı ulaşım sistemlerine yönelik yüksek kapasiteli tahrik bataryalarının geliştirilmesi amacıyla 1. Akümülatör Çalıştayı-'nda bir araya geldi. TCDD Taşımacılık ev sahipliğinde gerçekleştirilen çalıştayda, raylı sistem araçlarının mevcut enerji depolama ihtiyaçları, işletme koşulları, bakım süreçleri ve yeni nesil batarya teknolojilerinin kullanım imkanları ele alındı.

Program kapsamında ASPİLSAN Enerji'nin lityum iyon hücre üretimi, batarya tasarımı ve geliştirme alanlarındaki teknolojik yetkinlikleri ile raylı sistemlere yönelik çalışmaları katılımcılarla paylaşıldı. TCDD Taşımacılık bölge müdürlüklerinin saha tecrübeleri doğrultusunda mevcut sistemlerin teknik gereksinimleri, karşılaşılan sorunlar ve yerlileştirme fırsatları değerlendirildi.

Çalıştayda, geleneksel akümülatör sistemlerinin yerli alternatiflerle karşılanmasının yanı sıra, raylı araçların ana tahrik sistemlerinde kullanılabilecek yüksek kapasiteli batarya çözümleri de gündeme alındı.

ASPİLSAN Enerji Genel Müdürü Ahmet Turan Özdemir, çalıştaya ilişkin değerlendirmesinde sivil sektörlere teknoloji transferinin önemine dikkat çekerek şu ifadeleri kullandı: **"Raylı sistemler, ülkemizin ulaşım altyapısında stratejik öneme sahip alanlardan biridir. ASPİLSAN Enerji olarak savunma sa nayiinde edindiğimiz ileri batarya teknolojileri ve enerji depolama yetkinliklerini sivil sektörlerin ihtiyaçlarına da taşımayı stratejik bir sorumluluk olarak görüyoruz. Hedefimiz yalnızca mevcut akümülatörlerin yerlileştirilmesi değil, aynı zamanda raylı sistemlerin geleceğini şekillendirecek yeni nesil enerji teknolojile rinin geliştirilmesidir ve somut projeler ortaya koyabileceğimize inanıyorum."**

KTT-3.qxp_KTT 30.10.2026 15:14 Page 1



ÇİN-RUSYA İŞBİRLİĞİNDEN YENİ KORİDOR ÇIKTI

"Arktik" yeni jeopolitik küresel yol mu olacak?

Çin ve Rusya, Arktik koridorlarında yük trafiğini artıracak bir anlaşmaya varırken, bu adım Avrupa Birliği'nin bölgeye yönelik yeni stratejisinin hemen ardından geldi...

ÇİN ve Rusya, Arktik denizcilik rotaları üzerindeki hakimiyetlerini sıkılaştırarak, hızla ısınan bölgeyi Avrupa ile yeni bir jeopolitik savaş alanına dönüştürüyor. Moskova ve Pekin geçtiğimiz hafta, Arktik denizcilik koridorları boyunca yük trafiğini genişletme, limanları arasındaki hizmetleri artırma ve kutup gemileri inşa etme konusunda işbirliğini derinleştirme konusunda anlaştılar. Anlaşma, AB'nin bölgedeki artan Rus ve Çin etkisine karşı koymayı amaçlayan yeni bir Arktik stratejisi açıklamasının ardından geldi. Rekabetçi hamleler, bir zamanlar uzak bir bölge olan Arktik'in nasıl stratejik bir ödüle dönüştüğünü vurgulasa da, analistler, Moskova'nın ana denizcilik koridoru üzerindeki kontrolü ve Pekin'in artan ticari gücü göz önüne alındığında, tüm Avrupa'nın ortaya çıkan Çin-Rusya ortaklığına meydan okuma yeteneğinin sınırlı kaldığını söylüyor.

Uzman, Moskova'nın Kuzey Denizi Rotası'nı -gemi geçiş izinleri, transit ücretleri ve devasa nükleer buz kırıcı filosu dahil olmak üzere- kontrolü altında tuttuğunu; Pekin'in ise bu koridorun geliştirilmesi için gereken kargoyu, gemileri ve endüstriyel kapasiteyi sağladığını belirtti. Buna karşılık Avrupa, sınırlı buz kırıcı kapasitesine ve Arktik altyapısına sahip olması nedeniyle, önemli bir varış pazarı konumunda bulunmasına rağmen bu ortaklığa meydan okuyacak pek bir kozdan yoksun kalıyor.

Orta Doğu'daki aksaklıkların mevcut deniz ticaret rotalarındaki zayıf noktaları gün yüzüne çıkarmasıyla birlikte, Kuzey Denizi Rotası giderek daha cazip bir alternatif olarak öne çıkıyor.

Fertmax FZCO tarafından sağlanan verilere göre, Asya ile Avrupa arasında Kuzey Denizi Rotası üzerinden taşınan kargoların yolculuk süresi 18 ila 22 güne kadar kısalabiliyor; bu da Süveyş Kanalı üzerinden yapılan 28 ila 35 günlük yolculuğa kıyasla yaklaşık %35'lik bir azalma anlamına geliyor.

Sektör gözlemcilerine göre, Batı'nın uyguladığı yaptırımlar nedeniyle Avrupa pazarlarına erişimi kısıtlanan Moskova için bu rota, enerji ihracatını Asya'ya yönlendirme fırsatı sunuyor.

Diğer taraftan bu durum, Pekin'e geleneksel deniz geçiş noktalarına olan bağımlılığını azaltabilecek yeni bir ticaret damarı sağlıyor.

Quantum Strategy & Geonomics'te kıdemli stratejist olan David Roche, Arktik bölgesinin öneminin, küresel deniz taşımacılığını dönüştürme potansiyelinden ziyade, Rusya ile Çin arasındaki derinleşen ekonomik bağımlılıkta yattığını ifade etti.

Roche, **"Arktik rotasının asıl önemi, Rusya'nın enerji sevkiyatlarını Çin'e taşımasıdır. Bu durum, Avrupa'daki gaz pazarlarını kaybetmesinin ardından enerji satışını gerçekleştirmek için Çin'e bağımlı hale gelen Rusya üzerinde, Pekin'in kontrolünü daha artıracaktır"** diyor.

AB de bu artan meydan okumanın farkında; nitekim AB Dış Politika Yüksek Temsilcisi Kaja Kallas geçen hafta yaptığı açıklamada, bölgenin stratejik değerine dikkat çekti.

AB'nin yeni stratejisi, Avrupa buz kırıcı kapasitesinin genişletilmesini, deniz gözetiminin güçlendirilmesini ve Arktik ticaret ağlarını Avrupa pazarlarına bağlayan altyapının geliştirilmesini öngörüyor. Ayrıca, Rus askeri faaliyetleri ve kritik altyapıya yönelik tehditler hakkındaki artan endişeleri yansıtarak, bir deniz güvenliği merkezi ve denizaltı kabloları için daha fazla koruma öneriyor. Uzmanlar, bu güçlü yönlerin Moskova ve Pekin'in sahip olduğu yapısal avantajları alt üst etmek için yeterli olmayabileceğini söylüyor.



M.ŞEVKET ERTURAN

GÖZLEM

Acizliğe dönüşmeden!..

TOPLUMUMUZ, geçmişin yerleşik anlayışına dayanarak, hemen her olan bitene önce sabreder. Makul sürede ortaya konulan sonuçlarını bekler. Özellikle yöneticilerine sabırla katlanması, bu hasletinden kaynaklı davranışıdır. Bu da elbette ki boşuna değildir. Bugünkünün tersine o, başa getirdiğinin icraatını izlerken doğru zamanda yeterince müsamahalı olma özelliğinin ortaya koyarak farkını dünyaya gösterendir.

Hizmetlerini neredeyse tüm sonuçlarıyla dökmelerini bu yüzden önemser ve bekler. Bunu benimsedikleri özelliklerden kaynaklı sabır gereğinin önemini göstermek içindir. Üzümün koruk olmasını bekleme benzeri anlayıştır bu bir ulus özelliğidir. Her şeyi görerek sessiz, kararlı bekleyiştir. Arada sesle rini çıkaran olsa da asıl yetkilendirenler değildir konuşanlar. Lakin değişen ve gelişen ileri teknolojideki ruh eksikliği giderek; iş birliğine dayalı eski insani özelliklere dayalı olmama kurallı mekanik ma tematik kaynaklı duygu noksanı yol alışla değişmeyi getirmekte. Bu da kafaları karıştırıyor.

İleri teknolojinin yerleşik düzen eksenli gelişimden kaynaklı liberal anlayışların yönlendirdiği bu yeni gelişmeler, insandan kopuşa gidişi tetikliyor. Teknolojiye dayalı bu gelişme mekanik hakimiyet, onların insanı kontrole almaya varacak anlayışları görmemesini de sağlayıcı oluyor.

Bu yüzden, bugün yaşanan mekanikleşme, insani duygu ve düşünceye dayanmayan bu kafa karıştırmaların artmasını henüz geçmiş değerleri kaybetmeyen Türk toplumun hasletlerini hatırlamasını gerektiriyor. Bunu en önce seçtiklerimiz, bizi yönetenler hatırlamalı. Hatırlayarak, önceliklerde ortak paylaşımı öne çıkararak çok daha verimli iş birlikleriyle; önce, herkesin taşıdığı gücü doğru ve istekle kullandırma ilkesiyle fayda üretme yolunu deneme öne çıkarılmalı.

Eğer bu yapılmazsa son asırlar doğrudan sahada yaşanan sorunlara saha gerçeğindeki tepki sıcaklığıyla cevap verme aceleciliğini sürdürme tercihi kökleştirilir. Bu da insan olma anlayışını, uyum ve insani hasletleri unutturur. Bugün olanlar bunun sadece başlangıcı. Ötekine imkân tanımamadır. O da yeni paradigmaya dayalı sorunu çözme demektir. Sorun çıkaranı etkisizliği kemikleştirmektir. İşte size İsrail zulmü.

İşte Filistin soy kırımına dünyanın bakışı...

Bu da yaradılışına uymayan yok oluşa gidişi getirir. Böyle bir yaklaşım şiddetle kardeştir. Onu benimseme öncelikli kolaycılıktır. Nitekim yüzyıllardır bu gidişatla netice alınamadığı ortadadır. Arada bizim Ulusal kurtuluşumuzdaki iş birliği ile gösterdiğimiz olsa da o denli tersi ötekileşme kolaycılığına sapışlar oluyor ki herkes en kolay diye kötüleştirebilmeyi göze alıp buyurganlıkla çözüme yöneliyor.

Bunu biz yapabiliriz.

Doğruyu, doğru davranışla insan olmanın erdemine dayalı ortak akla dayanıp asgari müştereklerde soluklanma şiarını öne alarak yaparız.

Mevcut yöneticiler dahil, herkes aklını başına toplar; insan olma erdemiyle, ortak akılla ve paylaşarak nefes almayı kurgularsa, sorunsuz bir yaşam için yeni yolların olduğunu ortaya koyabiliriz. Çünkü "niyetler hayırlı olursa akıbetimizde hayırlı olur.

Böyle işe ittifak ederek başlarsak sorunsuz gelecek formülünü dünyanın gözleri önüne serebiliriz ama önce yönetenler buna inanmalı. Çünkü inanlar başarmıştı.

Önce yorgunu yokuşa sürmemek şart. Bunu anlamamız bu yüzden şart. Bu da zor değil.

İnanmak yeterli...

125 yıldır havada yolcu taşıyor!

Almanya'da 125 yıldır hizmet veren Schwebebahn havai tren hattı, nehrin 12 metre üzerinde rayların altına asılı vagonlarla gidiyor.



ALMANYA-Dünya'nın en ilginç toplu taşıma araçları arasında yer alan Schwebebahn, Almanya'nın batısında bulunan Kuzey Ren-Vest falya eyaletinde yer alıyor. Schwebebahn treni, 1901 yılında resmi olarak ilk yolcularını ağırlamaya başlayan **"Schwebebahn"** yani **"Asma Demiryolu"** olarak tanınan söz konusu sistem, çelik bir raydan aşağıya doğru sarkarak hareket etmesiyle dikkatleri çekiyor. Vagonlar, nehrin ve şehrin yaklaşık 8 ila 12 metre üzerinde havada asılı halde sallanarak yolculara eşi benzeri olmayan bir ulaşım deneyimi yaşatıyor. Dünya'nın en eski asma demiryolu unvanını taşıyan bu tren, her gün büyük bir kısmı yerel halktan oluşan 80 binden fazla yolcuya hizmet veriyor.

1898 yılında inşasına başlanan ve kıvrımlı nehir yatağını birebir takip edecek şekilde özel olarak tasarlanan Schwebebahn'ın, mühendislik açısından döneminin çok ötesinde olduğu bildirildi.

Başlangıçta, Elberfeld, Barmen ve Vohwinkel gibi birbirinden bağımsız kasabaları birbirine bağlayan bu gökyüzü treni, zamanla bu yerleşim yerlerinin **"Wuppertal"** adıyla tek bir şehirde birleşmesini sağladı. Bugün söz konusu sistemin hala ulaşımın belkemiği olduğu kaydedilirken tren, 20 istasyonlu 13 kilometrelik hattı yaklaşık 30 dakikada tamamlıyor. Yolların dar olduğu şehirde trafiğe hiç takılmadan havadan ilerleyen tren, Wuppertal'in en büyük gurur kaynağı olmaya devam ediyor.



Elektrikli katamaran ticari ulaşıma başladı

130 metre uzunluğundaki China Zorrilla, Arjantin ile Uruguay arasında ticari seferlerine başladı. Bataryalarla çalışan feribot, aynı anda 2.100 yolcu ve 225 araç taşıyabiliyor...

BUENOS AIRES-Elektrikli ulaşımın en büyük örneklerinden biri yolcu taşımaya başladı. Avustralyalı Incat Tasmania'nın Buquebus için inşa ettiği China Zorrilla, Buenos Aires ile Uruguay'ın Colonia del Sacramento kenti arasındaki ilk ticari yolculuğunu tamamladı. İnşaat döneminde **"Hull 096"** adıyla bilinen geminin hizmete girişi, 21 Ekim'de Buenos Aires'te düzenlenen resmi tanıtımın ardından gerçekleşti. Üretici Incat, China Zorrilla'yı dünyanın en büyük bataryalı elektrikli gemisi olarak tanımlıyor.

Yaklaşık 130 metre uzunluğa ve 32 metre genişliğe sahip feribot, Rio de la Plata üzerinden Arjantin ile Uruguay arasında çalışıyor. Yolcu taşımacılığının yanında otomobilleri de karşı kıyıya ulaştıran gemi, tam kapasitede 2.100 yolcu ve 225 araç alabiliyor.

Arjantin hükümetinin açıklamasında da dünyanın en büyük tamamen elektrikli feribotu olarak tanıtılan proje, iki ülke arasındaki ulaşımı güçlendirmeyi amaçlıyor. Geminin işletmeye alınmasına, her iki terminaldeki yüksek güçlü şarj altyapısı yatırımları eşlik ediyor. China Zorrilla'nın enerji depolama sistemi 40 MWh'nin üzerinde kapasiteye sahip. Bataryaların toplam ağırlığı ise 250 tonu aşıyor.

Bu sistem, geminin hareketini sağlayan elektrik tahrikli sekiz su jetini besliyor. Batarya kapasitesini otomobillerle karşılaştırmak gerekirse 40 MWh, 40 bin kWh'ye karşılık geliyor. Bu da 80 kWh bataryalı yaklaşık 500 elektrikli otomobilin toplam kapasitesine denk geliyor.







Hibrit araçta tüketim iki katı

İngiltere'de ECIU'nun araştırmasına göre, şarj edilebilir hibrit araçların gerçek kullanımda yakıt tüketimi resmi değerleri önemli ölçüde aşabildiği belirlendi...

LONDRA-İngiltere'de yapılan araştırmalar, şarj edilebilir hibrit araçların (PHEV) gerçek kullanım koşullarındaki yakıt tüketiminin üreticilerin açıkladığı değerlerin çok üzerinde olduğunu ortaya koydu. Transport & Environment (T&E) verilerine göre bu araçların sürücülere yıllık yakıt maliyetinin 570 Sterlin'den fazla ek yük getirebildiği aktarıldı.

T&E, şarj edilebilir hibrit araçların gerçek kullanımda benzinli ve hibrit otomobillere kıyasla yalnızca yüzde 14 daha az emisyon ürettiğini, resmi testlerde ise bu oranın yüzde 83 olarak gösterildiğini belirtti. Eylül ayında İngiltere'de şarj edilebilir hibrit araçların yeni otomobil kayıtları yıllık bazda yüzde 55,5 arttı. Bu araçlar, elektrikli sürüş imkânı ve düşük yakıt maliyeti beklentisiyle öne çıkıyor. Elektrik enerjisiyle çalışmanın maliyeti benzine kıyasla daha düşük olabildiği için, bataryanın düzenli şarj edilmemesinin toplam yakıt giderini artırdı. T&E'ye göre **"kullanım faktörü"** gerçek hayattaki şarj alışkanlıklarını yeterince yansıtmıyor.



Robotaksilere "Turkuaz ışık"

NHTSA, otonom araçların "Turkuaz Işık" kullanmasını fark edilmesini hedefliyor...

ABD-NHTSA, araçların otonom sürüşte olduğunu göstermek için sabit yanan turkuaz renkli ışıklar kullanmasına izin verecek bir kural taslağı hazırladı. Plan, direksiyon simidi veya pedalı bulunmayan Tesla Cybercab gibi araçları kapsamak üzere Federal Motor Vehicle Safety Standard 108'i güncellemeyi hedefliyor.

Taslak, otomobil üreticilerinin yalnızca kimsenin yolu izlemesinin beklenmediği durumlarda devreye giren isteğe bağlı turkuaz renkli **"ADS işaret lambaları"** eklemesine izin verecek. Düzenlemeye ilişkin görüşler, bildirimin yayımlanmasından sonraki 30 gün içinde alınacak; ardından düzenleyiciler kuralın kesinleşip kesinleşmeyeceğine karar verecek.

Başvuruda otomobil üreticilerini bu lambaları takmaya zorlayan bir madde bulunmuyor. Teklif, bu sistemi kullanmayı tercih eden şirketler için turkuaz rengini standartlaştıracak ve montaj ile görünürlük kurallarını belirleyecek.

KTT-4.qxp_KTT 30.10.2026 15:14 Page 1

KÖK NEDEN?

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

BİR problemle karşılaştığımızda genellikle ilk gördüğümüz şey, problemin kendisi değil, ortaya çıkardığı sonuçlardır. Bu sonuçları ortadan kaldırmaya çalışmak, çoğu zaman geçici bir rahatlama sağlasa da problemin yeniden ortaya çıkmasını engellemez. Kalıcı çözüm için problemin kök nedenine inmek ve çözmek gerekir.

Ne yazık ki ülkemizde toplu taşıma sektörünün yıllardır yaşadığı sorunlara baktığımızda, kök nedenlerden ziyade sorunların belirtileriyle mücadele edildiğini görüyoruz. Siyasi kaygılar ve beklentiler de işin içine girdiğinde ortaya konulan çözümler problemi büyütebiliyor.

Bunun en belirgin örneklerinden biri özel halk otobüsü işletmeciliği.

Yıllardır özel halk otobüsü işletmecilerinin gündeminde ücretsiz yolculuklar, özellikle de 65 yaş üzerindeki vatandaşların ücretsiz taşınması bulunuyor. İşletmeciler haklı olarak bu yolculukların maliyetlerinin karşılanmasını talep ediyor. Merkezi yönetimin destek ödemelerine ilave olarak birçok belediye de çeşitli destekler sağlıyor. Ancak şikâyetler, talepler yine de devam ediyor.

Peki, **asıl problem ücretsiz yolculuklar mı?**

Ücretsiz yolculukların toplam yolculuklar içerisindeki payını ortalama yüzde 15 civarında kabul edersek, toplu taşıma sisteminin ihtiyaç duyduğu sübvansiyonun bunun çok üzerinde olabildiğini biliyoruz. Dolayısıyla ücretsiz yolculukların tamamının karşılanması bile işletmecilerin finansal problemlerini ortadan kaldırmayacaktır.

Çünkü asıl mesele, toplu taşımanın sürdürülebilir finansman modelinin bulunmamasıdır. Daha önce de ifade ettiğimiz gibi toplu taşıma, yalnızca bilet gelirleriyle finanse edilebilecek bir hizmet değildir. Kamu hizmeti niteliği gereği sübvanse edilmesi gerekir. Önemli olan, sübvansiyonun hangi kaynaklardan ve hangi performans kriterleriyle sağlanacağının belirlenmesidir.

İşletmecilerin bir diğer gündemi ise yıllardır dile getirdikleri mülkiyet hakkı meselesi. Esasında talep edilen, işletme haklarının süresiz devam etmesidir.

Geçtiğimiz günlerde yayımlanan Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin 2025 yılı Sayıştay Denetim Raporu, bu konuda çarpıcı bir örnek sunuyor. Raporda, 1.550 özel halk otobüsü ve minibüs ruhsatının süresiz olarak verildiği tespit ediliyor. Sayıştay, belediyelerin sorumluluğundaki toplu taşıma hizmetlerinin üçüncü kişilere süresiz hak olarak verilemeyeceğini belirtiyor. Bununla birlikte mevcut hak sahiplerinin mağdur edilmemesi için makul bir geçiş süresi tanınması gerektiğini de vurguluyor.

Üstelik benzer tespitler önceki yılların raporlarında da yer alıyor. Yani sorun biliniyor, ancak çözüm erteleniyor.

Burada ciddi bir çelişki yok mu?

Bir taraftan mevcut işletme modelinin ekonomik olarak sürdürülemediğinden şikâyet ediliyor, diğer taraftan aynı modelin süresiz devam etmesi isteniyor. Madem mevcut sistem işletmeciyi memnun etmiyor, neden aynı sistemin değişmeden sürdürülmesinde ısrar ediliyor? Bu bağlamda işletmecilerin kendilerini kontrol etmeleri gerekmiyor mu?

Benzer bir tabloyu taksi taşımacılığında da görüyoruz.

Özellikle İstanbul'da taksi sisteminin hizmet kalitesi, güvenilirlik ve erişilebilirlik açısından yaşadığı problemler yıllardır gündemde. Plaka sahipleri, plakaları kiralayanlar, araç sahipleri ve şoförlerden oluşan çok katmanlı yapı, hizmet kalitesinin yönetilmesini güçleştiriyor.

Ancak sektör temsilcileri, bu yapının ortaya çıkardığı sorunları çözmeye odaklanmak yerine çoğu zaman alternatif işletme modellerine karşı çıkmayı tercih ediyor. Uber'in İstanbul'da faaliyet göstermeye başladığı yıllarda yaşanan tartışmaları hatırlayalım. Yeni hizmet modellerine karşı gösterilen direnç, mevcut sistemin problemlerini ortadan kaldırmadı.

Oysa vatandaşın beklentisi oldukça açık: Güvenilir, erişilebilir, kaliteli ve makul fiyatlı ulaşım hizmeti.

Burada kamu idarelerinin sorumluluğunu da göz ardı edemeyiz. İdareler çoğu zaman proaktif davranmak yerine sorunlar büyüdükten sonra müdahale etmeye çalışıyor. Mevzuattaki eksiklikler giderilmiyor, işletmecilerin yapısal sorunları çözülemiyor, yeni işletme modellerinin önü yeterince açılamıyor. Siyasi kaygılarla alınan geçici kararlar ise sorunları çözmek yerine erteliyor.

Üstelik bütün bu tartışmalarda en önemli paydaşın, yani vatandaşın sesi yeterince duyulmuyor.

Toplu taşımada sorulması gereken soru, mevcut işletmecilerin haklarının nasıl korunacağıyla sınırlı olmamalıdır. **Asıl soru, vatandaşın ihtiyaç duyduğu kaliteli, erişilebilir ve sürdürülebilir toplu taşıma hizmetinin hangi işletme ve finansman modeliyle sağlanacağıdır.**

Unutmayalım, problemlerin belirtilerini ortadan kaldırmak, problemleri çözmek değildir. Geçici desteklerle, süresiz hak talepleriyle veya değişime direnerek yalnızca zaman kazanılabilir.

Ancak zaman kazanmakla problem çözülmüş olmaz.

Kök nedenler ortadan kaldırılmadığı sürece, aynı problemleri farklı başlıklarla tartışmaya devam ederiz. Vesselam.

Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

Kasım'da Aşk

KASIM'da aşk, aynı şehre her sabah yeniden katlanmak olabilir. Yağmurda otobüs beklerken söylenmek, camın buğusuna bir çizgi çekmek... Sevdiğimiz şehir de insanlar gibi. Bazen bizi yorar. Yine de ertesi sabah onunla buluşuruz.

Ay değişse de dünya gündeminin sesi pek değişmiyor. Ekim'den kalan kaygıları kasıma taşıyoruz. Aralık kapıda bekliyor.

Yolcu için büyük meselelerin gündelik karşılığı gayet somut.

Bilet kaç lira?

Durak ne kadar uzak?

Son sefer kaçta?

Eve yetişebilecek miyim?

Bir şehrin insana verdiği değeri biraz da bu soruların cevaplarında arıyorum.

Kasım'ın geçmişinde yön değiştiren bir ülke var. 1 Kasım 1922'de saltanat kaldırıldı. 1 Kasım 1928'de yeni Türk harfleri kabul edildi. Biri egemenliğin sahibini değiştiren sürecin dönüm noktasıydı.

Diğeri okuma yazmanın araçlarını değiştirdi. Bugün bir otobüsün üzerindeki güzergâhı okurken o tarihle sıradan, sessiz bir temas kuruyoruz. Tarih, bazen bineceğimiz aracın önünde yazıyor.

10 Kasım sabahı saat dokuzu beş geçe, acelemizin ortasında başka bir zaman açılır.

Atatürk'ü anarız.

Yetişilecek işler birkaç dakika bekler. Bana o sessizlikte hep şu düşünce gelir: Bir ülkenin geleceğine karşı sorumluluğumuz, gündelik işimizi nasıl yaptığımızda da saklıdır. Direksiyonda, bakım atölyesinde, sefer planında. İnsanları sağ salim evlerine ulaştırmak, bu sorumluluğun elle tutulur hâlidir.

Bu ay çocukların beklediği bir mola da var. MEB takvimine göre ara tatil 16-20 Kasım. Hafta sonları eklenince 14-22 Kasım arasında dokuz gün ediyor.

Kent içindeki okul yolculuklarının azalmasıyla sabah trafiğinde bir ferahlama beklenebilir.

Şehirlerarası yollarda ise ziyaretlerin ve tatil yolculuklarının hareketlilik yaratması muhtemel. Yoğunluk, takvimle birlikte adres değiştirebilir.

Birileri memlekete gidecek. Bagaja dönüşte kavanozlar yerleşecek. Birileri bütçesini denkleştirip yurt dışında birkaç gün geçirecek. Şehirde kalan çocuklar da bir vapura, trene, otobüse binip kendi yaşadıkları yeri keşfedebilir. Bir çocuğun ilk deniz yolculuğu için pasaport gerekmiyor. Bazen başka bir iskelede inmek yetiyor. Uzaklık duygusu kilometreyle pek anlaşamıyor.

Tatilci için başlayan dinlenme, ulaşım çalışanı için yoğun mesai demek. Terminalde bekleyen aile, mola saatini hesaplayan sürücü, peronda yön soran yolcu aynı yolculuğun içindeler. İyi planlanmış bir aktarma, tutulan bir hareket saati, anlaşılır bir duyuru tatilin hatırasına karışır.

Ulaşımın başarısını çoğu zaman aksilik çıkmadığında fark etmeyiz. Eve varınca "Yol nasıl geçti?" sorusuna verdiğimiz "Rahat" cevabında nice insanın emeği vardır.

24 Kasım'da öğretmenlerimizi hatırlayacağız. Ben biraz da sabah karanlığında durakta bekleyen öğretmeni düşünüyorum.

Çantasındaki kitapları, yetişeceği sınıfı.

Öğrencisinin yol parasını düşünen öğretmeni. Eğitime erişimin bir de güzergâhı var. Okulun kapısı açıkken oraya giden yol pahalı, uzun, yorucuysa eşitlik eksik kalıyor.

Toplu ulaşım üzerine konuşmak, çocukların hangi imkânlarla büyüyeceğini konuşmaktır.

Kentte özgürlük, canımız istediğinde yola çıkabilmeyi de içeriyor. Arabası olmayanın hayatı son otobüsle daralmamalı.

Bir konserden erken ayrılmak zorunda kalan genç, ulaşım planının hayatına çizdiği sınırı bilir. Haritada görünmeyen bu sınırlar, insanın hevesinde iz bırakır.

Gelelim henüz yaşamadığımız Kasımlar'a. Diyelim yıl 2050. Yapay zekâ seferleri düzenliyor. Otobüs sürücüsüz. Durak bizim ne zaman çıkacağımızı bizden önce biliyor.

Sistem yağmuru, kalabalığı, aktarmayı hesaplıyor. Annem yine arıyor: "Bindin mi?"

Teknolojinin bütün ilerlemesine rağmen bu soruyu emekliye ayırabileceğimizi sanmıyorum. Belki Mars havabüsünde bile duyacağız: "Arkaya ilerleyelim!"

Şaka bir yana, yapay zekâya hangi hedefi vereceğiz?

Daha çok araç geçirmek mi?

Daha az bekletmek mi?

Yaşlı bir yolcunun aktarmasını kolaylaştırmak mı? Hesaplama gücü artarken önceliklerimizi konuşmamız gerekecek.

Herkesin aynı hızda yürüyemediği bir şehirde, en hızlı sonuç her yolcuya iyi gelmeyebilir.

Kasım'da aşktan söz edeceksek birbirimize ayırdığımız zamanı da konuşalım. Birinin yolunu kısaltmak, bekleyişini azaltmak, akşamını ailesine bırakmak. Şehri sevmek böyle gündelik bir emek istiyor.

Bu ay geçmişimizi anarken geleceğin ulaşımını da düşünelim. Sonra telefonumuzu açıp o tanıdık haberi verelim:

"Bindim, geliyorum!"



YZ kendi dünyasıyla konuşuyor!

Google DeepMind, gerçek zamanlı sanal dünyalar oluşturan Genie 4'ü tanıttı. Model, gerçekçi fizik simülasyonları, doğal insan hareketleri ve diyaloglar sunuyor...

ABD-Google DeepMind'ın yeni dünya modeli Genie 4, yapay zekanın sanal ortamlar oluşturma yeteneklerini bir adım ileri taşıyarak bu dünyalara ses, doğal insan hareketleri ve etkileşimli diyaloglar kazandırıyor. Gemini ailesinin yeteneklerinden yararlanan model, kullanıcıların metin komutlarıyla yönlendirebildiği, içinde serbestçe dolaşabildiği ve gelişimini anlık olarak değiştirebildiği sanal ortamlar oluşturuyor. Önceden hazırlanmış sahnelere veya her etkileşimin ayrı ayrı programlanmasına ihtiyaç duymayan sistem, kullanıcı dünyayı keşfederken görüntüleri kare kare üretiyor.

Genie 4'ün temelinde, Google'ın Yapay Genel Zeka'ya (AGI) ulaşma yolunda önemli gördüğü dünya modelleri yaklaşımı bulunuyor. Bu modeller, yalnızca görüntü veya video oluşturmak yerine fiziksel bir ortamın nasıl davranacağını ve içindeki olayların nasıl gelişeceğini simüle etmeyi amaçlıyor. Böylece kullanıcı, oluşturulan bir sahneyi yalnızca izlemek yerine onun içinde hareket edebiliyor ve çevresindeki dünyayla etkileşime girebiliyor. Burada "kullanıcı" dediğimizde her zaman insanları kastetmediğimiz belirtelim.

Öte yandan modelin en dikkat çekici yeniliklerinden biri, simülasyon devam ederken doğal dil komutlarıyla ortamın değiştirilebilmesi. Kullanıcı hava durumunu değiştirebiliyor, kamerayı farklı bir noktaya taşıyabiliyor veya sahneye yeni karakterler ve nesneler ekleyebiliyor.

Gemini modelleri de verilen komutları mevcut sahnenin bağlamına uyarlayarak dünyanın gelişimini yönlendiriyor. Google, bir önceki modeli GENİE 3'ü geçtiğimiz yıl tanıtmıştı. Genie 3, kullanıcıdan gelen klavye komutlarıyla kontrol edilebilen 720p çözünürlükte ve saniyede 24 kare hızında dünyalar sunabiliyordu. Genie 4 için şimdilik çözünürlük gibi detaylar paylaşılmamış ancak örnek vide olar FHD ve 24 kare paylaşılmış.



Tüketicilerin dijital kopyalarına doğru!

Simile adlı yapay zekâ girişimi, şirketlerin gerçek müşteriler yerine onların dijital kopyalarına ürün ve pazarlama soruları sorabildiği simülasyonlar geliştiriyor...

ABD-Şirketler yakında alışveriş alışkanlıklarını öğrenmek için yeni bir yönteme sahip olacak: dijital ikizinize danışmak. YZ girişimi Simile'nin kurucu ortağı, CEO'su Joon Sung Park, **"Sourcery"** adlı podcast programında sunucu Molly O'Shea'ye, şirketlerin ürünlerden pazarlama kampanyalarına kadar her konuda soru sorabileceği insan simülasyonları geliştirdiklerini açıkladı. Park, şirketin **"insan davranışına dair temel bir model oluşturduğunu bu modelin, bir kişi veya bir grup insan hakkındaki tanımlamaları girdi olarak alıp, bu kişilerin farklı bağlamlarda nasıl davranabileceklerini simüle edebildiğini"** belirtti.

Mevcut kullanıcıların işleyişine değinen Park, **"Kullanıcılar bir web arayüzü üzerinden sisteme erişip iki temel unsuru tanımlayabiliyorlar: kiminle konuşmak istediklerini ve hangi soruları sormak istediklerini"** de di. **"Aslında diledikleri her şeyi sorabilirler; şu an için soru sayısı konusunda da herhangi bir sınırlama bulunmuyor"** diyen Park, 2 milyar dolar değerleme üzerinden toplam 300 milyon dolar yatırım aldığını ifade etti.

Simile'nin bu girişimi, perakendecilerin müşterilerin harcama yapmasını sağlamak için yapay zekaya yöneldiği bir döneme denk geliyor.

Amazon ve Walmart; soruları yanıtlayan, ürünleri karşılaştıran ve önerilerde bulunan yapay zeka destekli alışveriş asistanlarını devreye sokarken, perakendeciler de müşteri verilerini kullanarak alışveriş yapanlara sunulan içerikleri kişiselleştiriyor. Her iki şirketin yöneticileri de yapay zeka araçlarının çevrim içi satışları artırmaya yardımcı olduğunu belirtiyor.



Park, CVS'in tüketicileri daha iyi anlamak -örneğin mağaza düzenlerine ve iletilen mesajlara nasıl tepki verdiklerini kavramak- amacıyla Simile ile çalıştığını söyledi. Park, girişimin ayrıca finans kuruluşları ve eğlence sektörü şirketleriyle de iş birliği yaptığını ekledi.

Simile, farklı sektörler için simüle edilmiş paneller oluşturuyor ve müşterilerin belirli bir kitleyi anlamak istemesi durumunda ek veriler topluyor. Park; Gallup gibi, katılıma onay vermiş gerçek insanlara erişimi olan kuruluşlarla yapılan ortaklıklar sayesinde, dünya genelinde 40 milyondan fazla insana ait verilerden yararlandıklarını belirtti. Ayrıca şirket, modelleri ni eğitmek için işlem geçmişi hareketlilik verileri gibi davranışsal bilgileri kullanıyor.

Park, **"Eğer insanların simülasyonlarını oluşturabilir ve onlara dilediğimiz zaman her türlü soruyu sorabilirsek, bu durum şirketler için adeta bir 'süper güç' haline gelir"** diyor.

KTT-5.qxp_KTT 30.10.2026 15:13 Page 1



K9 üretimi başladı

Yıllık 100 bin adet üretim kapasitesine sahip Tofaş'ın K9 projesinde, üretilecek araçların yaklaşık yüzde 20'sinin ihraç edilmesi hedefleniyor...

BURSA-Tofaş, Koç Holding ve Stellantis ortaklığının yeni dönemini simgeleyen stratejik yatırımlarına bir yenisini daha ekledi. Eylül 2025'te Stellantis ile imzalanan anlaşma kapsamında hayata geçirilen K9 projesi, 26 Ekim 2026, Pazartesi günü Tofaş Fabrikası'nda düzenlenen törenle seri üretim aşamasına geçti. Tören, Türk otomotiv sanayiinin hafif ticari araç üretimindeki güçlü konumunu tahkim eden tarihi bir adıma sahne oldu.

K9 projesinin üretime başlangıç töreninin en anlamlı anlarından birini, Fiat Dobló 'nun yeniden Tofaş üretim bandından inmesi oluşturdu. İlk kez 2000 yılında Bursa'da üretilmeye başlanan ve 2023 yılına kadar Tofaş'ta üretimi devam eden Fiat Dobló, Türk otomotiv sanayiinde olduğu kadar ticari araç pazarında önemli bir başarı elde etti. Türkiye'de 26 yılda 600 bin adedin üzerinde satışa ulaşan model, farklı nesilleri ve gövde seçenekleriyle ticari hayatın en tanınan araçlarından biri haline geldi.

Üç yıllık aranın ardından yeniden Bursa'da üretilecek Dobló'nun K9 projesi kapsamında banttan inen ilk araç olması, Tofaş'ın üretim mirasını geleceğe taşıyan simgesel bir başlangıç olarak öne çıktı. Yaklaşık 300 milyon ABD Doları yatırımla hayata geçirilen K9 projesi kapsamında Citroën Berlingo, Fiat Dobló, Opel Combo, Peugeot Rifter ve Peugeot Partner modelleri Bursa'da üretilecek.

Yıllık 100 bin adet üretim kapasitesine sahip projede, üretilecek araçların yaklaşık yüzde 20'si nin ihraç edilmesi hedefleniyor. K9 projesinin devreye girmesi ve mevcut K0 projesinin yaklaşık 100 bin adetlik tam kapasiteyle üretime devam etmesiyle Tofaş'ın yıllık bitmiş araç üretim hacminin 230-250 bin adet seviyelerine ulaşması öngörülüyor.

K9 kapsamında 2034 yılının son çeyreğine kadar yaklaşık 660 bin adet aracın üretilmesi hedefleniyor. Böylece Tofaş, Stellantis'in bölgesel üretim ağı içerisindeki stratejik konumunu güçlendirirken, Türkiye'nin hafif ticari araç üretimindeki iddiasını da ileri taşıyacak.



Dört farklı markayı kapsayan K9 projesiyle Tofaş, hafif ticari araç üretimindeki çok markalı yapısını güçlendirecek. Citroën Berlingo, Fiat Dobló, Opel Combo, Peugeot Rifter ve Partner modelleri, ticari taşımacılığa yönelik kargo ve yolcu taşımacılığına uygun kombi versiyonlarıyla üretilecek. Çoklu enerji platformuna uygun üretim altyapısı ise ilerleyen dönemde elektrikli hafif ticari araçlara yönelik talebin artması halinde Tofaş'a ilave üretim esnekliği sağlayacak.

Geleceğin Petrolü

Veri Ekonomisi ve Dijital Sermayenin Yükselişi

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com



EconoMix

YİRMİ birinci yüzyılın küresel ekonomi düzeninde en çok kullanılan ve kabul gören metaforlardan biri, "Veri, geleceğin petrolüdür" ifadesidir.

Geçtiğimiz iki yüzyıl boyunca uluslararası siyaseti, savaşları, endüstriyel üretimi ve zenginlik dağılımını fosil yakıtlar, özellikle de petrol şekillendirmiştir. Ancak, günümüz dijital dünyasında jeopolitik ve makroekonomik güç dengeleri, yer altındaki ham petrol rezervlerinden, bulut sunucularında biriken ve işlenen devasa veri yığınlarına (Big Data) doğru çok radikal bir kayma göstermektedir.

Yapay zekâ, nesnelerin interneti (IoT), otonom araçlar ve akıllı şehirlerin hayatımızı tamamen kuşattığı bu yeni çağda veri; üretimin, inovasyonun ve finansal değer yaratma süreçlerinin en temel ve vazgeçilmez ham maddesi haline gelmiştir.

Verinin petrole benzeyen en önemli özelliği, ham haliyle doğrudan kullanılamaması ve ekonomik bir değer ifade etmemesidir. Tıpkı ham petrolün rafinerilerde işlenerek benzine, plastiğe veya motor yağına dönüştürülmesi gibi, ham verinin de yapay zekâ algoritmaları ve veri analitiği yöntemleriyle işlenmesi, anlamlandırılması ve stratejik bilgiye dönüştürülmesi gerekmektedir.

İşlenmiş veri; şirketlere tüketici davranışlarını milisaniyeler içinde tahmin etme, üretim süreçlerini hatasız optimize etme ve kişiselleştirilmiş yeni nesil hizmetler sunma gücü vermektedir.

Bu durum, küresel ölçekte operasyonel maliyetleri fahiş oranda düşürürken, verimlilik oranlarını ise daha önce hiç görülmemiş zirve noktalara taşımaktadır.

Ancak, bu yeni veri ekonomisi, petrolden çok daha yıkıcı küresel riskleri ve tekelleşme krizlerini de beraberinde getirmektedir.

Dünya'nın en büyük veri rezervlerini ellerinde bulunduran sınırlı sayıdaki teknoloji devi (Big Tech), küresel piyasalarda muazzam bir siber güç ve tekel konumu elde etmiştir. Bu durum, siber güvenlik tehditlerini, ulusal egemenlik tartışmalarını ve bireysel veri gizliliği ihlallerini makroekonomik birer güvenlik sorununa dönüştürmüştür.

Hükümetler artık sınır ötesi veri akışlarını denetlemek ve dijital sınırlarını korumak için çok katı yasal düzenlemeler ve veri milliyetçiliği politikaları geliştirmektedir.

Sonuç olarak; geleceğin petrolü olan veriyi en doğru şekilde toplayan, saklayan, işleyen ve bunu yapay zekâ altyapılarıyla katma değerli hizmetlere dönüştüren toplumlar geleceğin küresel liderleri olacaklardır.

Veri rafinerilerini ve güçlü siber egemenlik mekanizmalarını proaktif olarak inşa edemeyen ülkeler ise dijital çağın sömürgesi olma riskiyle karşı karşıya kalacaklardır.

Data as the New Oil of the Global Economy

In the modern digital landscape, data has undeniably emerged as the definitive "oil of the future," systematically reshaping geopolitical power and macroeconomic wealth distribution. Just as crude oil drove the traditional industrial revolution, massive datasets now serve as the primary raw material powering artificial intelligence, autonomous networks, and smart city infrastructures. However, raw data requires sophisticated algorithmic refinement to be converted into actionable commercial value and precise predictive consumer insights.

Organizations that successfully refine this digital asset can drastically minimize operational expenses while maximizing industrial efficiency worldwide. Conversely, this data-driven paradigm fuels hyper-monopolization among a limited number of global tech conglomerates, creating critical challenges regarding cyber security and data privacy. Consequently, sovereign nations are aggressively enforcing digital borders and data nationalism frameworks to protect domestic infrastructure.

Ultimately, long-term global economic leadership belongs to nations that establish advanced data refineries and secure digital sovereignty.

Sıcaklıklar EV'nin ömrünü belirliyor!

Geotab'ın araştırmasına göre batarya kapasitesini en hızlı düşüren etkenlerin başında hızlı şarj, sıcak hava gelirken, kapasite kaybı aracın değerini etkiliyor...

ABD-Elektrikli aracınızın bataryası oldukça dayanıklıdır; ancak bu, onun hasar görmeye ceği anlamına gelmez. Filo takip ve yönetim hizmetleri sunan Geotab tarafından yapılan bir araştırma, yoğun kullanılan elektrikli araç bataryalarının bile sekiz yılın ardından orijinal depolama kapasitelerinin yaklaşık yüzde 82'sini koruyabildiğini, ancak çeşitli faktörlerin bu bozulma hızını etkile diğini ortaya koyuyor. Geotab 'a göre, elektrikli araçlarda yıllık ortalama batarya bozulma oranı yaklaşık %2,3'tür. Bu kayıp; aracınızın menzilini, performansını ve ilerideki ikinci el değerini olumsuz etkileyebilir. Dolayısıyla çalışma, bataryanızı daha uzun ömürlü kılmak için dikkat etmeniz gereken bazı noktalara işaret ediyor. Aracınızı nasıl şarj ettiğinizden yaşadığınız bölgenin sıcaklığına kadar pek çok etken, elektrikli araç bataryanızın zarar görmesine yol açabilir.

Geotab, 2020 yılından bu yana elektrikli araç bataryalarındaki bozulma üzerine araştırmalar yayımlıyor. Nisan 2026 tarihli bu güncel çalışmada, 21 farklı modelden 22.700'den fazla elektrikli araç analiz edildi. Veriler, Geotab'ın **"gerçek dünya telemetrisi"** olarak adlandırdığı, doğrudan araçlardan elde edilen bilgilerden oluşuyor. Çalışmada ayrıca, verilerin toplulaştırılıp ortalamalarının alındığına; dolayısıyla belirli bir aracın, kullanılan batarya türüne ve kullanım şekline bağlı olarak ortalamadan daha hızlı veya daha yavaş bir bozulma gösterebileceğine dikkat çekiliyor.

Bu bulgular, elektrikli araçlara yönelen tüketici sayısının arttığı bir döneme denk geliyor. Kelley Blue Book verileri, son beş yıl içinde elektrikli araç sahipliğinde -zaman zaman yaşanan küçük düşüşlere rağmen- genel bir artış olduğunu gösteriyor. Yaklaşık bir yıl önce, ABD'deki yeni araç satışlarının yaklaşık yüzde 10'unu elektrikli araçlar oluşturuyordu. Geçtiğimiz yıl, bu araçların satın alımını teşvik eden federal vergi indiriminin sona ermesiyle satışlar yüzde 6 veya daha düşük seviyelere geriledi. Ancak Kelley Blue Book'tan gelen güncel veriler, bir toparlanma yaşandığını ve sürücülerin elektrikli araçlara olan ilgisinin devam ettiğini gösteriyor.



EV hedefini 2030'a kadar azaltacak!

İngiliz hükümetin 2030 için belirlenen elektrikli araç satış hedefini zayıflatmayı değerlendirmesi, ülkede elektrikli araçlara geçişi yavaşlatabilir...

LONDRA-Geçtiğimiz ay İngiltere'de satılan yeni otomobillerin yarısından fazlası -hibritler de dahil edildiğinde- elektrikliydi; sadece tamamen elektrikli araçların toplam yeni otomobil satışları içindeki payı ise yaklaşık %28 oldu. Ancak, talep beklenti arasında farklı bir tablo oluştu. İklim düşünce kuruluşu ECIU'ya göre hedefin İngiliz hükümetinin yüzde 50'ye çekmesi, Rosebank petrol sahasından çıkarılacak petrolün yakılmasıyla oluşacak emisyonun yarısından fazlası kadar ek karbon salımına yol açacağını gösteriyor olmasıyla işler değişti. Elektrikli Araç Derneği'nin anketine göre sürücülerin büyük çoğunluğu tasarruf ettiğini söylerken, ECIU elektrikli araçların işletme maliyetinin daha düşük olduğunu ve hedefi zayıflatmanın tüketiciye yaramayacağını belirtiyor. Hükümet kararın henüz alınmadığını belirtiyor.



KTT-6.qxp_KTT 30.10.2026 15:13 Page 1

Metro raylarında değişim yenileme zamanı

Büyükşehir Belediyesi, kent içi ulaşımda önemli rol üstlenen İzmir Metrosu'nda ray ve makas yenileme çalışmalarını sürdürüyor. Yolcu güvenliğini artırmak ve seferlerin kesintisiz devam etmesini sağlamak amacıyla yürütülen çalışmalar, gece saatlerinde seferlerin sona ermesinin ardından gerçekleştiriliyor. İşlemleri, sabah ilk sefer öncesin de tamamlanarak hattın hizmete hazır hale getirilmesi sağlanıyor. Yenileme ile yolcu güvenliği metro hattı korunması amaçlanıyor.

Mersin'de Toroslar'a ulaşım yatırımı yapılıyor

Mersin Büyükşehir Belediyesi Yol Yapım Bakım ve Onarım Dairesi Başkanlığı, Toroslar ilçesinde ulaşım altyapısını güçlendirmek amacıyla çalışmalarını sürdürüyor. İlçe genelinde 2019 yılından bu yana gerçekleştirilen yatırımlarla mahalle yolları yenilenirken, kırsal bölgelerde de ulaşım konforunun artırılması hedefleniyor. Çalışmalar kapsamında sıcak asfalt, sathi kaplama, kaldırım, katlı kavşak ve menfez imalatları gerçekleştirildi. Ayrıca, Hüseyin Okan Merzeci Bulvarı üzerinde, İsmet İnönü ile Akbelen bulvarları arasındaki güzergahta asfalt kaplama çalışması yapıldı.

Trabzon Rusya hattında doğrudan ulaşım

Rusya Federasyonu Trabzon Başkonsolosu Aleksandr Kantemirov, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nı ziyaret ederek TTSO Başkanı Erkut Çelebi ve yönetim kurulu üyeleriyle bir araya geldi. Görüşmede Türkiye ile Rusya arasındaki ticaret hacmi, Trabzon'un Rusya ile geçmişten gelen ekonomik ilişkileri, iş insanlarının karşılıklı temaslarının artırılması ve iki bölge arasında doğrudan ulaşım imkanlarının geliştirilmesi ele alındı. TTSO Başkanı Erkut Çelebi, Rusya ile ticari ilişkileri geliştirmek istediklerini söyledi.





Eskişehir'de minibüs denetimlerine devam

Zabıta Dairesi Başkanlığı trafik zabıta ekipleri, Eskişehir Emniyet Müdürlüğü ve Eskişehir Şoförler Odası iş birliğiyle kent genelinde minibüslere yönelik denetim gerçekleştiriyor...

ESKİŞEHİR-Büyükşehir Belediyesi, vatandaşların güvenli, konforlu ve düzenli ulaşım hizmeti almasını amaçlayan denetimlerde, toplu taşıma araçlarının mevzuata uygunluğu kontrol etmeye devam ediyor. Yürürlükteki yönetmelikler çerçevesinde gerçekleştirilen denetimlerde minibüslerin güzergâhlarına uygun hareket edip etmediği, yolcu kapasitesine uyulup uyulmadığı, sefer saatleri ve çalışma ruhsatları kontrol edildi. Kurallara uygun ve güvenli ulaşım hizmetinin sağlanmasını hedefleyen çalışmalarla hem yolcu güvenliğinin korunması hem de kent içi ulaşım düzeninin güçlendirilmesi amaçlandı.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, vatandaşların güvenli ve sorunsuz bir ulaşım deneyimi yaşayabilmesi için denetimlerin düzenli olarak devam edeceğini belirtti. Büyükşehir Belediyesi, toplu taşıma hizmetlerine ilişkin vatandaşlardan gelen bildirimleri de dikkate alıyor. Minibüslerle ilgili talep, öneri ve şikâyetlerini iletmek isteyen vatandaşlar, 153 İç Çağrı Merkezi aracılığıyla yetkililere ulaşabiliyor.





Kooperatif temsilcileri Vali ile görüştü

SİİRT-Siirt Valisi ve Belediye Başkan Vekili Dr. Kemal Kızılkaya, kentte faaliyet gösteren toplu taşıma kooperatiflerinin temsilcileriyle bir araya gelerek ulaşım hizmetlerine ilişkin talep ve önerileri dinledi. Siirt Belediyesi Meclis Toplantı Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıya, 2, 7 ve 8 No'lu toplu taşıma kooperatiflerinin temsilcileri Halil Baksül, Adem Yılmaz ve Musa Kaçar ile beraberindeki heyet katıldı. Toplantıda, kent içi toplu taşıma hizmetlerinin mevcut durumu, sahada karşılaşılan sorunlar ve çözümleri ele alındı.



Şoförlere trafik güvenliği anlatıldı

DENİZLİ-İl Emniyet Müdürlüğü, yeni eğitim-öğretim döneminin başlamasıyla birlikte okul servislerine yönelik eğitim çalışmalarını sürdürdü. Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından 19 Ekim'de duyurulan eğitim programı, Denizli Şoförler ve Otomobilciler Odası Toplantı Salonu'nda gerçekleştirildi. Öğrencilerin okullarına güvenli ve huzurlu bir şekilde ulaşmalarını sağlamak amacıyla düzenlenen eğitime toplam 161 okul servis şoförü ve rehber personel katıldı. Eğitimde, okul servis araçlarının taşıması gereken şartlar ve sürücülerin yükümlülükleri hakkında bilgilendirme yapıldı.



133 servis şoförüne trafik eğitimi verildi

AMASYA-Öğrenci taşıma faaliyetlerinin daha güvenli sürdürülebilmesi adına okul servis şoförleri, rehber personeller ve okul yöneticilerine yönelik kapsamlı bir bilgilendirme toplantısı organize edilen Amasya'da İl Millî Eğitim Müdürlüğü Konferans Salonu'nda gerçekleştirilen programda öğrencilerin okullarına güvenli şekilde seyahat etmesi için 133 servis şoförüne güvenli trafik eğitimi verildi. Trafik ekipleri tarafından gerçekleştirilen sunumlarda; 133 okul servis şoförü, 40 rehber personel ve 23 okul idarecisi olmak üzere toplamda 196 kişiye ulaşıldı. Toplantıda, servis taşımacılığında "Sıfır Hata" hedefi ön plana çıkarıldı, anlatıldı.



Öğrencilere trafik güvenliği eğitimi

IĞDIR-Öğrencilerin huzur ve güven içerisinde eğitim almalarını sağlamak amacıyla okul çevrelerinde yürütülen önleyici ve koruyucu çalışmalar devam ediyor. Iğdır Valiliği koordinesinde, İl Jandarma Komutanlığı Trafik Jandarması timleri tarafından 2026-2027 eğitim öğretim yılı kapsamında öğrenci servis araçlarına yönelik denetimler gerçekleştiriliyor. Çalışmalar kapsamında 16 okulda trafik güvenliği eğitimleri düzenlendi. Eğitimlerde, bin 217 öğrenciye trafik kuralları, dikkat edilmesi gereken hususlar anlatıldı.



Büyükşehir'den Kanopi çalışması

Büyükşehir Belediyesi, kent genelindeki 19 metro istasyonu ve al geçit çıkışında kanopi (üst örtü) çalışmalarına başladı...

ANKARA-Büyükşehir Belediyesi, kent genelinde 19 metro istasyonu ve alt geçitte kanopi (üst örtü) çalışmalarına başladı. Yürüyen merdivenleri olumsuz hava koşullarına karşı korumak, kullanım ömrünü uzatmak ve arıza ile bakım maliyetlerinin düşürülmesinin hedeflendiği çalışma ile ayrıca vatandaşlara konforlu ve güvenli ulaşım sunulacak.

Kent Estetiği Daire Başkanlığı'nın yürüttüğü çalışmalar kapsamında; Yüksel Caddesi, Sakarya Caddesi, Tarım Bakanlığı'ndaki üç istasyon ve Koru D çıkışlarında çalışmalar tamamlandı. Akay alt geçitleri ve Karanfil Caddesi'ndeki uygulamaların ise bir hafta içerisinde bitirilmesi planlanıyor. Program dâhilinde Emek İş Hanı, Ziya Gökalp, Meşrutiyet, Necatibey, MTA ve AKM istasyonlarında kanopi uygulamaları sırasıyla devam edilecek. Çalışmaların birkaç ay içerisinde tamamlanacak.

Çalışmalar hakkında bilgi veren Kent Estetiği Daire Başkanlığı, Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü Mimar Nursena Özdoğan: **"Ankara genelinde 19 metro istasyonunun çıkışında kanopi yani üst örtü çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Çalışmalarla yürüyen merdivenleri yağ mur, kar ve dolu gibi olumsuz hava koşullarından koruyarak kullanım ömürlerini uzatmayı arızaları ve bakım maliyetlerini azaltmayı hedefliyoruz. Aynı zamanda vatandaşlarımızın metro istasyonlarına giriş ve çıkışlarını daha güvenli, konforlu ve korunaklı hâle getiriyoruz. İstasyonların mimarisine ve kent estetiğine uygun şekilde yürütülen çalışmalarla ulaşım altyapılarını korurken kamu kaynaklarını kullanıyoruz."**

Bingöl'de ulaşım için kalıcı çözüm çağrısı

Bingöl'de bazı sivil toplum kuruluşları ve dernekler, şehir içi ulaşım ücretlerindeki artışa tepki göstererek belediyeye ait alternatif bir toplu taşıma hattı kurulmasını talep etti...

BİNGÖL-Bingöl'de şehir içi ulaşımda yaşanan sorunlara dikkat çeken sivil toplum kuruluşları ve dernekler, ücretlerin yeniden değerlendirilmesi ve vatandaşların mağduriyetlerinin giderilmesi çağrısında bulundu. BİNSİDAP, Bingöl İslami Kardeşlik Platformu, Zikte Sürkap Platformu, Tüm Muhtarlar Derneği ve Bingöl Engelliler Platformu'nun yaptığı ortak basın açıklamasında, ulaşım ücretlerindeki artışın özellikle öğrencileri, emeklileri, engelli bireyleri ve dar gelirli aileleri etkilediği ifade edildi.

Son günlerde Bingöl merkez mahalle muhtarlarının da kendilerini arayarak vatandaşların ulaşım sorunlarından ciddi rahatsızlık duyduğunu dile getirdiği belirtildi. Açıklamada, çevre illerle kıyaslandığında Bingöl'deki ulaşım ücretlerinin yüksek olduğu savunularak aktarma ücretleri, yetersiz güzergâhlar ve alternatif ulaşım imkânlarının sınırlılığına dikkat çekildi.

Ulaşım esnafını veya herhangi bir kurumu hedef almadıklarını belirten platform temsilcileri, işletme maliyetlerinin yanı sıra vatandaşların ekonomik koşulları nın da dikkate alındığı, makul ve adil bir ücret politikasının oluşturulmasını istedi.



Köyceğiz'in üç önemli güzergahı yeniliyor

Köyceğiz'de yaklaşık 70 km.'lik yol ağında altyapı ve yol yenileme çalışmalarını sürüyor...

MUĞLA-Büyükşehir Belediyesi, Köyceğiz ilçesinde ulaşım altyapısını modernize etmek ve yağışlı dönemlerde yaşanabilecek olumsuzlukları en aza indirmek amacıyla çalışmalarına devam ediyor. Büyükşehir Belediyesi, kendi yetki ve sorumluluğunda bulunan yaklaşık 30 km.'lik yol ağı ile Köyceğiz Belediyesi imzalanan protokol kapsamında ilçe belediyesine ait yaklaşık 40 km.'lik yol ağında altyapı ve üstyapı çalışmalarını kış se zonuna girmeden sürdürüyor.



KTT-7.qxp_KTT 30.10.2026 15:12 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

VW Çin'de geliştirecek G.Amerika'da satacak!

Volkswagen, bugüne kadar yalnızca Çin'de satılan araçlarda kullandığı teknolojiyi dış pazarlara taşıyor. İlk modeller on yılın sonunda Güney Amerika'da satışa sunulacak...

HEFEI-Volkswagen, Çin'de geliştirdiği teknolojiyi, Güney Amerika 'dan başlamak üzere diğer pazarlar da satılan otomobillerinde kullanmayı planlıyor. Otomobil üreticisi bugüne dek, Çin'de geliştirdiği teknolojiyi yalnızca yine Çin'de satılan araçlar için kullanıyordu. Planın merkezinde, Volkswagen'in **"Compact Main Platform"** *(Kompakt Ana Platform)* adlı platformu ve **"China Electronic Architecture"** *(Çin Elektronik Mimarisi)* yer alıyor. Her ikisi de grubun Hefei'deki araştırma merkezinde, Çinli ortaklarla birlikte geliştirildi. Bunlar, Volkswagen'in **"Küresel Güney"** *(Global South)* olarak adlandırdığı, gelişmekte olan pazarlara yönelik yeni modellerin temelini oluşturacak. Bu araçların ilki, on yılın sonuna doğru Güney Amerika pazarına girecek. Ayrıca Volkswagen, önümüzdeki birkaç yıl içinde Çin'de üretilen Volkswagen ve Jetta marka otomobillerden daha fazlasını Güney Amerika ve Afrika'ya ihraç etmeyi planlıyor. Güneydoğu Asya da bir diğer olası hedef pazar konumunda. Ancak Volkswagen, Çin'de geliştirilen modellerin Avrupa veya Kuzey Amerika'da satılması ihtimalini şimdilik dışlıyor.

VW CEO'su Oliver Blume, Çin 'i grup için kilit bir inovasyon motoru olarak tanımlayarak, bu strateji yi **"Çin'de ve ötesinde"** *(in China, and beyond)* şeklinde ifade etti.

Söz konusu elektronik mimari, Çinli elektrikli araç üreticisi Xpeng ile birlikte geliştirildi. Bu mimari, özelliklerinin büyük bir kısmı yazılım aracılığıyla yönetilen ve güncel lenen **"yazılım tanımlı"** *(software-defined)* otomobiller için tasarlandı ve çeşitli platformlar ile motor tipleriyle uyumlu çalışabiliyor.

Volkswagen ayrıca, 850 voltluk hızlı şarj teknolojisini, aracın belirli koşullar altında kendi kendine sürüş yapabildiği **"3. Seviye"** *(Level 3)* otonom sürüşe hazırlık özelliğiyle birleştiren **"VEGA"** adlı bir teknoloji paketini de tanıttı. Bu paketin 2027 yılında piyasaya sürülmesi planlanıyor.

Şirket, Çin'de otomobil üretimini bu şekilde gerçekleştirmenin, geliştirme süresini yüzde 30'a varan oranda kısaltabileceğini belirtiyor. Volkswagen ayrıca, bir zamanlar büyük bir kâr kaynağı olan Çin biriminin, tasarım ve ihracat için daha düşük maliyetli bir merkez haline gelmesini hedefliyor. Bu değişim, şirketin 89 yıllık tarihindeki en kapsamlı yeniden yapılanma sürecinin bir parçasını oluşturuyor.

Bu stratejik yön değişimi, Volkswagen'in Çin pazarında BYD ve Geely gibi yerel rakiplerine karşı pazar payı kaybettiği bir döneme denk geliyor. Reuters'ın haberine göre, şirketin Xpeng ve Horizon Robotics ile kurduğu ortaklıklar henüz ticari açıdan büyük bir başarıya ulaşmış değil. Çin pazarı aynı zamanda giderek daha zorlu bir hale geliyor. VW'nin Çin operasyonlarının başında bulunan Ralf Brandstatter, ülkedeki binek otomobil pazarının bu yıl %20 oranında, yani yaklaşık 4,5 milyon araçlık bir miktarda küçülmesini bekliyor.





El Nino son 40 yılın en güçlüsü olabilir!

BM, 2026 sonuna doğru güçlenmesi beklenen El Nino'nun modern ölçüm tarihinin en şiddetli seviyesine ulaşacağını belirtti...

ABD-Birleşmiş Milletler, Pasifik Okyanusu'nda gelişen El Nino ha va olayının dünya genelinde ciddi sonuçlar doğurabileceğini açıkladı. Yetkililer, yılın son aylarında etkisini artırması beklenen olayın sıcaklıkları yükseltebileceğini, kuraklık ve selleri şiddetlendirebileceğini belirterek hükümetlere hazır lık çağrısında bulundu. Ayrıca, Cenevre'de gazetecilere konuşan Dün ya Meteoroloji Örgütü (WMO) Genel Sekreteri Celeste Saulo, mevcut El Nino'nun şimdiye kadar kaydedilen en güçlü olaylardan biri olabileceğini söyledi.

Saulo, **"Mevcut El Nino'nun gücü daha önce görülmemiş seviyelere ulaşabilir. Kelimenin tam anlamıyla son 40 yıldır kullandığımız ölçüm grafiklerinin sınırlarını aşabilir"** diye konuştu.

WMO'nun son tahminlerine göre tropikal Pasifik'teki deniz yüzeyi sıcaklıkları, kasım-ocak döneminde normal seviyelerin 3.8 derece üzerine çıkabilir. Bunun, El Nino sırasında genellikle gözlemlenen sıcaklık artışının çok üzerinde olduğu belirtildi. Saulo, El Nino'nun 2026'nın sonlarına doğru en güçlü seviyesine ulaşmasının beklendiğini, ancak etkilerinin daha uzun süre hissedileceğini açıkladı.

BM İnsani İşlerden Sorumlu Genel Sekreter Yardımcısı Tom Fletcher, yaklaşan El Nino'nun aşırı sıcaklık, kuraklık ve seller yoluyla ciddi insani sonuçlar doğurabileceğini söyledi. Fletcher, hava olayının etkilerinin yalnızca doğrudan etkilenen ülkelerle sınırlı kalmayacağını belirterek küresel ekonomide sarsıntılara, çatışmalara ve göç hareketlerine yol açabileceği uyarısında bulundu.

BM'nin mevcut insani yardım sisteminin bu ölçekteki bir tehditle tek başına başa çıkamayacağını vurgulayan Fletcher, hükümetler ve uluslararası finans kuruluşlarından felaketler yaşanmadan önce kaynak ayırmalarını istedi.

BM yetkilisi, en yüksek risk altındaki 11 ülkeye destek sağlamak amacıyla 50 milyon dolar kaynak ayrıldığını duyurdu. Destek verilecek ülkeler arasında Çad, El Salvador, Etiyopya, Somali ve Güney Sudan bulunuyor.



IEA elektrik uyarısı: Talep güçlü artıyor

Güneydoğu Asya'da hızla artan elektrik talebinin ve temiz enerji tedarik zincirlerinin az sayıda ülkede yoğunlaşmasının yeni zorluklar yarattığı belirtildi...

IEA (Uluslararası Enerji Ajansı) İcra Direktörü Fatih Birol, temiz enerji tedarik zincirlerinin az sayıda ülkede yoğunlaşmasının, enerji talebi hızla artan Güneydoğu Asya ülkeleri açısından yeni bir zorluk oluşturduğunu söyledi. Birol, Singapur Uluslararası Enerji Haftası kapsamında düzenlenen konferansta yaptığı konuşmada, küresel enerji sisteminde elektriğin giderek daha belirleyici hale geldiğini ifade etti. Petrol ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) kullanımının süreceğini belirten Birol, elektrik talebindeki artışın güçlü olduğunu vurguladı.

Birol, temiz enerji tedarikinde baskın konumda bulunan ülkelerin adını vermezken güneş panellerinden rüzgar türbinlerine, elektrikli araçlardan bataryalara kadar yenilenebilir enerji ekipmanlarında Çin'in dünyanın açık ara en büyük tedarikçisi olduğu biliniyor.

Birol, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) ülkelerinde elektrik talebinin toplam enerji tüketiminden iki kat daha hızlı arttığını belirtti. Endüstriyel elektrifikasyon, klima ihtiyacı, elektrikli araçların yaygınlaşması ve veri merkezleri, bölgedeki talep artışının başlıca unsurları arasında yer alıyor.

Enerji alanındaki düşünce kuruluşu Ember'in verilerine göre; Güneydoğu Asya ülkeleri, Çin'in temiz enerji ihracatındaki hızlı büyümenin önemli itici güçlerinden biri haline geldi. Bölge ülkeleri, 2026 yılına kadar Çin üretimi temiz teknoloji ürünlerine 20 milyar dolardan fazla yatırım yaptı.

Jeopolitik gerilimlerin küresel enerji piyasaları üzerindeki etkisinin giderek arttığına dikkati çeken Birol, meslek hayatında jeopolitiğin enerji sektörü üzerindeki etkisini bugünkü ölçüde güçlü görmediğini, jeopolitiğin enerji sektöründeki rolünün daha da belirginleşmesini beklediğini belirterek enerji güvenliğinin bugünkünden çok daha önemli hale geleceğini ifade etti.

"Son sekiz ayda elektrikli otomobil satışlarında çok güçlü bir büyüme görüyorum" diyen Birol, Çin dışındaki küresel elektrikli araç satışlarının, çatışma dönemin de önceki eğilimlerin yüzde 60 üzerine çıktığını kaydetti.



Çin karbondioksitle elektrik depoluyor

Çin, karbondioksiti kullanarak elektrik depolayan 100 MW'lık tesisi devreye aldı. Yılda 200 milyon kWh elektrik üretmesi beklenen sistem, kömür tüketimi ve karbon emisyonlarını azaltacak...

ÇİN-Yaklaşık 56,5 hektarlık alana yayılan ve 2 Ekim 'de şebekeye bağlanan te sis, 100 MW güç ve 1.000 MWh enerji depolama ka pasitesine sahip. Sistem, enerji depolamak ve yeniden elektrik üretmek için kapalı bir döngü içerisinde karbondioksitten yararlanıyor. Elektrik talebi düşük olduğu saatlerde enerji depolanırken talebin yüksek olduğu dönemlerde yeniden şebekeye aktarılıyor.

Proje kapsamında beş gaz depolama odası, 141 sıvı depolama ünitesi ve 97 termal depolama ünitesi bulunuyor. Sistemin temel bileşenleri arasında gaz ve sıvı depolama altyapısının yanı sıra sıkıştırma, ısı depolama, ısı değişimi ve gen leşme yoluyla elektrik üretimi sistemleri yer alıyor. Sıkıştırılmış karbondioksit enerji depolama sistemi, elektrik talebinin düşük olduğu saatlerde şebekedeki fazla enerjiyi kullanarak ça lışıyor. Elektrik motorları kompresörleri harekete geçiriyor ve normal sıcaklık ile basınç koşullarındaki karbondioksit sıkıştırılıyor. Bu işlem sırasında ortaya çıkan ısı, daha sonra kullanılmak üzere termal depolama sisteminde tutuluyor.

Elektrik ihtiyacının artığı saatlerde ise depolanan sıvı karbondioksit buharlaş tırılıyor ve bu sayede genleşerek türbinleri çalıştırıyor. Türbinlerin jeneratörleri harekete geçirmesiyle yeniden elektrik üretiliyor. Böylece sıkıştırma, sıvılaştırma, depolama, buharlaştırma ve genleşme aşamalarından oluşan çevrim tamamlanıyor.

China Huadian'ın verdiği bilgilere göre tesis, baş latıldıktan sonra 20 dakika içerisinde tam yükte çalışabilecek şekilde tasarlandı. Sistem, dakika ölçeğinde tepki verebiliyor ve altı saatten uzun süre boyunca kesintisiz elektrik üretimini destekleyebiliyor. Tesisin en az 30 yıl boyunca hizmet vermesi bekleniyor.

Tesisin tam kapasite ile işletmeye alınmasıyla birlikte yılda yaklaşık 200 milyon kWh elektrik üretmesi bekleniyor.

Projenin yıllık 50 bin ton standart kömür tasarrufu sağlaması ve karbondioksit emisyonlarını yak laşık 170 bin ton azaltması öngörülüyor.





BS-VI normu kısıtlamaları

Delhi'de yürürlüğe girecek hava kirliliği önlemleri kapsamında BS-VI normunu karşılamayan şehir dışı kayıtlı araçlara kısıtlama getirilmeye hazırlanılıyor...

HİNDİSTAN-Delhi'nin hava kirliliği kontrol önlemleri, 1 Kasım'dan itibaren sıkılaştırılacak ve BS-VI standartlarına uymayan araçlara yönelik kısıtlamalar da dahil olmak üzere birçok ön lem getirilecek. Uzmanlara göre, daha sıkı kısıtlamalar, elektrikli araç (EV) temasını güçlendirebilir ve Ather Energy, TVS Motor Company, Bajaj Auto ve Tata Motors gibi elektrikli mobilite alanında faaliyet gösteren otomobil şirketleri için potansiyel fırsatlar yaratabilir. Delhi'nin hava kirliliği önlemleri kapsamında, Ulusal Baş kent Bölgesi (NCR) genelinde emisyonları azaltmak için araç kullanımına kısıtlamalar, daha yüksek park ücretleri ve diğer uygulama adımları getirilecek. Önemli kısıtlamalardan biri, Delhi dışında kayıtlı olup Bharat Stage VI (BS VI) emisyon standartlarını karşılamayan araçların kısıtlanmasıdır.

Lemonn Araştırma Başkanı Gaurav Garg'a göre, Delhi'nin kirliliği azaltmaya yönelik aldığı önlemlerin elektrikli araç kullanımına geçişi doğrudan teşvik etme etkisi sınırlı kalacak ve kısa vadede elektrikli araç hisseleri yerine geleneksel ticari araçların öne çıkacağını öngörüyor.

Garg, **"Daha büyük kaldıraç Delhi EV Politikası 2.0'dır. 1 Ocak 2027'den itibaren Delhi'de sadece elektrikli otomobil ve hafif ticari araçların yeni tesciline izin verecektir. Delhi zaten benimseme konusunda lider konumda: EV'ler, 2026 mali yılı tescillerinin %12,7'sini oluştururken, ulusal ortalama yaklaşık %8-9 civarındadır. Hisse senetleri için kazançlardan ziyade duygu durumunu bekleyin"** diyor.

Kısıtlamaların kalıcı bir yasağın göstergesi olmaktan ziyade geçici olduğu görüşünü yineleyen Equitrust Solutions'ın kurucusu Rubina Singla, bu tür eylemlerin **"NCR'de daha temiz mobiliteye yönelik daha geniş düzenleyici baskıyı güçlendirdiğini"** yenileme vurguluyor.

Svolt seri üretime başladı

Çinli Svolt, 100 kWh kapasiteli yarı katı hal bataryaların seri üretimine başladı. Üretici, özellikle yüksek şarj hızı, güvenlik ve uzun kullanım ömrüyle öne çıkıyor...

ÇİN-Svolt, üçlü kimyaya (NMC) sahip yarı katı hal bataryalarını uzun vadeli bir teknoloji stratejisinin önemli bir parçası olarak görüyor. Yeni batarya, 900 voltluk yüksek gerilim sistemi üzerine inşa edildi. Sıvı soğutma teknolojisiyle desteklenen sistem, 6C şarj hızına ulaşabiliyor. Şirketin açıkladığı verilere göre batarya, 12 dakikalık şarjla 500 kilometre menzil kazanabiliyor. Bataryanın hızlı şarj sırasında güvenliğini artırmak amacıyla hücre seviyesinde ayırıcı transfer baskı teknolojisi kullanılıyor. Bu yöntemin, yüksek şarj hızlarının oluşturabileceği riskleri azaltmaya yardımcı olduğu belirtiliyor. Svolt ayrıca bataryada altı katmanlı bir koruma sistemi bulunduğunu açıkladı. Şirketin iddiasına göre bu yapı, darbelere karşı Çin'in ilgili devlet standardının üç katı seviyesinde koruma sağlıyor. Dragon Armor bataryasının bir diğer dikkat çekici özelliği ise kullanım ömrü. Svolt, bataryanın 3.000 şarj döngüsüne ulaşabildiğini ve teorik kullanım ömrünün 1 milyon kilometrenin üzerine çıkabildiğini belirtiyor.



KTT-8.qxp_KTT 30.10.2026 15:11 Page 1



AB Çin'i durduramıyor!

Çinli markaların Avrupa Birliği otomobil pazarındaki payı yüzde 10'a yaklaşırken, Avrupa'nın batarya ticaretindeki açığı 2025'te 47 milyar Euro'ya ulaştı...

- Allianz Trade tarafından yayımlanan "Geleneksel Sermayeden Stratejik Yatırımlara: Avrupa'nın Rekabetçi Bir Otomotiv Sanayisi Oluşturma Yol Haritası" raporunda, Avrupa otomotiv sektörü Çinli üreticilerin artan rekabeti, elektrikli araçlara geçiş ve teknolojik dönüşüm nedeniyle yapısal değişim sürecinden geçtiği belirtildi. Rapor, Avrupa Birliği Çin ilişkileri için karamsar bir tablo çiziyor.

- Çinli otomobil markalarının Avrupa Birliği pazarındaki payı son yıllarda yaklaşık yüzde 2'den yüzde 10'a kadar yaklaştı, ilk kez 1 milyon adedi aştı. Çinli markaların Avrupa'daki tamamen elektrikli araç pazarındaki payı yüzde 16'ya, şarj edilebilir hibrit araç pazarındaki payı ise yüzde 26'ya ulaştı. Avrupa'da Çinli araç pazarı bu yıl yüzde 5 büyürken, tamamen elektrikli satışları yaklaşık yüzde 45 arttı.



www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

2 KASIM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1055 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Akıllı enerji istasyonu

Chery, Çin'de düzenlenen 2026 Küresel İnovasyon Konferansı'nda otomotiv teknolojilerini robotikten havacılığa, akıllı tarımdan enerji yönetimine kadar farklı sektörlere taşıyan yeni nesil çözümlerini tanıttı. Chery, 2029 yılına kadar dünya genelinde çift yönlü enerji aktarımını destekleyen 20 bin V2G istasyonu kurmayı hedeflerken, tanıtılan Lingxiao J506 elektrikli hava aracı da 350 km/s'nin üzerinde hız ve 1.000 kilometreyi aşan menzil hedefiyle dikkat çekti. Otomotiv teknolojilerini farklı endüstrilerin ihtiyaçlarına uyarlayan şirket, küresel rekabette yalnızca otomobil üreticisi değil, çok yönlü bir teknoloji geliştiricisi olarak konumunu güçlendirmeyi amaçlıyor.

Batılı üreticilerin eski modellerle işi çok zor!

Volvo CEO'su Hakan Samuelsson, Çin otomobil pazarında Batılı üreticilerin eski iş modelleriyle rekabet etmesinin artık mümkün olmadığını söyledi...

- Volvo Car AB CEO'su Hakan Samuelsson, analistlerle yaptığı toplantıda, Avrupa'da geliştirilen otomobillerin Çin'de yüksek fiyatlarla satılmasına dayanan eski modelin artık işlemediğini, satılamaz olduğunu söyledi. Samuelsson, "Avrupa'da geliştirilen küresel otomobillerin Çin'de yüksek fiyatlarla satıldığı eski formülle artık kimse başarılı olamaz. O devir artık kapandı" dedi.

- Çin otomobil pazarındaki hızlı değişimi baş langıçta hafife aldığını kabul eden Hakan Samuelsson, şirketin rekabet gücünü koruyabilmesi için ürünlerini Çinli tüketicilerin beklentilerine göre geliştirmesi gerektiğini vurguladı. 2010'dan bu yana Çinli Geely şirketinin bünyesinde bulunan Volvo, Çin pazarındaki konumunu güçlendirmek için altyapılarından fazla yararlanmayı planlıyor.

- Samuelsson, Bloomberg'e verdiği röportajda Çin'de yerel yazılımlara sahip ve bölgesel ihtiyaçlara göre geliştirilen araçlarla faaliyet göstermenin önemine dikkat çekerek, Geely ile birlikte araç geliştirme imkanının Volvo açısından önemli bir avantaj sağladığını ifade etti. Ülkedeki tüketim ve maliyet baskısı yerel elektrikli araç pazarında şirketin teslimatlarını çok olumsuz etkiledi.

- Volvo'nun Çin'de yaşadığı sorunlar, 3. çeyrek sonuçlarında da ortaya çıktı. Çin'deki teslimatları 3. çeyrekte yüzde 40'tan fazla azalan Volvo, aynı dönemde zarar açıkladı. Şirketin açıkladığı zarar, analistlerin beklentilerinin de üzerinde gerçekleşti. Mali sonuçların ardından Volvo, maliyetleri düşürmek amacıyla 5 milyar İsviçre Kronu tasarruf sağlamayı hedefleyen bir plan açıkladı.

- Volvo'nun karşı karşıya olduğu baskılar yalnızca Çin pazarıyla sınırlı değil. ABD'deki gümrük vergilerinin maliyetleri artırmasına ve elektrikli araçlara yönelik teşviklerin kaldırılması da ciddi sorun oluşturdu. Volvo, yeniden büyüme patikasına dönmek için ürün gamını yenilemeyi planlıyor. On yılın sonuna kadar Batı pazarları için 7 yeni model, Çin için de 6 model sunmak istiyor.



Türkiye'ye YZ veri merkezi kuruluyor

Türkiye, İspanyol Submer ve Fransız Aginode şirketleri ile Orta Doğu ve Afrika pazarında yapay zeka veri merkezleri geliştirmek üzere stratejik bir ortaklığa imza attı...

- Teknolojinin ve yapay zeka işlem kapasitelerine duyulan ihtiyacın hızla artması, bilişim sektöründe dev iş birliklerini beraberinde getirdi. Suudi Arabistan'ın Dammam kentinde bir araya gelen İspanya merkezli Submer ile Fransa merkezli Aginode, Türkiye'yi de kapsayan geniş bir coğrafyada veri merkezi altyapılarını güçlendirmek için resmi anlaşma imzaladı.

- Suudi Arabistan'daki imza töreniyle resmen duyurulan ortaklık kapsamında, yapay zeka altyapısının planlanması, veri merkezi tasarımı ve gelişmiş soğutma sistemleri Submer tarafından üstlenilirken, Aginode ise veri merkezlerinin en kritik bileşenlerinden olan bağlantı çözümleri ile akıllı güç dağıtım sistemlerini tek elden entegre olarak hazırlamayı hedefliyor.

- Yapay zeka teknolojilerinin yaygınlaşmasıyla birlikte işlem yoğunluğunun katlandığına dikkati çeken şirket yetkilileri, artan enerji tüketimi ve ısı yönetiminin veri merkezlerinde en kritik başlık haline geldiğine işaret etti. Submer Orta Doğu ve Afrika Genel Müdürü Khalid Aljamed, bu iş birliği sayesinde soğutma, enerji ve bağlantı ihtiyaçlarının ele alınacağını vurguladı.



Toyota hibritten vazgeçmiyor

Toyota, yeni 1.5 litrelik 4 silindirli motor ailesiyle hibrit teknolojisini baştan tasarlıyor. Daha kompakt bu sistemin yüzde 15'ten fazla yakıt tasarrufu hedefleniyor...

- Toyota, gelecekteki modellerinde kullanmak üzere sıfırdan geliştirilen yeni nesil hibrit güç aktarma sistemini duyurdu. Atmosferik ve turbo beslemeli 1,5 litre 4 silindirli motorla donatılacak sistem, yakıt tasarrufu yanında araç platformlarına entegre etmeye hazırlanıyor.

- Atmosferik motorun, Toyota'nın mevcut 1,8 litrelik motorunun ve 1,5 litrelik 3 silindirli motorunun hibrit sistemlerde üstlendiği performans hedefleniyor. Yeni motorlar, güç aktarma sisteminde kompakt elektrik motorları, güç kontrol üniteleri ve invertörler de kullanılacak.



Çinli GWM AB için Bulgaristan'ı seçti

Çinli otomotiv grubu Great Wall Motor (GWM), Avrupa'da yalnızca ithal araç satan bir üretici olarak kalmak istemiyor. Şirket, Milano'da düzenlediği Tech Day 2026 etkinliğinde Avrupa üretim planının ilk adresini açıkladı: Bulgaristan'ın Bahovitsa bölgesi. GWM'nin 2025 sonunda değerlendirdiği seçenekler arasında İspanya ve Macaristan öne çıkıyordu. Şirket, ilk aşamada SUV Ora 5'in montajına 2027'nin ilk çeyreğinde başlanması planlanıyor.



Yeni nesil DS N°7 göz kamaştırıyor

DS Automobiles, DS 7'nin yerini alan yeni nesil DS N°7'de konfor, sessizlik ve kabin yaşamına odaklanıyor. DS Automobiles'in yeni dönemini simgeleyen DS N°7, Türkiye'de premium SUV segmentine yeni bir soluk getiriyor. Fransız lüksünü ileri teknoloji ve üstün seyahat konforuyla buluşturan yeni DS N°7, PALLAS ve ÉTOILE donanım seviyeleriyle 3.700.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. DS LUMINASCREEN aydınlatmalı ön ızgarası, izolasyonlu panoramik cam tavanı ve DS DRIVE ASSIST sürüş yardım teknolojileriyle dikkat çeken DS N°7, zarafet ve teknolojinin yeni buluşma noktası olarak öne çıkıyor, DS N°7'nin teknoloji ve konfor odaklı karakterini tamamlıyor.



MG iSMART kullanıma hazır

MG'nin otomobil ile kullanıcı arasında kesintisiz bir dijital bağlantı kurmasını sağlayan MG iSMART uygulaması, Ekim 2026 itibarıyla Türkiye'de hizmete sunuldu. MG4 ürün gamında aktif hale getirilebilen uygulama sayesinde kullanıcılar, otomobillerinin birçok fonksiyonunu akıllı telefonları üzerinden uzaktan yönetebiliyor. Şarj durumunun takip edilmesinden iklimlendirme sisteminin uzaktan çalıştırılmasına, otomobilin konumunun görüntülenmesinden araç durum bilgilerinin kontrol edilmesine kadar pek çok özelliği bir araya getiren MG iSMART, elektrikli mobilite deneyimine yeni bir boyut kazandırıyor.



PETLAS ürünleri kışa hazırlanıyor

Kış lastiğinde güvenli sürüşü ileri teknoloji ve geniş ürün gamıyla destekleyen Petlas, 2026-2027 kış sezonuna yenilenen ürün seçenekleriyle hazırlanıyor. Geçtiğimiz sezon 20 ince kadar üretim gerçekleştiren Petlas, bu yıl 21 VE 22 inçlik yeni ebatları ürün gamına ekleyerek satışa sunuyor. SnowMaster 2 ve SnowMaster 2 Sport ürünlerinde geçen yıl toplam 117 olan ebat sayısını 125'e çıkaran marka, farklı araç segmentleri ve değişen kullanıcı ihtiyaçlarına daha geniş bir ürün gamıyla cevap veriyor.