



Dr. Fatih Birol
Uluslararası Enerji
Ajansı Başkanı



Ali Haydar Bozkurt
ODD Yönetim Kurulu Başkanı



Nilay Tatlısöz
Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya
Pazarlama Direktörü



Bora Şekip Güray
Sabancı Üniversitesi
IICEC Direktörü



Dr. Hayri Erce
ODD Genel Koordinatörü



Berk Çağdaş
MAİS A.Ş. Genel Müdürü



İnan Ekici
Otokoç Otomotiv Genel Müdürü



Altan Aytaç
Fiat Marka Direktörü



Anıl Gürsoy
SEAT & CUPRA & Porsche & DOD &
Doğuş Marine Services Genel Müdürü



Şükrü Bekdikhan
Mercedes-Benz Otomotiv İcra Kurulu
ve Otomobil Grubu Başkanı



Halil Karagülle
Subaru Türkiye Genel Müdürü



Zafer Başar
Yüce Auto – Škoda Genel Müdürü



Bülent Kılıçer
Honda Türkiye
Kıdemli Genel Müdür Yardımcısı



Emre Acar
Doğan Trend Motosiklet Markaları
Genel Müdür Yardımcısı



Başarı Erbaş
BMW Motosiklet
Marka Müdürü



Özgür Yücetürk
Ford Türkiye İş Biriminden Sorumlu
Genel Müdür Yardımcısı



Gino Bottaro
Volkswagen
Binek Araç Genel Müdürü



Hakan Tiftik
Borusan Otomotiv
İcra Kurulu Başkanı



Ayhan Köksal
Castrol Türkiye, Ukrayna ve
Orta Asya Direktörü



Koray Öztöpcü
Garanti BBVA
Tüketici Finansmanı Direktörü



Can Ağyel
Kia Türkiye Genel Müdürü



Tuluy Noyan
Letgo Araba Operasyonlarından
Sorumlu Genel Müdür



Murat Berkel
Hyundai Assan Genel Müdürü



Kağan Dağtekin
Doğan Trend Genel Müdürü,
Yönetim Kurulu Üyesi



Magnus Boman
Volvo Car Turkey Genel Müdürü



Charbel Abi Ghanem
Nissan Türkiye Genel Müdürü



Hakkı Işınak
Iveco Türkiye Genel Müdürü



Aslı Göker
Aurora Genel Müdür Yardımcısı

OTOMOTİV ZİRVESİ 2022



SUBARU

Confidence in Motion

YENİ SUBARU **SOLTERRA** AWD

DOĞA DENGESİNİ BULDU.

Hem üstün performanslı hem de çevre dostu, yeni nesil elektrikli SUV Subaru Solterra ile doğa dengesini buldu!

- AWD (Sürekli Dört Çeker)
- %100 elektrikli
- 466 km sürüş menzili*
- 6,9 saniye hızlanma (0-100 km/h)
- 71.4 kWh batarya kapasitesi
- 160 kW (218 ps) maksimum güç



* WLTP verilerine göre 18 inç jantlı modelimize aittir. Gerçek sürüş menzili, dış hava sıcaklığı, soğukluğu, batarya yaşı, araç yükü, kullanım tarzı ve periyodik bakım parametrelerine göre değişkenlik gösterebilir.



Değerli Okurlar,

Türkiye otomotiv sektörü toplam pazarı, 2022 yılı Ocak - Ağustos döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 11,5 daralarak 290 bin 816 adet, üretim yüzde 3,5 daralarak 513 bin 887 adet ve ihracat yüzde 2,7 azalarak 380 bin 372 adet oldu. İhracat değeri ise yüzde 3 oranında artarak 12 milyar 661 milyon dolar seviyesine ulaştı.

Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı sekiz aylık dönemde bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 8,5 oranında azalarak 458 bin 446 adet olurken, otomobil satışları yüzde 9,4 oranında azalarak 354 bin 543 adet, hafif ticari araç satışları ise yüzde 5,2 azalarak 103 bin 903 adet oldu.

Daha detaylı raporlara ve verilere dergimizde "Analiz" bölümünden ve ODD web sitesinden ulaşabilirsiniz.

Sürdürülebilir bir dünyada akıllı hareketlilik vizyonu her geçen gün daha büyük önem kazanıyor. Bağlantılı araçlar, otonom sürüşe dair hazırlıklar, akıllı hız destek sistemleri kapsamında güvenlikle ilgili önemli teknolojik gelişmeler, paylaşım ekonomisi, elektrifikasyon ve alternatif yakıtlı araçlara yönelim her geçen gün yükselen bir ivme ile artış kaydediyor. Tüm bu yenilikler e-mobilitenin temellerini oluştururken, dünyada sürdürülebilirlik yönünden de verimlilik çalışmalarına önemli katkılar sunuyor. Otomotiv pazarında tüketicilerin beğenisine sunulan ürünler de bu yeni hizmetler, servisler ve özelliklerle donatılarak pazara sunuluyor. Model alternatifi her geçen gün artıyor. Ürün gamı dünyada bu yönde evriliyor. Belki yüz yıllık önemli bir dönüşümün ilk dönemine hep beraber şahitlik ediyoruz.

Bu yıl derneğimizin destekleri ile ikincisi gerçekleştirilen Otomotiv Zirvesi, tüm yönleriyle otomotiv sektörünü, trendleri ve geleceğe dair ön görüşleri anlatan etkili bir televizyon programı oldu. Bloomberg HT iş birliği ile hayata geçirdiğimiz program serisi 14 gün boyunca devam etti. Otomotiv Zirvesi'nin 12 Eylül 2022'de gerçekleştirilen açılış programına Uluslararası Enerji Ajansı Başkanı Dr. Fatih Birol ile ODD Yönetim Kurulu Başkanı Ali Haydar Bozkurt konuk oldu. Global gelişmelere ve ülkemizdeki etkilerine dair çok önemli mesajlar paylaşıldı. Devamında Castrol ev sahipliğinde "Geleceğin dEVrini yakalamak" isimli oturumda, araştırma sonuçlarına ilişkin çok değerli bir panel gerçekleştirdik. Açılış gününü takip eden tüm bölümlerde otomotiv sektöründen kıymetli konuklar ağırlandı ve çok önemli konuları değerlendirme fırsatı yakalanmış oldu.

Zirvede yine otomotiv ile ilgili merak edilen birçok konu; içerisinden geçilen değişim ve dönüşüm, yeni teknolojiler, sürdürülebilirlik, elektrifikasyon, çevreci teknolojiler, mobilite ve iklim değişikliği gibi birçok güncel başlık, sektörün önde gelen yöneticileri tarafından farklı açılardan değerlendirildi. Programa dijital mecralardan da ulaşılabildi. Oldukça ses getiren ve hem kamuoyu hem de üyelerimizden beğeni toplayan bu işbirliğini önümüzdeki sene de tekrarlamayı planlıyoruz. Gerçekleştirilen 14 bölümün detaylarına ve konuklara dergimizde yer verdik. Program kayıtlarını ODD web sitesinde Video Galeri bölümünde izleyebilirsiniz.

Dinamik ve sürekli gelişen sektörümüzdeki diğer önemli gelişme ise, bilgiyi güncel ve değerlendirilebilir kılmak adına ODD Veri Tabanı Magma Data'yı basın mensuplarının kullanımına sunmak oldu.

Otomotiv Distribütörleri Derneği 1987 yılında 5 üye firma ile

faaliyete geçmiş iken, 2022 yılı itibarıyla 44 farklı uluslararası markayı temsil eden 27 üyesi ile otomotiv sektöründe faaliyet gösteren ve temsil yeteneği en büyük çatı kuruluşların başında gelen bir dernek konumundadır. ODD olarak öncelikli misyonlarımızdan biri de Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazar rakamlarını hızlı ve şeffaf şekilde paylaşmaktır. Bu noktada en önemli konulardan biri sektör adına paylaşılan rakamların kanun ve mevzuatlara uygun olmasını, tüm paydaşlar ve karar alıcılar tarafından hızlı ve ölçülebilir şekilde elde edilmesini sağlamaktır. Dernek olarak üstlendiğimiz teknolojik altyapı ile veri kaynağı olma misyonu, dünyada veri büyüklüklerinin ve değerinin geldiği noktada çok daha önem arz eder oldu. Raporlarımızı ODD web sitemizden her ay düzenli olarak kamuoyu ile paylaşmaya da devam ettiğimizi belirtmek isteriz.

Dergimizin 101. sayısına özel içeriklerimiz; Clepa Yeni Genel Sekreteri Benjamin Krieger'in güncel otomotiv sektörü ve geleceğini değerlendirdiği yazısı, Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Zehra Yumurtacı'nın otomotiv sektöründe ar-ge ve inovasyona dair görüşlerini paylaştığı yazısı, Altınbaş Üniversitesi Elektrikli, Otonom ve İnsansız Araçlar Uygulama ve Araştırma Merkezi (Autonom) Merkez Müdürü Doç. Dr. Süleyman Baştürk'ün elektrikli araçlara geçiş ve karbonsuzlaştırmaya ilişkin öngörülerini paylaştığı yazısı, Bahçeşehir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bölüm Başkanı Çağlar Yurtseven'in Türkiye ve dünya ekonomisine ilişkin öngörülerini paylaştığı yazısı, Garanti BBVA Tüketici Finansmanı Direktörü Koray Öztopçu'nun elektrikli bağlantılı araçlar ve sürdürülebilir tüketici finansmanına ilişkin yazısı, PwC Türkiye İnsan Kaynakları Danışmanlığı Şirket Ortağı Ülker Day'ın çalışma hayatının geleceğine ilişkin hazırladığı yazı, Indicata'nın Ağustos 2022'de yayınladığı Pazar Analiz Raporu'nun özeti, haberler, araştırmalar ve 2022 yılı ODD otomotiv sektörü verileri ile karşınızdayız.

Keyifle okumanızı dileriz.



Dr. Hayri Erce

Genel Koordinatör - Otomotiv Distribütörleri Derneği

ODD Otomotiv Distribütörleri Derneği İktisadi İşletmesi
Adına İmtiyaz Sahibi
Ali Haydar Bozkurt

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Nergis Bekdemir

Editör
Özlem Sivri

Yayın Kurulu
Müge Çınarlı Söyler, Melda Uytun, Nurcan Güler

Görsel Yönetmen
Hale Tekcan

Reklam ve Pazarlama
Müge Çınarlı Söyler - muge@odd.org.tr
Melda Uytun - meldaulytun@odd.org.tr
Nurcan Güler - nuranguler@odd.org.tr

Yapım
Mineral Medya
Hattat Kamil Sok. Anadolu Apt No: 13/6 34590
Bahçelievler-İstanbul
Tel: 0532 260 21 74
bilgi@mineralmedya.com
www.mineralmedya.com

Baskı
G.M. Matbaacılık ve Ticaret A.Ş.
100 Yıl Mah. MAS-SİT 1. Cad. No: 88
34204 Bağcılar - İSTANBUL
Tel: 0212 629 00 24

Dergi Yönetim Yeri
Otomotiv Distribütörleri Derneği
Barbaros Bulvarı Bahar Sok. No: 4
Baras Han Kat: 7 Balmumcu - İstanbul
Tel: 0212 288 61 94
Faks: 0212 266 44 09
ISSN 1304-8341

ODD Dergi, Otomotiv Distribütörleri Derneği
İktisadi İşletmesi tarafından TC yasalarına uygun olarak
iki ayda bir yerel süreli yayın olarak yayımlanmaktadır.

Dergide yayımlanan yazı, fotoğraf, tablo, harita,şema,
grafik tasarım, illüstrasyon ve konular kaynak
gösterilerek alıntı yapılabilir. Yayımlanan
ilanların sorumluluğu ilan verenlere aittir

Baskı Tarihi: Eylül 2022



ODD_Otomotiv



ODDOtomotiv



ODD - Otomotiv Distribütörleri Derneği



ODD_Otomotiv



ODD - Otomotiv Distribütörleri Derneği

Otomotiv Zirvesi 2022



Uluslararası Enerji Ajansı Başkanı
Dr. Fatih Birol

“2030’a varmadan,
satılan her iki
otomobilden biri
elektrikli olacak”

(s: 6)

GELECEK GERÇEK



**GERÇEK GELECEK
TEKNOLOJİLERİ BURADA**



**GELECEĞİ
BUGÜNDEN YAŞA.**

Kuga'nın CO₂ salımı 109-132 g/km, yakıt tüketimleri l/100 km: Şehir içi 3,8-4,9, şehir dışı 3,8-6,9, ortalama 4,2- 5,6'dır. Puma'nın CO₂ salımı* 129-149 g/km, yakıt tüketimi* l/100km: 5,7-6,4'dir. İlanda gösterilen Mach-E ve E-Transit modelleri henüz Türkiye'de satışa sunulmamaktadır. Pazara sunulan araçlarda donanım farklılıkları olabilir. Ayrıntılı bilgi ford.com.tr'de.

*Yakıt tüketimi ve CO₂ emisyon değerleri 715/2007/EC güncel mevzuatına göre ölçülmüş WLTP verileridir.

DİYALOG

S: 14

CLEPA Genel Sekreteri
Benjamin Krieger

DİYALOG

S: 16

Yıldız Teknik Üniversitesi Makine
Fakültesi Makine Mühendisliği
Bölüm Başkanı
Prof. Dr. Zehra Yumurtacı

*“İnovasyon, önümüzde duran devasa zorlukların
üstesinden gelmemize yardımcı olacak”*

*“Tüketilen elektrik enerjisini yenilenebilir
enerji kaynakları ile üretmek gerekiyor”*

DİYALOG

S: 18

Altınbaş Üniversitesi Elektrikli,
Otonom ve İnsansız Araçlar
Uygulama ve Araştırma Merkezi
(AUTONOM) Merkez Müdürü
Doç Dr. Süleyman Baştürk

DİYALOG

S: 20

Bahçeşehir Üniversitesi İktisadi ve
İdari Bilimler Fakültesi
Ekonomi Bölüm Başkanı
Doç. Dr. Çağlar Yurtseven

“Ulaşımda elektrikli araçlara geçiş çok önemli”

*“Petrol fiyatlarında yaşanan gerileme, enflasyonun
dizginlenmesinde rol oynayabilir”*

MAKALE

S: 26

İnsan Kaynakları Danışmanlığı,
Şirket Ortağı, PwC Türkiye
Ülker Day

ARAŞTIRMA

S: 28

Castrol
Türkiye

Çalışma hayatının geleceği

*Geleceğin dEVrini Yakalamak: Tüketici ve
Araç Üreticileri Araştırma Sonucu Paneli*

S. 22 Makale - Hayat pahalılığının enflasyondan farkı

S. 24 Makale - Elektrikli bağlantılı araçlar ve sürdürülebilir tüketici finansmanı

S. 30 Haber - 2022 üçüncü Enflasyon Raporu Bilgilendirme toplantısı yapıldı

S. 32 Haber - Togg, TM Forum'a üye olan ilk mobilite servis sağlayıcısı oldu

S. 34 Araştırma - Indicata Avrupa Pazar Analizi

S. 36 Atamalar

S. 37 Ekonomi - Orta Vadeli Program (2023-2025)

S. 39 Haber- Acea Otomotiv Sektörü Cep Kılavuzu 2021 – 2022

S. 41 Sosyal Sorumluluk

S. 42 İnovasyon

S. 43 Otomotiv Teknolojileri

S. 44 Sektörden Haberler

S. 47 Üyelerden Haberler

S. 50 Bizden Haberler

S. 53 Analiz: Türkiye Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı

S. 59 Ajanda

S. 60 ACEA Avrupa Otomobil Pazarı

S. 62 Marka Satışları

S. 64 Üye İletişim Bilgileri



ZAMANSIZ TUTKU.

YENİ BMW 3 SERİSİ.



Borusan Otomotiv

Otomotiv Zirvesi 2022

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) tarafından organize edilen ve 12-26 Eylül 2022 tarihleri arasında Bloomberg HT’de yayınlanan Otomotiv Zirvesi 2022, sektörün önde gelen temsilcilerinin katılımı ile gerçekleşti. İki hafta boyunca yapılan söyleşilerde, dünyada yaşanan gelişmeler ve bu gelişmelerin otomotiv sektörüne yansımaları ve sektörün geleceğine ilişkin detaylar yorumlandı.

Otomotiv Zirvesi 2022, “Dönüşen Dünya, Sürdürülebilirlik ve Otomotiv Sektörü” konulu açılış söyleşisi ile başladı. Konjonktürel olarak dünyanın en etkili kurumlarından biri haline gelen Uluslararası Enerji Ajansı’na başkanlık eden Dr. Fatih Birol, dünyada hem enerji tarafında yaşanan gelişmelerin yansımalarını takip eden hem de dönüşüm sürecini yöneten etkin isimlerin başında geliyor. Birol, Rusya’nın Ukrayna’yı işgaliyle başlayan global enerji krizine dikkat çekti ve krizin sadece petrolde yaşanmadığını, doğalgaz, elektrik ve kömür tedarikinde de yaşanan sorunların birleşimi ile dünyanın tamamını etkileyen kompleks bir krize dönüştüğünü belirtti.



“2030’a varmadan, satılan her iki otomobilden biri elektrikli olacak”

Avrupa’yı zor bir kışın beklediğini ve tedbirlerin alınmaya başladığını ifade eden Birol, “2022 yılında otomobil satışlarında küçük de olsa bir düşüş bekliyoruz. Temiz enerjiye yönelen dünya eğilimi, savaş sebebiyle belli bir duraksamaya girebilir. Mesela Avrupa’da birçok ülke bu kışı geçirmek için kömür kullanacak, ama bunun geçici olacağını düşünüyorum. Çünkü temiz enerji teknolojileri için tüm dünya ülkeleri önemli bütçeler ayırıyor ve elektrikli otomobiller burada önemli bir yer tutuyor” dedi.

Elektrikli otomobil satış oranlarının artışına dikkat çeken Birol, 2022 sonunda bu oranın yüzde 15’i bulmasını beklediğini kaydetti. Birol, 5-6 yıl içinde dünyada satılan bütün otomobillerin yüzde 40’ına yakınının elektrikli olacağını söyledi. Sadece çevre ve iklim değişikliği sebebiyle değil, enerji güvenliği ve enflasyonu düşürme açısından da elektrikli araç yöneliminin önemini vurguladı. Dünyada satılan her iki elektrikli otomobilden birinin Çin’de satıldığını belirten Birol, bunun sadece bir çevre politikası sonucu değil aynı zamanda bir sanayi politikası olduğunun da altını çizdi.

Otomotiv Zirvesi 2022 açılış söyleşisinin diğer konuğu Otomotiv Distribütörleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ali Haydar Bozkurt, çip krizi, bulunabilirlik problemi, pazarda daralma gibi konu başlıklarının yanı sıra enerji krizine dikkat



çekti. Avrupa’daki sıkıntının temelinde, enflasyon ve enerji sorunları olduğunu belirterek, dünya genelinde yaşanan sanayi ile ilgili sıkıntıların, pazarda daralma beklentisi ve kaygı yarattığını söyledi. Henüz üretim ile ilgili rahatlama normal seviyelere dönülmediğinin altını çizen Bozkurt, lojistik sorunlar, hammaddenin bulunurluğunda yaşanan zorluklar ve hammadde maliyetlerindeki ciddi artışın bunda etkili olduğunu belirtti.

Bulunurluk unsurunun önemine dikkat çeken Bozkurt, “Hangi firma, hangi modelinden araç bulabildi ise getirdi, satış adetleri de böyle oluştu. Şimdi yılın son çeyreğine yaklaşırken yine pazarı bu durum şekillendirecek. Ayrıca kredi faizleri ve başvurulara red oranlarının yüksek olması da satışları olumsuz yönde etkiliyor. 2021’i 770 binlerle pazarı kapamıştık, 2022’de satışın 750 binler civarında olacağını tahmin ediyoruz” dedi.

Türkiye pazarını etkileyen bir başka unsur olarak döviz kuruna dikkat çeken Bozkurt, otomobilde vergi yükünün getirdiği, matrahların güncellenmemesinden dolayı, satılan modellerin neredeyse tamamına yakınının, en üst seviye olan yüzde 80’lik vergi dilimine girdiğini, 2023’te bir güncelleme olması gerektiğini, bu durumun fiyatları az da olsa ulaşılabilir seviyelere getirebileceğini söyledi. Kredi konusunun hem perakende hem de filo müşterisi için önemine değinen Bozkurt, 2023 seçiminden önceki ve sonraki ekonomik ortamın da pazar büyüklüğünde belirleyici olacağını ifade etti.

İkinci el piyasası, matrah ve ÖTV sistemi

Bozkurt, ikinci el araç konusunda ise şunları söyledi: “Son iki yıldır sıfır araç arzının yetersiz kalması sebebiyle ikinci el araçlar gerçekten çok prim yaptı. Geçtiğimiz günlerde ikinci el araçların satışı ile ilgili yayınlanan regülasyon, ikinci el piyasasında gevşemeye yol açtı. Tam yerine gelmesi için ise mutlaka sıfır aracın piyasada bollaşması gerekiyor.”

Matrah konusuna da değinen Bozkurt, şöyle devam etti: “Enflasyonist ortam gereği, TL bazlı matrahlar her birkaç ayda bir güncelliğini yitiriyor. Matrah güncellemesinin otomatiğe bağlanması konusunda çalışmak lazım. Ama mevcut ortamda



Yeni Honda HR-V

Hibrit  HEV

Hayattan fazlasını iste.

Şimdi tüm Honda Showroom'larında.



Honda  TECHNOLOGY

Honda HR-V için WLTP birleşik tüketim değeri 5.4 lt/100 km ve CO₂ emisyon değeri 122 g/km'dir. Normal kullanım koşullarında farklılık gösterebilir. Garanti hakkında ayrıntılı bilgi için honda.com.tr'yi ziyaret edin. Honda, otomobillerin model, donanım, teknik özellik ve renklerinde önceden haber vermeksizin değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

sürdürülebilir olmaktan uzak bir yöntem. Biz bunun yerine ÖTV formatını değiştirmeyi öneriyoruz. Ayrıca motor hacminden daha bağımsız, çevreye verdiği karbondioksit salınımına göre çevrecilik temelli bir vergilendirme sistemine bir geçiş yapmak gerektiğini düşünüyoruz. Devletin vergi kaybının başka bir forma dönüştürülebileceğini düşünüyoruz.”

ÖTV sistemi düzenlendiğinde, uzun vadede Türkiye araç parkının gençleşeceğini, ortalama araç yaşının aşağı çekilebileceğini ve yeni teknoloji araçların trafiğe çıkacağını belirten Bozkurt, bu sayede çevreye duyarlı strateji ile yakıt tüketimi ve güvenlik donanımı güncel, yeni teknoloji araçlarla ülke ekonomisine katkı sağlanacağını ifade etti.



“Geleceğin dEVrini Yakalamak: Tüketici ve Araç Üreticileri Araştırma Sonucu”

Otomotiv Zirvesi 2022'nin 12 Eylül'de gerçekleşen ilk gün panelinde “Geleceğin dEVrini Yakalamak: Tüketici ve Araç Üreticileri Araştırma Sonucu” değerlendirildi. Panele konuşmacı olarak, Castrol Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya Pazarlama Direktörü Nilay Tatlısöz, Sabancı Üniversitesi IICEC Direktörü Bora Şekip Güray ve Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) Genel Koordinatörü Dr. Hayri Erce katıldı.

Panelde, otomotiv sektöründeki dönüşümün aşamalarından ve sektör paydaşlarının çalışmalarından bahsedildi. Castrol'ün global çapta yaptığı, elektrikli araçlara dönüşümde tüketicileri ve araç üreticilerini



etkileyen faktörleri taradığı sektörel araştırmaya değinildi. Dönüşümün temel tetikleyici unsurları, tüketicilerin yaklaşımı, dönüşüm tamamlandığında sektöre sağlayacağı katkılar üzerine görüşler paylaşıldı.



“Otomotiv Ekosisteminde Dönüşüm”

Zirvenin 13 Eylül 2022'de gerçekleşen oturumunda, “Otomotiv Ekosisteminde Dönüşüm” konulu söyleşi gerçekleştirildi. Konuşmacı olarak ODD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve MAİS A.Ş. Genel Müdürü Dr. Berk Çağdaş ile Otokoç Otomotiv Genel Müdürü İnan Ekici'nin katıldığı söyleşide, mevcut dönüşüm sürecindeki dünya ve Türkiye otomotiv sektörü değerlendirildi.



2022'nin ilk 8 aylık satışları paralelinde Türkiye pazarı, savaşın uluslararası pazara etkisi, bulunurluk sorunları, yeni mobilite unsurları, genç nüfusun mobiliteye yaklaşımı ile bu doğrultuda şekillenen üretim yapısının değişiminden bahsedildi. Elektrikli araç tercihlerindeki artış, farklılaşan kiralama yaklaşımları, sektör kullanıcıların davranış trendleri ve yeniliğin önünü açacak kamu yaklaşımlarının önemine değinildi.



“Otomotiv Sektöründe Bizi Bekleyen Değişiklikler”

Otomotiv Zirvesi 2022'nin üçüncü gününde yapılan söyleşide “Otomotiv Sektöründe Bizi Bekleyen Değişiklikler” başlığı ile görüşler paylaşıldı. Fiat Marka Direktörü Altan Aytaç ve SEAT & CUPRA & Porsche & DOD & Doğu Marine Services Genel Müdürü Anıl Gürsoy'un konuşmacı olarak katıldığı söyleşide sektördeki dönüşüm, elektrifikasyon, pandemi ortamının yansımaları konuşuldu.

Pazardaki bulunurluk paralelinde gelişen müşteri tercihleri, kredi pazarındaki daralma, arz talep dengesindeki farklılığın yarattığı piyasa ortamı değerlendirildi. Elektrikli araç sürecindeki hızlı değişim ile sürdürülebilirlik çerçevesinde otomotiv endüstrisinin çalışmalarından bahsedildi. Tüketici hayatını kolaylaştıran trendler ve müşteri deneyimini şekillendiren dönüşüm çalışmaları paylaşıldı.



“Otomotiv Sektöründe Yeni Teknolojiler, Akıllı ve Bağlantılı Araçlar”

15 Eylül 2022'de gerçekleşen oturumda, “Otomotiv Sektöründe Yeni Teknolojiler, Akıllı ve Bağlantılı Araçlar” konusu işlendi. Panele konuşmacı olarak Mercedes-Benz Otomotiv İcra Kurulu ve Otomobil Grubu Başkanı Şükrü Bekdikhan ile Subaru Türkiye Genel Müdürü Halil Karagülle katıldı.

Konuşmacılar, sektördeki yavaşlamaya dair görüşlerini

paylaşarak, 2023'e dair beklenti ve tahminlerini aktardı. Sektör paydaşlarının yaşadığı zorluklar, markaların elektrikli araç yaklaşımları ve tüketici endişelerine dair görüşler konuşuldu. Yeni teknolojiler konusundaki devlet destekleri, firmaların yatırımları ve elektrifikasyonun Türkiye'deki karşılığı üzerine değerlendirme yapıldı. Hizmet, servis ve güvenlik ekipmanlarında bağlantılı aracın tüketiciye yaşattığı deneyimin farklılığından ve otonom sürüşe giden yolda gerçekleşen yeni teknoloji uygulamalarından bahsedildi.



“Mobilité ve Otomotiv Sektöründe Yeni Trendler”

Sektörün kazanımlarını korumak adına dünyadaki trendlerin takip edildiği, sektördeki firmaların fikir alışverişi yaptığı zirve oturumlarında, otomotive dair tahmin ve öngörüler de paylaşıldı. Otomotiv Zirvesi'nin beşinci gününde gerçekleşen söyleşide “Mobilité ve Otomotiv Sektöründe Yeni Trendler” konusu işlendi. Yüce Auto-Škoda Genel Müdürü Zafer Başar'ın katıldığı söyleşide, teknoloji ile birlikte yaşanan sektörel dönüşümün iş modellerine yansımalarından bahsedildi.

Paris İklim Anlaşması sonrası değişen üretim süreçleri, elektrikli araçlarla gelen teknolojik dönüşümü ve otomotiv endüstrisinin çevre üzerindeki etkisini yorumlayan Başar, ekosistemde değişen mobilité tanımını anlattı. Donanımın günümüzde öncelik kazanarak, değişen tüketici beklentilerine göre şekillenen yeni araç modellemeye de etki ettiğini belirtti.



“Mobilite ve Motosiklet Sektörü”

17 Eylül 2022’de gerçekleşen söyleşide “Mobilite ve Motosiklet Sektörü” konusu üzerine sektör firmalarının önde gelen yöneticileri görüşlerini paylaştı. Söyleşiye Honda Türkiye Kıdemli Genel Müdür Yardımcısı Bülent Kılıçer, Doğan Trend Motosiklet Markaları Genel Müdür Yardımcısı Emre Acar ve BMW Motosiklet Marka Müdürü Başarı Erbaş katıldı.

Motosiklet dünyasındaki güncel tablonun aktarıldığı söyleşide,



pandemi ile gelen bireysel kullanımın artmasından ve paket servis süreçlerindeki büyüme ile motosiklet kullanım oranlarındaki yükselişten bahsedildi. ÖTV yasasının değiştirilerek kademeli bir hale getirilmesinin beklendiği, bu sayede düşük hacimli motorlara sıkışmış olan talebin daha kaliteli ve yüksek hacimli motosikletlere yönelebileceği belirtildi. Motosiklet pazarının; pandeminin olumlu etkisi ve bireysel kullanıcının mobilitede tercihi haline gelmesi ile büyüme sürecine girdiği belirtilerek, üretim sürecindeki yavaşlamanın giderilmesi sonrasında sektörün daha da büyüyeceği kaydedildi.



“İklim Değişikliği ve Sürdürülebilirlik”

Otomotiv Zirvesi 2022 kapsamında düzenlenen bir başka oturumda ise “İklim Değişikliği ve Sürdürülebilirlik” konusu işlendi. Ford Türkiye İş Biriminden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Özgür Yüce Türk ile Volkswagen Binek Araç Genel Müdürü Gino Bottaro bir araya geldi.



Sektörün iklim değişikliği ve temiz enerjiye yönelik yol haritasının masaya yatırıldığı oturumda, Paris İklim Anlaşması’nın otomotiv endüstrisine atadığı görevlerden söz edildi. Sektör paydaşlarının bu bağlamda kendi süreçlerinde yaptığı revizyonların konuşulduğu oturumda, verimli ve yeni teknolojinin temelinde yatan sürdürülebilirlik amacı vurgulandı. Yazılım, katma değerli servisler ve dijitalleşme ile sektörün değişen vizyonunun altı çizildi.



“Sürdürülebilirlik, Alternatif Yakıtlı Araçlar ve Elektrifikasyon”

20 Eylül 2022’de gerçekleşen söyleşide “Sürdürülebilirlik, Alternatif Yakıtlı Araçlar ve Elektrifikasyon” hakkındaki görüşler paylaşıldı. Söyleşiye konuşmacı olarak Borusan Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Hakan Tiftik ile Castrol Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya Direktörü Ayhan Köksal katıldı.





“Dijitalleşme, Bağlantılı ve Otonom Araçlar”

Otomotiv Zirvesi 2022 kapsamında düzenlenen bir başka oturumda ise “Dijitalleşme, Bağlantılı ve Otonom Araçlar” konusu görüşüldü. Söz konusu oturuma Honda Türkiye Kıdemli Genel Müdür Yardımcısı Bülent Kılıçer ile Garanti BBVA Tüketici Finansmanı Direktörü Koray Öztopçu katıldı.

Otonom araçlardaki evrelerin detaylıca anlatıldığı oturumda, bağlantılı araç kulvarındaki büyüyen pazar payı da vurgulandı. Global otomotiv sektöründe farklı finansman modellerini tüketiciye sunma gerekliliğinden bahsedildi. Finans sektörünün kendi içinde yaptığı otomotiv sektörüne özel çalışmalarından, dijitalleşme paralelinde elektrikli araçlar için oluşturulan bankacılık ve finansal ürünlerden söz edildi.



“Otomotiv Sektöründe Dönüşüm ve Dijitalleşme”

22 Eylül 2022’de gerçekleşen “Otomotiv Sektöründe Dönüşüm ve Dijitalleşme” konulu söyleşiye, Kia Türkiye Genel Müdürü Can Ağyel ile Ietgo Araba Operasyonlarından Sorumlu Genel Müdür Tuluy Noyan katıldı. Teknolojik dönüşümün otomotiv

sektöründeki uygulamalarından örnekler veren Ağyel, hayatı kolaylaştıran inovatif araç özelliklerinden bahsetti. İkinci el araç sektöründe 2021’e oranla 2022 yılının ilk 9 ayında yükseliş yaşandığını ifade eden Noyan, piyasanın ÖTV indirimi beklentisine girmesi ile Temmuz 2022’den sonra bir miktar durgunluk yaşandığını belirterek, enflasyonist yansımalar konusunda bilgi verdi.



“Otomotiv Sektörünü Bekleyen Yenilikler”

Otomotiv Zirvesi’nin bir başka söyleşisinde ise “Otomotiv Sektörünü Bekleyen Yenilikler” konusu işlendi. Söyleşiye Hyundai Assan Genel Müdürü Murat Berkel ile Doğan Trend Genel Müdürü, Yönetim Kurulu Üyesi Kağan Dağtekin katıldı.

Otomobil ve motosiklet pazarının elektrikli araca, araçtaki konfora, teknolojik kolaylıklara yönelmesinden söz edildi. Zaman ve verimliliğin öncelik kazandığı günümüzde, değişimin mevcut ekosistemdeki yansımaları anlatıldı.





“İklim Değişikliği ve Otomotiv Sektörüne Etkileri”

24 Eylül 2022’de gerçekleşen “İklim Değişikliği ve Otomotiv Sektörüne Etkileri” konulu söyleşiye Volvo Car Turkey Genel Müdürü Magnus Boman ve Nissan Türkiye Genel Müdürü

Charbel Abi Ghanem bir araya geldi. Söyleşide; Paris İklim Anlaşması sonrası değişen sektör dinamikleri, üretim süreçlerindeki yapının farklılaşması, tüketici bilincinin gelişmesi ile öncelik kazanan donanım talepleri konuşuldu.



“İklim Değişikliği ve Otomotiv Ekosisteminde Dönüşüm”

Otomotiv Zirvesi 2022’nin son oturumunda ise “İklim Değişikliği ve Otomotiv Ekosisteminde Dönüşüm” konusu görüşüldü. Oturuma Iveco Türkiye Genel Müdürü Hakkı

Işınak ile Autorola Genel Müdür Yardımcısı Aslı Göker katıldı. Otomotiv pazarının genel değerlendirmesinin yapıldığı oturumda, çevresel dengeleri gözeten üretim süreçlerinin önemi, üretici ve müşteri tarafındaki beklenti ve önceliklerin dönüşümü, mevcut proseslerdeki değişimden söz edildi.



**Türk otomotiv sektörünün önde gelen temsilcilerini
buluşturan Otomotiv Zirvesi’nde
Castrol başta olmak üzere,
Garanti BBVA,
Otokoç Otomotiv,
Autorola ve
Otoplus,
2022 yılı sponsorları olarak yer aldı.**

Yayınları ODD web sitesindeki video galeri bölümünden izleyebilirsiniz

İyi bir dünya için değişim zamanı.

IONIQ 5 Elektrik. Power your world.



Ailen, kariyerin, hedeflerin... Dünya senin için ne anlama geliyorsa, şimdi tüm gücünle onun için yaşama zamanı. 800 V şarj altyapısıyla 5 dakikada 100 km'ye kadar menzil sağlayan ultra hızlı şarj teknolojisi, 430 km'lik sürüş menzili, 12,3" gösterge ve multimedya ekranları ve sürüş keyfini bambaşka bir seviyeye taşıyan donanımlarıyla IONIQ 5 Elektrik, seni hep daha iyiye götürmek için tasarlandı.

Hyundai 2045 yılına kadar karbon nötrlüğe ulaşmak için çalışıyor.



5 YIL
100.000 km
Üretici Onarım Güvencesi

8 YIL
160.000 km
Batarya Garantisi

IONIQ 5 modelinin WLTP ölçüm standartlarına göre ortalama menzili 430-594 km, ortalama enerji tüketimi 13,8-19 kWh/100 km arasındadır. Hyundai modelleri 2 yıl ya da 60.000 km yasal garanti kapsamındadır. Ayrıca yasal garantinin dolmasından sonra, araçların ilk tüketiciye teslim tarihinden itibaren 5 yıl ya da 100.000 km'ye kadar üretim kaynaklı arızaların onarımları Hyundai Üretici Onarım Güvencesi kapsamındadır. Yüksek voltaj bataryası ise 8 yıl ya da 160.000 km'ye kadar garanti kapsamındadır. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir.

“İnovasyon, önümüzde duran devasa zorlukların üstesinden gelmemize yardımcı olacak”

“Müşteri tarafından kabul görmek için, yalnızca performans ve güvenliğin iyileştirilmesine değil, aynı zamanda döngüsellüğün sağlanmasına ve kıt malzemelere olan bağımlılığın azaltılmasına da odaklanmak gerekiyor. Çevre algısı ve yapay zekâ tabanlı karar verme teknolojileri için gelişmiş ancak güvenilir teknolojiler sürekli olarak geliştiriliyor ve şimdiden pazara hızla girmeye başlıyor.”



BENJAMIN KRIEGER
CLEPA Genel Sekreteri

Yakın zamanda Avrupa Otomotiv Tedarikçileri Birliği (CLEPA) Genel Sekreteri olarak atandınız. Geçmiş iş deneyimlerinizden bahseder misiniz? Okuyucularımıza CLEPA'yı kısaca tanıtır mısınız? CLEPA'nın güncel çalışmaları ve projeleri nelerdir?

Genel Sekreter olarak atanmadan önce, dört yıl boyunca CLEPA Devlet İşleri Departmanı'na liderlik yaptım. Bu sayede organizasyonu ve temel meselelerini bilerek göreve başladım, bu da büyük bir avantajdı.

CLEPA, daha güvenli, daha akıllı ve daha sürdürülebilir mobilite için en gelişmiş bileşenleri ve yenilikçi teknolojileri sağlayan 3 binden fazla şirketi temsil eden Avrupa otomotiv tedarik sektörünün sesidir.

Otomotiv sektörü sürekli gelişiyor. İnovasyon bizim DNA'mızda var. İşimiz, AB politika topluluğunun, geleceğin mobilitesi için yenilikçi teknolojilerin ve çözümlerin lider sağlayıcısı olma vizyonumuzu benimsemesini sağlamak olarak belirtebiliriz.

Şu anki odak noktamızı, devam eden yeşil ve dijital ikili geçişi ve zorlukları fırsatlara dönüştürmek için, düzenleyici çerçevenin sağlanması ve geçiş sürecinde üyelerimizin desteklenmesi oluşturuyor.

Çalışma gruplarınız hakkında bilgi verir misiniz? Sektördeki son gelişmelere paralel olarak ne tür faaliyetler yapıyorlar?

CLEPA, bilgi alışverişi için bir platform görevi gören ve politika dosyaları için sektör pozisyonları geliştiren çalışma gruplarından



oluşur. Kıdemli sektör yöneticileri her bir çalışma grubuna başkanlık eder, uzmanlık alanları çerçevesinde tavsiyelerde bulunur ve sekreteryayla birlikte grubu temsil etmeye hazırdır. Öncelikler ve stratejik yaklaşımlar, daha geniş bir alanı temsil eden derneğin yönetim organları tarafından benimsenir.

Güvenli, akıllı ve sürdürülebilir mobilitenin önemi

Otomotiv sektörünün yeni trendleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

Otomotiv sektörü, Avrupa'nın ve dünyanın en büyük sektörlerinden biridir. Sektör, müşterilerimizin ve kullanıcılarımızın taleplerine ve politik hedeflere cevap veriyor ve bunları fırsata çeviriyor. Emisyon azaltma ve dijitalleşme, sektörü önemli ölçüde değiştirecek. Ancak ürünlerimizin ve mobilitemizin sürdürülebilirliğini daha da etkin bir şekilde geliştirmek için, daha geniş düşünmemiz ve tüm değer zinciri boyunca sürdürülebilirliği yönlendirmemiz gerekiyor. İnovasyon, önümüzde duran devasa zorlukların üstesinden gelmemize yardımcı olacak. Siyasi hedefler iddialı, açık ve makul olmalı diye düşünüyorum. Güvenli, akıllı ve sürdürülebilir mobilite tutkumuzdan ödün vermeden, en iyi neyin işe yaradığını belirlemek için mobilite çözümleri tedarikçilerine ve kullanıcılarına da güvenmeliyiz. Kişisel mobilite de dahil olmak üzere mobilitenin toplumumuz için önemini koruyacağına inanıyorum.

Önümüzdeki on yılda otomotiv teknolojilerinde ne gibi gelişmeler bekliyorsunuz? Bu teknolojilerden hangisinin öne çıkacağını düşünüyorsunuz?

Önümüzdeki on yıl, bize otomotiv teknolojilerinde son derece önemli gelişmelere tanık olmayı vaat ediyor. Çevresel etkiyi en aza indirmeye ve yol güvenliğini en üst düzeye çıkarmaya yönelik amansız çaba, sektördeki araştırma ve yeniliklere hükmetmeye devam edecek. Araç tahriki açısından, özellikle pil ve yakıt hücreli elektrikli araçların pazar penetrasyonunu artırması nedeniyle önemli gelişmeler bekleniyor. Müşteri tarafından kabul görmek için, yalnızca performans ve güvenliğin iyileştirilmesine değil, aynı zamanda döngüsellik sağlanmasına ve kit malzemelere olan bağımlılığın azaltılmasına da odaklanılması gerekir. Araştırmalar elektrikli araçlar için pil geliştirmeye odaklanıyor ve önümüzdeki on yılda kullanılabilir, güvenilir, uygun fiyatlı ve yüksek performanslı çözümler sağlama açısından önemli ilerlemeler bekleniyor. Döngüsellik ihtiyacı tüm araçlarda bulunuyor. Örneğin, gövde parçalarının, yeni nesil araçlar için temel bileşenlerin ve yolcu bölmelerinin geliştirilmesi, geri dönüştürülmüş ve yenilenebilir malzemelerin oranını artırarak yenilenemeyen kaynaklara bağımlılığı azaltma ihtiyacından kaynaklanacaktır. Araç otomasyonu ve bağlanabilirliği, yol güvenliğini önemli ölçüde artırma fırsatıyla da desteklenecek ve nihai hedef, Vision-Zero olarak adlandırılan ciddi yaralanmalara veya ölümlere neden olan olayların ortadan kaldırılması olacaktır. Çevre algısı ve yapay zekâ tabanlı karar verme teknolojileri için gelişmiş ancak güvenilir teknolojiler sürekli olarak geliştiriliyor ve şimdiden pazara hızla girmeye başlıyor.

“Sektörümüzde sürdürülebilirliği artırmaya yönelik çeşitli AB projelerine ve girişimlerine katılıyoruz”

Otomotiv sektörünün dünya ekonomik döngüsüne etkisi/katkısına ilişkin görüşleriniz nelerdir?

Otomotiv sektörünün ürettiği katma değer, doğrudan ve dolaylı iş sayısı göz önüne alındığında, dünyada eşdeğeri az bulunur. Ortalama bir araba 30 bin parçadan oluşur. Sadece lojistiği düşündüğümüzde bu, genellikle dünyaya yayılan, ülkeler arasındaki ticareti ve iş birliğini teşvik eden tedarik zincirlerini içerir. Bu nedenle CLEPA, AB'nin ikili ve çok taraflı ticaret gündemini desteklemektedir. Ayrıca otomotiv sektörü, Avrupa'da ar-ge alanında en büyük özel yatırımcı konumunda bulunuyor. Tedarikçiler, inovasyona yılda 30 milyar euro'dan fazla yatırım yapıyor. Yakın tarihli bir Nabız Kontrolü Anketi*, yatırımların büyüdüğünü gösteriyor. Son olarak, ürünlerin ve insanların mobilitesinin, ekonomimizin ve büyümemizin temeli olduğunu belirtmek isterim.

E-mobilite hakkındaki düşünceleriniz nelerdir? Sektörü nasıl etkileyeceğini düşünüyorsunuz?

Otomotiv tedarikçileri Yeşil Anlaşma (Green Deal) hedeflerini tam olarak destekliyor. Biz de hızlı elektrifikasyonu iklim nötrlüğüne ulaşmak için önemli bir araç olarak görüyoruz. Elektrikli mobilite büyüyor ve teşviklerin, altyapının ve yeni bir elektrikli aracın ön maliyetini ödemeye hazır olan yerlerde giderek daha fazla pazar payı bulacak gibi görünüyor. Üyelerimiz halihazırda elektrikli mobilite teknolojilerini sunuyor.

Elektrikli mobilite birçokları için doğru çözüm olabilir, ancak (henüz) ulaşamadığı yerlerde başka bir seçenek olmalı. Avrupa Komisyonu'nun otomobiller ve kamyonetler için önerdiği CO₂ düzenlemesiyle sağlanan sınırlı yolun, gereksiz endüstriyel,

ekonomik ve sosyal riskler yarattığı konusunda endişelerimiz bulunuyor. En önemlisi, şu anda da tartışıldığı gibi hızlı elektrifikasyon, AB'de 500 binden fazla işi riske atıyor ve sektörün şu anda güçlü olduğu belirli bölgelere etkisi gittikçe artıyor.

Yeni araçlara odaklanmak mevcut filodan kaynaklanan emisyonları azaltmaz ve bu nedenle sera gazı emisyonunun azaltılmasını geciktirebilir. Ayrıca son jeopolitik gelişmeler, 2035 yılına kadar yalnızca elektrikli araçlara yönelik bir yaklaşımla ilgili belirsizliklerin altını çiziyor.

Otomotiv tedarikçileri sürekli teknoloji açıklığı konusunu tartışıyorlar. Bu, bir seçeneğin diğerine tercih edilmesi meselesi değil, tüm karbon nötr çözümlerin eşit şartlarda rekabet etmesine ve en iyi kullanım durumunun ne olduğuna pazarın karar vermesine izin vermek olmalı.

Sektördeki üreticilerin sıfır emisyon odaklı eylem planlarını ve stratejilerini değerlendir misiniz?

Otomotiv tedarikçileri, değer zincirinin farklı boyutlarını ilerleterek daha sürdürülebilir bir mobilite geleceğine yönelik dönüşüme öncülük ediyor. Gelişmiş aktarma organları teknolojileri, hafif ağırlıklandırma, geri dönüştürülmüş ve biyo-bazlı malzemelerin kullanımı gibi yeni gelişmeler; sektördeki emisyonları azaltmada uzun vadeli başarıya katkıda bulunan birçok yenilikten sadece birkaçı olarak görülüyor.

Bir dernek olarak, güvenli ve sürdürülebilir şekilde tasarlanmış malzemelere, ürünlere ve süreçlere geçişi hızlandırmaya adanmış IRISS projesi (Tasarımı güvenli ve sürdürülebilir malzemelere, ürünlere ve süreçlere geçişi hızlandırmaya yönelik uluslararası ekosistem) gibi sektörümüzde sürdürülebilirliği artırmaya yönelik çeşitli AB projelerine ve girişimlerine katılıyoruz.

CLEPA olarak AB Sürdürülebilir Finans Taksonomisi, Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Direktifi ve Eko-tasarım Direktifi gibi sürdürülebilirlikle ilgili çeşitli politikalara da geri bildirim sağlamaktayız. Ancak otomotiv sektörünün dijitalleştirilmesi, tedarik zincirleri için lojistik ve yük taşımacılığı gibi birçok sürecin optimizasyonu yoluyla sıfır emisyon hedefine ulaşılmasına da katkıda bulunacaktır.

“Türkiye'nin Avrupa ile ayrıcalıklı bir ilişkisi var”

Türkiye otomotiv sektörü hakkında ne düşünüyorsunuz? Sizce Türkiye otomotiv sektörünün dünyadaki rolü nedir?

Üç büyük pazarın (Avrupa, Orta Doğu ve Orta Asya) merkezindeki coğrafi konumuyla da desteklenen Türk otomotiv sektörü, büyümeye ve uluslararası arenada önemli bir oyuncu olmaya devam ediyor. CLEPA üyeleri de dahil olmak üzere, birçok çok uluslu şirketin Türkiye'de yerel ve ihracat pazarlarına hizmet veren üretim merkezleri bulunuyor.

Türkiye'nin Avrupa ile ayrıcalıklı bir ilişkisi de var: Toplam ihracatının yüzde 75'ini en büyük ihracat pazarları Almanya ve Fransa olan AB'ye yaptığını söylemek yeterli. Avrupalı tedarikçiler Türkiye'ye yıllık 3,3 milyar euro değerinde parça ihraç ediyor ve Türkiye'den AB'ye parça ithalatı da 2021'de toplam 3 milyar euro seviyesine ulaşarak Türkiye'yi AB'nin dördüncü ticaret ortağı konumuna getirdi. Bu, pazarlarımız arasındaki yirmi yılı aşkın iş birliğinin kıymetli bir sonucudur. Nitekim Türkiye, 1995 yılında AB ile Gümrük Birliği'ni imzalayan ilk Avrupa dışı ülkelerden biriydi. Yürürlüğe girmesinden bu yana, ikili ticaretin değeri dört kattan fazla arttı.

*Nabız Kontrolü Anketi - Pulse Check Survey /Kaynak: <https://clepa.eu/mediaroom/pulse-check-march-2022/>

“Tüketilen elektrik enerjisini yenilenebilir enerji kaynakları ile üretmek gerekiyor”



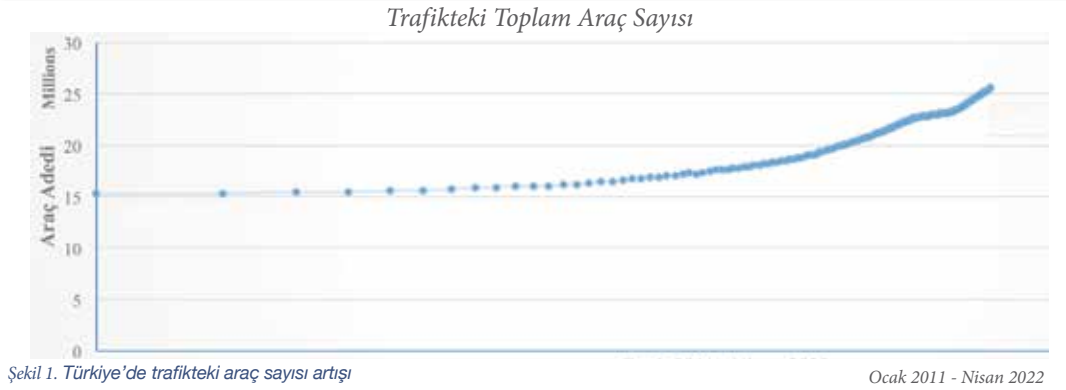
Prof. Dr. ZEHRA YUMURTACI - Yıldız Teknik Üniversitesi
Makine Fakültesi
Makine Mühendisliği Bölüm Başkanı

“Türkiye’de 20 yıl sonra hibrit ve elektrikli araçların, içten yanmalı motorlu araçların yerini alacağını şimdiden öngörebiliriz. Avrupa ve Türkiye’de incelenen datalar doğrultusunda, 2040 yılında neredeyse tüm araçların elektrikli veya hibrit olacağını söyleyebiliriz. Ayrıca gelecekte sadece elektrikli araçların sayısının artmayacağı, aynı zamanda alternatif yakıt tipli (H2 combustion, fuel cell) araçların da hayatımıza gireceği öngörülüyor.”

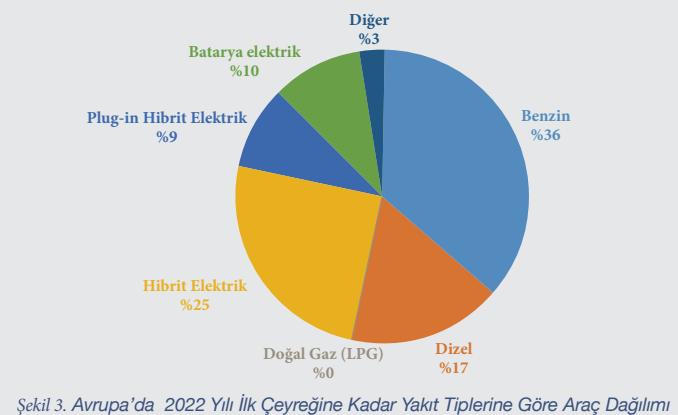
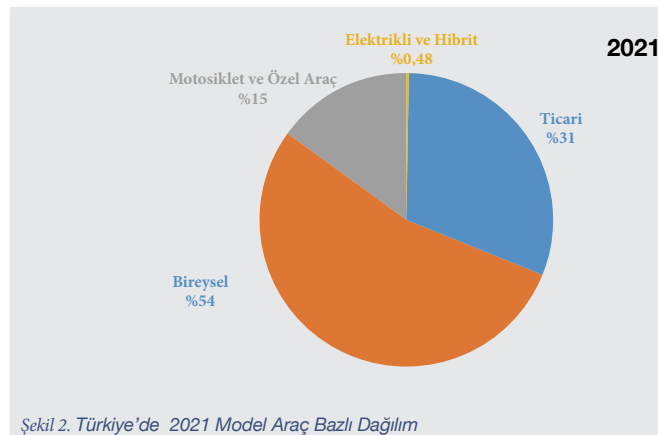
Türkiye’de ve dünyada elektrikli araba kullanım oranları ne yönde ilerliyor? Yıl sonuna yaklaşırken, önümüzdeki dönemde nasıl bir büyüme bekleniyor?

Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) resmi verilerine göre, trafikteki toplam araç sayısı 2011 yılında yaklaşık 15 milyon iken günümüzde bu rakam 25 milyonlara ulaştı.

Veriler, son on yıl içerisinde trafikteki araç sayısının hiçbir zaman azalmayıp, sürekli arttığını gösteriyor. Türkiye nüfusunun 2011 yılında yaklaşık 74 milyon (TÜİK, 2012) günümüzde ise 84 milyon (TÜİK, 2021) olması; teknolojinin gelişmesi ile ürüne ulaşımın kolaylaşması, ulaşım ihtiyacının artması gibi birçok parametre trafikteki toplam araç artışının sebebi olarak gösterilebilir.



2021 yılına geldiğimizde, on yıl önceki datalara göre bireysel araçların pazardaki payının yüzde 4,3 arttığını, ticari araçların azaldığını, elektrikli ve hibrit araçların ise yüzde 0,48’lik oranda pazarda yer aldığını görüyoruz.



Avrupa’da bu orana baktığımızda elektrikli ve hibrit araçlar tüm araçların yüzde 44’üne ulaşıyor. Bu konuda ülkemizdeki artışın daha yavaş olduğu görülüyor.

Elektrikli araçların karbonsuzlaşmadaki rolü nedir? Yenilenebilir enerji kullanımı konusunda Türkiye’de neler yapılıyor?

Otomobillerdeki emisyonun azaltılması karbon emisyonunu azaltacaktır. Bununla birlikte enerji üretiminin de yenilenebilir kaynaklardan olmasına dikkat edilmelidir. İklim krizi, bir diğer söyleyişle küresel ısınma, yıllardır geliştirdiğimiz ve hayatımızı kolaylaştırmak için her gün daha fazla kullandığımız teknolojik ihtiyaçların bir sonucu olarak karşımızda duruyor. Tüm dünya ülkelerinin ortak paydası olması sebebiyle, uluslararası konferanslar ve anlaşmalar ile ortak bir yol haritası oluşturulmak isteniyor. 2015 yılında 196 ülke tarafından Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı’nda müzakere edilen ve 2016 yılında imzalanan Paris Anlaşması tamamen iklim değişikliğini azaltmaya yönelik alınacak ortak önlemleri içeriyor. Buna göre; sanayi kaynaklı hava sıcaklığı artışı 1,5 °C ile sınırlandırılmıştır. Ayrıca 2030 yılına kadar ticari araç üretici firmalarının, sıfır emisyonlu araç üretmeleri gerekiyor.

Elektrikli araçların yaygınlaşmasının önemi nedir? Geçiş sürecinde öncelikli olarak hangi alanlarda gelişme sağlanması gerekiyor?

Elektrikli araçlar, sıfır emisyon olmaları ve performans olarak müşteri beklentisini karşılamaları sebebiyle içten yanmalı motorlu araçların yerini ilk alacak araçlar olarak görülüyor. Fakat bataryalı elektrikli araçlarda menzil, şarj süresi, şarj istasyonu yeterliliği parametrelerinin geliştirilmesi halen devam ediyor. Literatürde, menzil artırılması yani enerji tüketiminin optimizasyonu ve şarj süresi optimizasyonu üzerine birçok çalışma bulunuyor. Ayrıca rüzgâr, güneş gibi yenilenebilir sistemlerden elde edilen elektriğin şarj istasyonlarında kullanılması üzerine de çalışmalar bulunuyor.

Türkiye, elektrikli araçlar konusunda küresel üretime ne gibi katkılar sunabilir? Bu alanda ülkemizde yapılan önemli çalışmalar nelerdir?

Türkiye’de 20 yıl sonra hibrit ve elektrikli araçların, içten yanmalı motorlu araçların yerini alacağını şimdiden öngörebilmek mümkündür. Avrupa ve Türkiye’de incelenen datalar, hibrit ve elektrikli araç üretiminin ve kullanım oranlarının arttığını net bir şekilde ortaya koyuyor. 2030 yılına yaklaşıldığında daha da hızlanacağını düşünecek olursak, 2040 yılında neredeyse tüm araçların elektrikli veya hibrit olacağını söyleyebiliriz. Bunların yanında elektrik rezervini kendisi sağlayan H2’yi yakıt olarak kullandığımız ve pillerle elektrik ürettiğimiz yeni yakıt pilli

araçlar da geliştirilmeye başlandı. 2040 yılında sadece elektrikli araçları sayısı artmayacağı, aynı zamanda alternatif yakıt tipli (H2 combustion, fuel cell) araçların da hayatımıza gireceği öngörülüyor.

Elektrikli araçlar konusunda 2022 yılını Türkiye kullanıcıları açısından nasıl buluyorsunuz? Gelecek tahminleriniz nedir?

Ülkemizde elektrikli araç kullanıcı sayısı gittikçe artıyor. 2022’nin ilk yarısında yaklaşık 2 bin 500 adet elektrikli araç satıldığı ve 2021 yılının aynı dönemine göre üç katı artış ile 2 bin 413 adet olarak gerçekleştiği biliniyor. Hızlı bir şekilde artmaya da devam edecektir. Avrupa’da bu oranın ne kadar yüksek olduğu da görülüyor. Ancak fiyat, hedef, iyileştirme, verimlilik, menzil kriterleri iyileştiğinde ve teşvikler artırıldığında kullanım yaygınlığı da artacaktır.

Karbon emisyonu sizce tamamen ortadan kaldırılabilir mi? Bunun için hangi çalışmaları yapmak gerekiyor?

Elektrikli araçların emisyon azaltmak ve iklim değişikliğine pozitif katkı sağlamak açısından çok büyük potansiyeli olduğunu belirtirken, eğer enerjinin tamamı yenilenebilir enerji sistemlerinden sağlanırsa, karbon emisyonuna katkıda bulunacağını da söylemek gerekiyor. Eğer biz hala fosil yakıtlı kaynaklardan enerji üretmeye devam edersek sadece emisyon yerini değiştirmiş oluruz.

Ayrıca şarj altyapısının ve menzil yetersizliğinin elektrikli araç kullanımına engel teşkil ettiğini ve üzerine çalışılması gereken temel konular olduğunu belirtmeliyim. Dolayısıyla çalışmalarımızda elektrikli araçları enerji tüketimi açısından incelememiz ve tahminlerinin gerçeklik oranlarını artırmayı amaçlamamız gerekiyor.

Bununla birlikte tüketilen elektrik enerjisini yenilenebilir enerji kaynakları ile üretmek, enerji verimliliği ve enerji depolama konuları da karbon emisyonu açısından oldukça önemlidir.

Bölümünüzün otomotiv sektörüne katkılarından bahsedermisiniz?

Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü, 111 yıllık üniversitenin en güçlü bölümleri arasında yer alıyor. Mezun mühendisleri, otomotiv sektörünün her kademesinde görev alarak, tasarım, ar-ge, imalat, satış, pazarlama ve servis departmanlarına yönetici, araştırmacı olarak değer katıyor. Söz konusu bölüm, yetişmiş ve nitelikli öğretim kadrosu, sanayi/endüstri ve ar-ge kuruluşlarını barındırması, iş birliği olanaklarına imkân vermesi, mezunlarının gerek özel gerek kamu sektöründe yetkin/etkin pozisyonlarda görev yapması gibi faktörlerden ötürü başarılı öğrencilerin tercihi durumundadır.



“Ulaşımında elektrikli araçlara geçiş çok önemli”



Doç Dr. SÜLEYMAN BAŞTÜRK - *Altınbaş Üniversitesi*
Elektrikli, Otonom ve İnsansız Araçlar Uygulama ve Araştırma Merkezi (AUTONOM) Merkez Müdürü

“Elektrikli araçlar için ihtiyaç duyulacak olan elektriğin, fosil bazlı enerji kaynakları yerine rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilmesi gerekiyor.”

Türkiye’de ve dünyada elektrikli araba kullanım oranları hangi doğrultuda ilerliyor? Yıl sonuna yaklaşırken, önümüzdeki dönemde nasıl bir büyüme bekleniyor?

Elektrikli araçlara olan ilginin dünyada ve ülkemizde sürekli olarak arttığını görüyoruz. Uluslararası Enerji Ajansı’nın (IEA) geçtiğimiz Mayıs ayında yayınlanan Global EV Outlook 2022 Raporu’na göre; dünyada 2021 yılında elektrikli araç satışlarının rekor kırarak 6,6 milyon adede ve yaklaşık 280 milyar dolarlık bir hacme ulaştığı, bir önceki yıla göre de iki katına çıktığı görülüyor. Bu seviye tüm araç satışlarının yüzde 10’unu oluşturuyor. 2022 yılının ilk çeyreğinde ise bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 75’lik bir artışla 2 milyon araç satıldı. Dünyadaki elektrikli araç modeli sayısı da 2015 yılına göre beş kat artışla yaklaşık 450 farklı modele ulaştı. Dünyadaki elektrikli araç satışının yaklaşık yarısının Çin’de gerçekleştiğini görüyoruz. Avrupa 2,3 milyon satışla Çin’in arkasından geliyor, ABD ise 630 bin satışla üçüncü sırada yer alıyor.

Türkiye’deki elektrikli araç satışlarına baktığımızda ise; TEHAD’ın raporlarına göre 2021 yılının ilk altı ayında 894 adet yüzde yüz elektrikli araç satışı varken, 2022 yılının ilk altı ayında üç katı bir artışla toplam 2 bin 413 adet elektrikli araç satışı gerçekleşti. Bu noktada, Türkiye’de yapılan elektrikli araç satışlarının bir kısmının distribütör kanalıyla değil, paralel ithalat yoluyla yapıldığını da dikkate almak gerekiyor. Hibrit araç satışlarına baktığımızda ise; 2021 yılının ilk altı ayında 11 bin 851 hibrit araç satışı yapılmışken, 2022 yılının aynı döneminde ise 9 bin 731 adet hibrit araç satışı yapıldı. Yaşanan bu düşüşün pandemi döneminde ortaya çıkan ve halen etkileri devam eden çip tedarikinde yaşanan sorunlardan kaynaklandığı değerlendiriliyor.

Elektrikli ve hibrit araç satışlarında yaşanan son yıllardaki bu yükselişin önümüzdeki dönemde de devam edeceği ön görülüyor. Yapılan projeksiyonlara göre; dünyada 2025 yılında toplam elektrikli araç satışlarının 18 milyon adede, 2030 yılında da 30 milyon adet seviyelerine çıkacağı tahmin ediliyor. Satışların bu hızla devam etmesi durumunda, 2021 yılında dünyada toplam 18 milyon olan elektrikli araç sayısının 2030’da 200 milyona çıkması bekleniyor.

“Ülkemizdeki enerji santrali yatırımları hedefe yönelik planlanmalı”

Elektrikli araçların karbonsuzlaşmadaki rolü nedir? Yenilenebilir enerji kullanımı konusunda Türkiye’de neler yapılıyor?

Paris Anlaşması’na göre, 2050 yılına kadar iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında binalarda kullanılan enerjide net sıfır emisyon hedefi bulunuyor. Bu anlaşmaya taraf olan ülkeler de bu hedefe yönelik çeşitli politikalar ve teşvikler geliştiriyorlar. İstanbul Politikalar Merkezi’nin raporuna göre, ülkemizde 2020 yılındaki enerji tüketiminden kaynaklanan karbondioksit emisyonu toplamı 342 milyon ton iken, bunun yaklaşık yüzde 23’ü, yani 80 milyon tonu ulaşım sektöründen kaynaklanıyor. 2050 sıfır emisyon hedefi için ulaşımından kaynaklanan bu emisyon miktarının 2030 yılında 65 milyon tona, 2050’de de 29 milyon tona düşürülmesi beklenmektedir. Dolayısıyla hedeflenen emisyon değerlerine ulaşabilmek için ulaşım sektöründe elektrikli araçlara geçiş büyük önem taşıyor. Tabii burada elektrikli araçları şarj etmek için kullanılan elektriğin hangi yöntemle üretildiği de önem kazanıyor. Bu sebeple elektrikli araçlar için ihtiyaç duyulacak olan elektriğin fosil bazlı enerji kaynakları yerine rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilmesi gerekiyor. Ülkemizde 2020 yılı itibarıyla fosil bazlı enerji kaynaklarını (taş kömürü, ithal kömür, linyit, doğal gaz gibi) kullanan enerji santrallerinin kurulu gücü 44,7 GW iken, güneş ve rüzgâr enerji santrallerinin toplam kurulu gücü 19,5 GW civarındadır. Yenilenebilir enerji santrallerinin kurulu gücünün sıfır emisyon hedefi doğrultusunda 2030 yılında 69 GW’a, 2050’de de 255 GW’a çıkarılması hedeflenmelidir. Dolayısıyla ülkemizdeki enerji santrali yatırımlarının da bu hedefe yönelik olarak planlanması gerekiyor.

Karbon emisyonu sizce tamamen ortadan kaldırılabilir mi? Bunun için hangi çalışmaları yapmak gerekiyor?

Bilinen fosil yakıt rezervlerinin 2040’lı yıllarda tükeneceği öngörülüyor. Olağanüstü yeni rezerv bulunmaması durumunda,

2040'lı yıllardan sonra zaten belki de zorunlu olarak sıfır karbon emisyonuna geçmiş olacağız. Ancak bu yıllara kadar sıfır emisyon hedefi doğrultusunda, gerek enerji santrallerinin yenilenebilir santrallerle değiştirilmesi, gerekse de elektrikli araçların kullanımının yaygınlaşmasıyla karbon emisyon değerleri büyük oranda azaltılabilir.

“Batarya teknolojilerinin gelişmesi gerekiyor”

Elektrikli araçların yaygınlaşabilmesinin önemi nedir? Geçiş sürecinde öncelikli olarak hangi alanlarda gelişme sağlanması gerekiyor?

Daha önce de belirttiğim gibi, 2050 yılındaki sıfır emisyon hedefi için elektrikli araçların yaygınlaşması büyük önem taşıyor. Toplam karbondioksit emisyonunun yaklaşık yüzde 23'ünü oluşturan ulaşım sektöründeki emisyonu azaltmanın en önemli ve etkin yolu, özel ve toplu ulaşımında elektrikli araçların yaygınlaşmasıdır. Tabii elektrikli araçların yaygınlaşabilmesi için özellikle batarya teknolojilerinde gelişmeye ihtiyaç duyuluyor. Batarya teknolojisinin gelişmesiyle birlikte batarya fiyatlarında büyük düşüş olacak ve elektrikli araçlar pazarda daha rekabetçi bir fiyata sahip olacak. Elektrikli araçlarda yaygın olarak kullanılan lityum iyon bataryaların fiyatları 2010-2020 arasında yüzde 89 düşüş göstermişken, sadece 2020 yılında yüzde 13'lük bir düşüş oldu. Bu alanda özellikle ar-ge çalışmalarının artırılması gerekiyor. Bataryaların araçla birlikte satılması yerine kiralanması gibi farklı kullanım konseptlerinin devreye girmesi de elektrikli araç tüketicileri için tercih nedeni olabilir. Bir diğer konu da şarj istasyonları konusudur. Elektrikli araçların yaygınlaşmasıyla birlikte batarya şarj istasyonlarının da yaygınlaşmasına ihtiyaç duyuluyor. Bununla birlikte hızlı şarj konusu da önem arz ediyor. Özel araç sahiplerinin özellikle uzun yolda elektrikli araç tercihlerini etkilemesinden dolayı hızlı şarj teknolojisinde de gelişime ihtiyaç duyuluyor. Öte yandan elektrikli aracın güç ünitesi olarak ele alabileceğimiz elektrik motoru ve kontrolü teknolojisi de enerji verimliliği açısından büyük önem taşıyor.

Türkiye, elektrikli araçlar konusunda küresel üretime ne gibi katkılar sunabilir? Bu alanda ülkemizde yapılan önemli çalışmalar nelerdir?

Elektrikli araç üretimi alanında ülkemizde yatırımlar artıyor. Bunlardan en önemlisi Türkiye'nin Otomobili Ortak Girişimi olarak kurulan ve artık bir marka haline gelen TOGG'dur. TOGG yetkililerinin verdiği bilgiye göre, 2023 yılının ilk çeyreğinde

TOGG marka yüzde yüz elektrikli araçları yollarımızda görmeye başlayacağız. TOGG, sadece iç pazarı hedeflemiyor, küresel anlamda pazardan pay almayı amaçlıyor. Binek araç üretimi dışında Bozankaya ve Belka gibi elektrikli otobüs üreten ve ihracat yapan firmalarımız da bulunuyor. Ayrıca raylı sistemlerde de zaten büyük oranda elektrikli lokomotifler kullanılıyor. Bu sektöre yapılan yatırımların ve talebin artmasıyla küresel ortamda rekabetçi olabilecek firma sayımızın da artacağını ve bu alanda dünyada söz sahibi olabileceğimizi öngörüyoruz.

“Elektrikli araçlar enerji maliyetleri açısından büyük avantaja sahip”

Elektrikli araçlar konusunda 2022 yılını Türkiye kullanıcıları açısından nasıl buluyorsunuz? Gelecek tahminlerinizi alabilir miyiz?

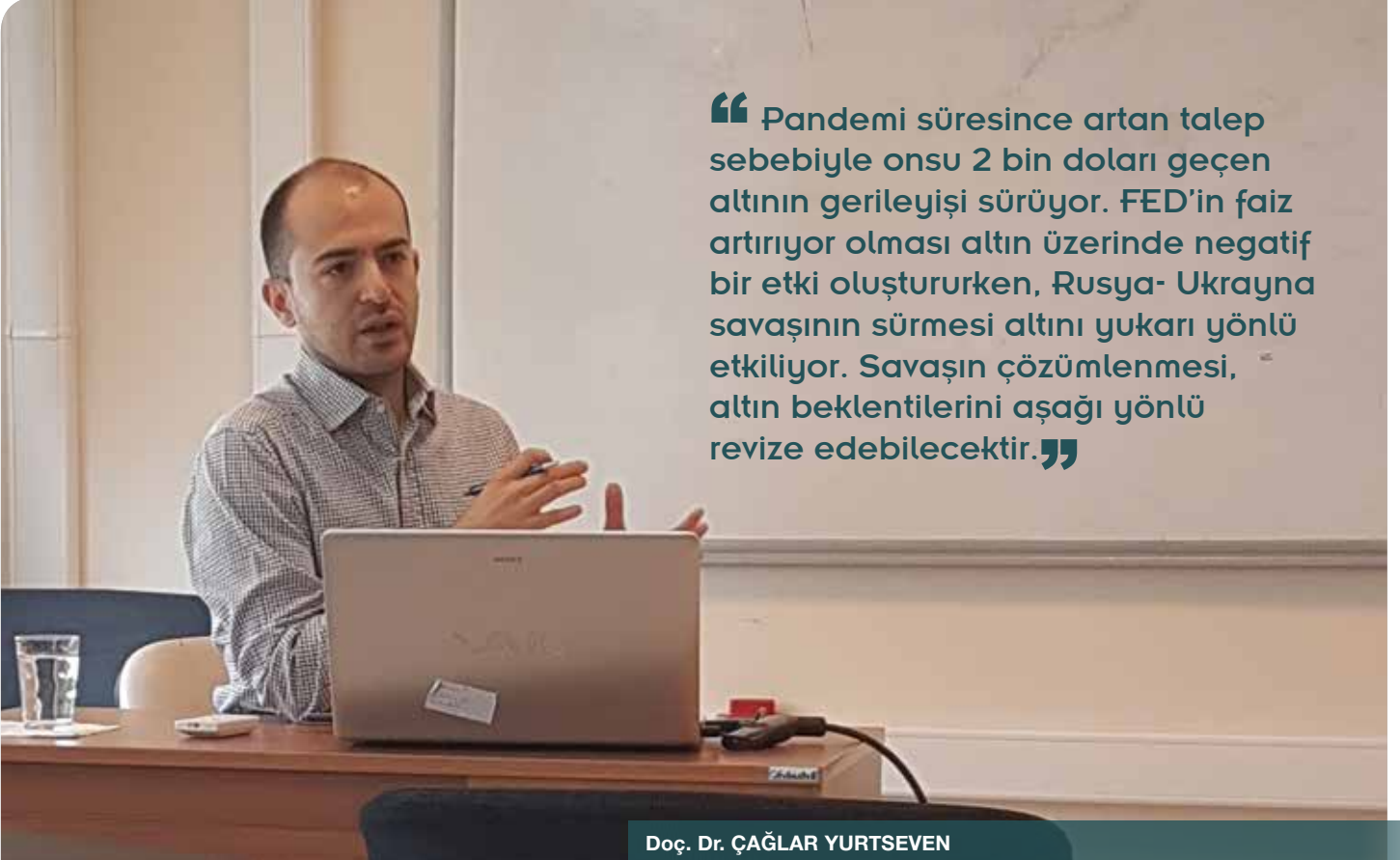
Türkiye'de 2022 yılında özellikle hibrit araçlarda Toyota'nın yanında Fiat Egea ve Honda'nın Hibrit modellerinin de pazara girdiğini ve pay aldığını görüyoruz. 2023 yılının ilk çeyreğinde TOGG'un da yollara çıkmasıyla kullanıcılar açısından alternatiflerin artacağı anlaşıyor. Ayrıca, yakıt fiyatlarında özellikle son dönemde yaşanan ve neredeyse bir yılda 4 kata varan artışlar, elektrikli araçların enerji maliyetleri açısından büyük bir avantaja sahip olduğunu ve tüketiciler açısından cezbedici bir faktör olacağını gösteriyor.

Altınbaş Üniversitesi bünyesinde elektrikli araçlar konusunda yaptığınız çalışmalar anlatır mısınız?

Elektrikli araçların gelecekte artık daha fazla hayatımızda yer alacağı görülüyor. Hem binek araç hem de toplu taşımada elektrikli araçların yaygınlaşması söz konusu olacak. Bununla beraber de batarya teknolojilerinden elektrik motoruna ve motor sürücülerine, otonom sistemlerden mobilite ekosistemine kadar gelişmeye açık ve ar-ge yapılmasına gerek olan birçok alan bulunuyor. Söz konusu süreçlerde elektrikli otomobil üreticileri ile üniversitelerin ortak çalışma yapması büyük önem taşıyor. Biz Altınbaş Üniversitesi olarak, 2018 yılında elektrikli araç takımımız EVA TEAM ile başlattığımız bu alandaki çalışmalarımızı, 2021 yılında Elektrikli, Otonom ve İnsansız Araçlar Uygulama ve Araştırma Merkezi'ne (AUTONOM) dönüştürerek büyük bir atılım yaptık. Merkez bünyesinde hâlihazırda yürüttüğümüz birçok projenin yanında elektrikli araç üreticileri ile de proje çalışmaları yürütüyoruz. Üreticilerin bu tarz iş birliklerini artırmaları hem bu alanda akademik alt yapının gelişimini ve sorunların çözümünü sağlayacak, hem de sektörün yetişmiş insan gücü ihtiyacına büyük katkı oluşturacak.



“Petrol fiyatlarında yaşanan gerileme, enflasyonun dizginlenmesinde rol oynayabilir”



“ Pandemi süresince artan talep sebebiyle onsu 2 bin doları geçen altının gerileyişi sürüyor. FED’in faiz artırıyor olması altın üzerinde negatif bir etki oluştururken, Rusya- Ukrayna savaşının sürmesi altını yukarı yönlü etkiliyor. Savaşın çözülmesi, altın beklentilerini aşağı yönlü revize edebilecektir.”

Doç. Dr. ÇAĞLAR YURTSEVEN

Bahçeşehir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bölüm Başkanı

Türkiye ekonomisinin 2022’nin son çeyreğinde nasıl bir seyir izlemesini bekliyorsunuz?

2022’nin son çeyreğinde uzunca bir süredir konuşulan baz etkisinin gerçekleşmesi, enflasyonun artış hızını azaltabilecek. Yeni ekonomi politikasının ortaya konuluşu 2021 yılının son çeyreğinde gerçekleşmişti. Ani döviz kuru artışı zamanla enflasyonu da hızla yükseltmişti.

Yıllık enflasyon hesabında 2021’in aynı ayına oranla yaptığımız kabaca hesaplamalar, bu çeyreğe kadar 2021’in düşük fiyatlarıyla kıyaslanması neticesinde bize yüksek enflasyonu getiriyordu. Bu çeyrekte ise 2022’nin aynı çeyreğinde yükselmeye başlayan fiyatların baz alınması ile birlikte enflasyonun artış hızında bir düşüş beklemek matematiksel olarak mümkün görünüyor.

2022 yılı biterken, yılın son çeyreğinde ekonomik açıdan ülkeyi bekleyen olumlu/olumsuz faktörler sizce neler olacaktır?

Son çeyrekte bir önceki çeyrekte farklı olarak turizm sezonunun

geride kalmasıyla Türkiye’ye yüklü miktarda giren turizm dövizleri önemli ölçüde düşecek. Ukrayna - Rusya arasındaki savaşın nihayetlenmemesi, enerji fiyatlarındaki dalgalanmanın sürmesi, dünyadaki resesyon sinyalleri; Türkiye ekonomisi için son çeyrekte de risk oluşturmayı sürdürecektir gibi görünüyor.

Ekonomideki seçimler ve sonuçları

Yaşadığımız pandemiden ardından Türkiye ekonomisi bu süreçten nasıl etkilendi? Dünya ile kıyasladığımızda ülkemizin bulunduğu durumu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Türkiye de pandemiden tüm dünya gibi olumsuz yönde etkilendi. Turizm, yeme içme, eğlence, sinema, AVM gibi sektörler daha çok etkilenen grupları oluşturdu. Türkiye ekonomisi de talepteki ani düşüşe parasal genişlemeci politika ile yanıt verdi. Diğer ülkelerden farklı olarak Türkiye’nin, parasal genişlemedeki duruşunu sürdürüyor olmasının, ülke genelinde yükselen enflasyon, kur ve alım gücündeki düşüşün daha derinden hissedilmesine sebep olduğunu söyleyebiliriz.

Değişen sosyal olgular ve yansımaları

Pandemiyle geçen iki yılı aşkın sürenin ardından bugün dünya ekonomilerinin ekonomik ve sosyal tablosu hakkında neler söyleyebilirsiniz?

Pandemi, bazı sosyal olguları tamamen değiştirdi. Örneğin, uzaktan çalışma sistemi kültürümüze kalıcı olarak yerleşti. Kuşkusuz bu tip sosyal değişiklikler tüketim alışkanlıklarını da etkiliyor. Pandeminin olumsuz ekonomik etkileri ile savaşmak için o gün düzenlenen ekonomi politikaları bugün tüm dünyada ekonomileri resesyona doğru sürüklüyor. Üstelik Ukrayna - Rusya savaşının olumsuz etkileri hala ağırlığını korurken, tedarik zincirinde oluşan aksamlar, çip krizi ve buna benzer arz kaynaklı olumsuzluklar da henüz tam anlamıyla çözülmemiş görünüyor.

Döviz kurlarındaki hareketliliğin önümüzdeki dönemde devam etmesini bekliyor musunuz?

Döviz kurlarındaki hareketlilik, önümüzdeki dönemde de sürecektir. Türkiye cari açığının, uygulanan politikalara rağmen anlamlı bir azalma göstermemiş olmaması, enerji ithalatının hala yüksek bir döviz talebiyle doyurulması, döviz tarafındaki baskıyı sürdürüyor. Kur Korumalı Politika, Kur Korumalı Mevduat Hesabı ve işletmelere yönelik uygulanan bazı politikalar kuru belirli sınırlar

içinde tutuyor olsa da, Merkez Bankası rezervlerinin durumu düşünüldüğünde ani şoklara dayanıksız olduğumuzu belirtebiliriz.

“Otomotiv sektörü, Türkiye’nin gelişimi için ihracatın ötesinde katkı sunuyor”

Yıl sonu yaklaşırken enflasyon ve altının seyri konusundaki beklentinizi paylaşabilir misiniz?

Son zamanlarda petrol fiyatlarında yaşanan gerileme, enflasyonun dizginlenmesinde rol oynayabilir. Pandemi süresince artan talep sebebiyle onsu 2 bin doları geçen altının gerileyişi ise sürüyor. FED’in faiz artırıyor olması altın üzerinde negatif bir etki oluştururken, Rusya - Ukrayna savaşının sürmesi altını yukarı yönlü etkiliyor. Savaşın çözülmesi, altın beklentilerini aşağı yönlü revize edebilecektir.

Otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisine katkısı hakkında ne düşünüyorsunuz?

Otomotiv sektörünün, Türkiye ekonomisi için en önemli sektörlerden biri olduğunu düşünüyorum. Sektör; yüksek istihdam kapasitesi, yurt dışı ile yapılan koordineli üretim sayesinde teknoloji transferlerinin sağlanması, inovasyon üzerine temellenen yapısıyla Türkiye’nin gelişimi için ihracatın ötesinde katkı sunuyor.



Hayat pahalılığının enflasyondan farkı

Günlük konuşmalarda birbirinin yerine kullanılan üç ifade var: Enflasyon, fiyat artışı ve hayat pahalılığı. Sanki aynı anlama geliyormuş gibi görünseler de aslında çok farklı kavramlar.



Altınbaş Üniversitesi Öğretim Üyesi
Dr. MAHFİ EĞİLMEZ

Enflasyon; fiyatlar genel düzeyinin süreklilik gösterir biçimde artması demek. Bu tanımda iki önemli nokta var: (1) Seçilmiş mal ve hizmetlerin ağırlıklarına göre toplandığı bir sepetin toplam değeri, yani fiyatlar genel düzeyi. (2) Fiyatlar genel düzeyinin yani bu sepetin toplam değerinin sürekli artış göstermesi. Her biri aile bütçelerindeki ağırlığa göre yerleştirilmiş 400 mal ve hizmetten oluşan bir sepetin başlangıç endeks değeri 100 iken bir sonraki ay 102, sonraki ay 103 olmuşsa biz bu artışları (hem genel artış hem de süreklilik gösteren artış olduğu için) enflasyon olarak nitelendiriyoruz.

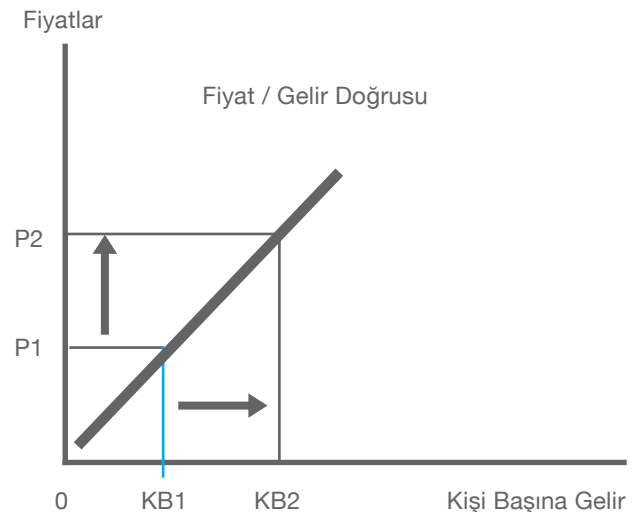
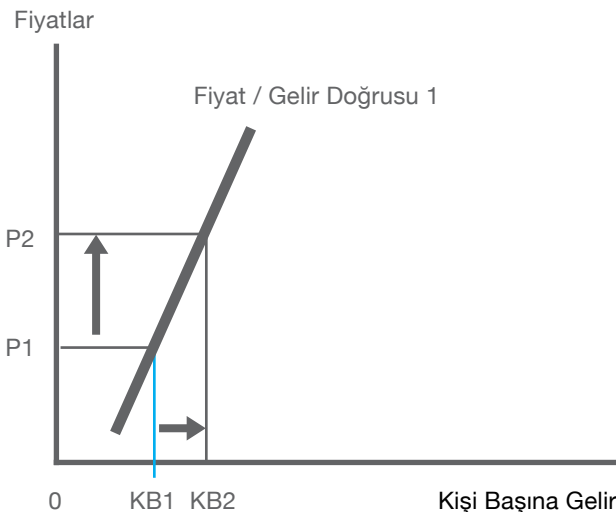
Fiyat artışı; bir malın ya da mal ve hizmet sepetinin bir defalık artış göstermesi demektir. Diyelim ki elma fiyatları 5 TL/Kg'den 6 TL/Kg'ye çıkmış, sonraki ayda da 7 TL/Kg'ye çıkmış olsun. Bu durumda sadece bir malın fiyatı arttığı için ortada enflasyon değil fiyat artışı var demektir. Ya da yukarıdaki 400 mal ve hizmetten oluşan sepetin endeks değeri 100'den 102'ye çıkmış ve orada kalmış olsun. Bu durumda fiyatlar genel düzeyi yükselmiş olsa da bu yükseliş bir defalık olduğu, süreklilik göstermediği için buna enflasyon değil fiyat artışı diyoruz.

Hayat pahalılığı öteki iki kavramdan da farklı bir durumu ifade ediyor. Burada işin içine gelir de giriyor. Eğer bir ülkede enflasyon, gelir artışından daha hızlıysa orada hayat pahalılığı var demektir. Diyelim ki yıllık enflasyon oranı yüzde 80 iken o ülkede çalışanların ücret gelirleri yıllık olarak yüzde 50 artmışsa o ülkenin çalışanlarının satın alma güçleri 30 puan geri gitmiş demektir. İşte bu durum hayat pahalılığını gösterir. Bu ülkede eğer gelirler de yüzde 80 artmış olsaydı enflasyon olacak ama hayat pahalılığı olmayacaktı.

Hayat pahalılığını ölçmenin en kestirme yolu ekonomide yıllık kişi başına gelirdeki (cari fiyatlarla GSYH / Ülke nüfusu) artışı yıllık enflasyonla karşılaştırmaktır. Bu ölçümü yapabilmek için şöyle bir formül geliştirebiliriz:

$$\text{Hayat Pahalılığı Oranı (HPO)} = (1 + \text{Yıllık Enflasyon Oranı} / 1 + \text{Yıllık Kişi Başına Gelirdeki Artış Oranı}) - 1$$

Enflasyon ile hayat pahalılığı arasındaki farkı kartezyen koordinat sistemini kullanarak çizeceğimiz iki şekil yardımıyla görsel olarak da gösterebiliriz:



Yukarıdaki her iki şekilde de fiyatlar genel düzeyi P1'den P2'ye yükseliyor ve fiyat/gelir doğrusunun görünümü bu yükselişin devam ettiğini gösteriyor. Soldaki şekil kişi başına gelirin enflasyon kadar artmadığını gösteriyor. Burada enflasyonla birlikte hayat pahalılığı var demektir. Yani kişilerin satın alma güçleri erimektedir. Sağdaki şekilde de enflasyon söz konusu olmakla birlikte kişi başına gelir de enflasyon kadar artıyor. Bu durumda enflasyon olmakla birlikte hayat pahalılığı söz konusu değil demektir (burada enflasyonla gelir artışının birlikte olduğunu varsayıyoruz, eğer enflasyonla gelir artışı arasında zaman farkı varsa o zaman hayat pahalılığı söz konusu olur). Bu formülü kullanarak Türkiye'deki hayat pahalılığı oranını 2021 yılı için ölçelim. Enflasyon oranı konusunda TÜİK verilerine ve ENAG tahminlerine göre karşılaştırmada iki farklı tablo var. Bunları aşağıdaki tabloya taşıyalım (kişi başına gelir olarak ENAG'ın bu konuda bir çalışması olmadığı için her iki sütunda da TÜİK verisini alıyoruz).

2021 Sonuçları	TÜİK/IMF	ENAG
Kişi başına gelir artışı (TL)	0,40	0,40
Enflasyon	0,36	0,83

Bu sayıları yukarıdaki formülde yerlerine koyalım. Önce TÜİK enflasyon verisini ele alalım:

$$HPO (TÜİK) = (1 + 0,36) / (1 + 0,40) - 1 = - 0,0286 = \% 3 \text{ (eksi)}$$

Buna göre TÜİK enflasyon verisi esas alındığında 2021 yılında Türkiye'de ortalama kişi başına gelirin enflasyondan daha fazla arttığını görüyoruz (sonucun enflasyona göre eksi çıkması gelirin enflasyondan fazla arttığını gösteriyor). TÜİK verisine göre ortalama kişi başına gelir enflasyondan daha fazla artmış ve insanlar bir satın alma gücü kaybı yaşamamış, hatta bir miktar satın alma gücü artışı görmüşler.

Şimdi de aynı hesaplamayı ENAG enflasyon verisiyle yapalım:

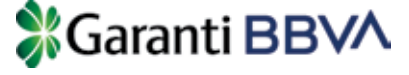
$$HPO (ENAG) = (1 + 0,83) / (1 + 0,40) - 1 = 0,307 = \% 30,7$$

Buna göre ENAG enflasyon hesaplamasını esas aldığımızda Türkiye'de 2021 yılında hayat pahalılığı oranının yüzde 30,7 olduğu görülüyor. Yani insanlar gelirleri artmış olmasına karşılık enflasyon karşısında yüzde 30,7 oranında satın alma gücü kaybı yaşamışlar.

Kuşkusuz kişi başına gelir bir ortalamayı gösteriyor. Bunun çok üzerinde yıllık geliri olanlar olduğu gibi çok altında geliri olanlar da var. O nedenle az sayıda bir grup insan, gelirini ENAG enflasyon verisinden fazla artırmak yeteneğinde olduğu için satın alma gücünü artırmış ve dolayısıyla hayat pahalılığıyla tanışmamış görünüyor. Buna karşılık büyük çoğunluk gelirini bu kadar artıramadığı hatta TÜİK enflasyonu kadar bile artıramadığı için satın alma gücünü ciddi biçimde kaybetmiş ve enflasyona ek olarak hayat pahalılığıyla karşılaşmış bulunuyor.



ELEKTRİKLİ BAĞLANTILI ARAÇLAR VE SÜRDÜRÜLEBİLİR TÜKETİCİ FİNANSMANI



Koray Öztöpcü
GARANTİ BBVA
Tüketici Finansmanı Direktörü

Otomotiv sektöründe elektrikli araçlar ve pandemi sonrası dijitalleşme ile finans sektöründe de, sürdürülebilir tüketici finansmanı ve elektrikli bağlantılı araç uygulama çalışmaları, araştırmaları yoğunlaşmaya başladı. Önümüzdeki yıllarda bağlantılı elektrikli araçlar, otomotiv sektöründeki paylaşımlı araçlar, mobilite ve otonom araçlarla birlikte oluşacak müşteri bağlılığı (loyalty) araç içinde banka ve finans uygulamalarını şekillendirecek.

Elektrikli bağlantılı araçların, yakın zamanda aracın uzaktan kablosuz iletişim ile araç üreticisi ve hizmet sağlayıcısı ile data paylaşımı yaparak; ağırlıklı güvenli sürüş imkanı yaratıp; gelecekte otonom diye adlandırdığımız sürücüsüz kullanıma imkan sağlaması bekleniyor.

Dünya’da bağlantılı araçların elektrikli araçların da gelişimi, kablosuz iletişim yatırım ve imkanlarının da artması ile 2021’de 59,7 milyar dolar iken, 2028 yılında 191,9 milyar dolara ulaşacağı düşünülmüyor.

İngiltere, 2025 yılına kadar kendi kendini süren araçların yollarında kullanıma sunulması için yol haritasını belirledi ve 100 milyon pound’luk (119 milyon dolar) finansman planını açıkladı.

İngiltere’de bu ekosistem 42 milyar sterlin değerinde ve 38 bin yeni iş yaratabileceğini tahmin edildiği açıklandı. Ülkemizde de bu alanda önemli adımlar atılıyor. Yerli elektrikli aracımız kullanıcı odaklı, akıllı, empatik, bağlantılı, otonom, paylaşımlı ve elektrikli olarak tanımlanırken, ağırlıklı, otonom, paylaşımlı ve elektrikli araçlar için ‘case’ kısaltması ile ‘kullanıcı odaklı-user-centric, akıllı-smart ve empatik-emphatic’ kelimelerini de ekleyerek ‘USE-CASE Mobility’ kavramı ile yakınlarda küresel rekabette güçlü olarak yollarda olacak.

Pandemi ile birlikte tüketicilerin mobilite ihtiyaçlarına paralel, araç alım taleplerinin ve sürdürülebilirlik bakış açılarının arttığını; kredi kullanım taleplerinin de satış noktasında hizmet almaya yöneldiğini görüyoruz. Finansal ödeme imkanlarını incelediğimizde de dijitalleşmenin etkisiyle mobil kredi taleplerinin daha da artması bekleniyor. Dijital servis kredilerinin, elektrikli şarj ödemelerinin araç üreticisi ve araç içinde finans uygulamalarının, bağlılık kapsamında şekillenmesi üzerine farklı düşünceler bulunuyor.

Özetle; elektrikli araçların hızlandığı yeni ekosistemde ana firma ve banka partner ortak çalışmalarının artması, araç satışı sonrasında ana firma müşteri iletişiminin de sağlanarak artması bekleniyor.

Dijital uygulamaların gelişmesi, açık bankacılık diye adlandırdığımız online üzerinden banka müşterisi olma imkanının gelişmesi ve servis bankacılığı uygulamalarının ana firmanın son kullanıcıya ulaşma imkanını tanıması otomotiv ekosistemini önümüzdeki 5 yılda farklı şekillendirecek.

Oluşan bu müşteri bağlılığı, otomotiv sektörü ve bankaların partner birlikteliklerini artırırken, bu sürece elektrik şarj hizmeti veren firmaları da katarak; müşteri lehine ve onun tercihlerine, beğenilerine göre oluşan bir değer yapısına dönüşecek. Bu adımlar elektrikli bağlantılı araçlarda müşteri tercihlerine göre şekillendirilen finansal uygulama ve ödeme adımlarının oluşturulmasına imkan verecek. Elektrikli bağlantılı araçta bulunan uygulamada verdiğimiz siparişi aracımız içindeki uygulamadan ödeyebileceğimiz bir dünya çok uzak değil gibi görünüyor.

Garanti BBVA olarak, çevreci taşıt kredilerimizi bireysel ve tüzel olmak üzere otomotiv sektörümüzde partner olarak çalıştığımız 24 otomotiv markası ile 800’e yakın bayide BAK sistemiyle Garanti BBVA şubelerine gitmeye gerek kalmadan maksimum 30 dakikada para transferi dahil kredi kullanabilecek şekilde sunuyoruz. Ayrıca yakın zamanda elektrikli araçlarla oluşan ekosistemin gelişimini hızlandırmak, elektrikli araçlar için hızlı şarj istasyonlarının kurulması ve elektrikli araç şarj istasyonu finansmanı için e-şarj istasyonu kurmak isteyen bireysel müşterilerimize de 3 ila 36 ay vadeyle, 30 bin TL’ye kadar kullanılacak alışveriş kredisini, anlaşmalı firma bayileri aracılığıyla sunduk. Krediyle sitelere, apartmanlara ve müstakil konutlara kurulum yapılabiliyor. Böylece bireysel müşterilerimizin de kolayca alışveriş kredisini kullanabilmesini sağlıyoruz.

Elektrikli bağlantılı araçlar ile birlikte oluşacak ekosistem zinciri aynı zamanda stok finansmanı, takas finansmanı ve doğrudan tahsilat sistemi ürünleriyle de sürdürülebilir kredilere dönüşecek. Bu anlamda ekosistemin dönüşümü, sadece elektrikli bağlantılı araç finansmanı ile değil, yedek parçası, stoğu ile sürdürülebilir finansman ile finanse edilirken, araç içi müşteri bağlılığı finans uygulamalarıyla farklı bir zincir etkisi yaratacak.

RENAULT ZOE E-TECH

%100 elektrikli



395 km'ye varan menzil, 338 lt bagaj hacmi

*odd 2021 aralık ayı verilerine göre. zoe'nin karma co₂ salımı 0 g/km, ortalama enerji tüketimi 17,2 kwh/100 km'dir. tüketim, co₂ emisyon değerleri ve 395 km menzil 715/2007*2018/1832 ax mevzuatına göre ölçülmüş wltp verileridir. bu değerler sürüş şekli, kullanım şartları, yol durumu, donanım, araçtaki yük vb. şartlara göre farklılık gösterebilir. model üzerinde gösterilen ekipman ve özellikler, versiyonlara göre farklılık gösterebilir. ayrıntılı bilgi Renault yetkili satıcıları ve renault.com.tr'de.

**2021 yılında türkiye'nin
en çok tercih edilen elektrikli otomobili***

renault.com.tr



Ülker Day

İnsan Kaynakları Danışmanlığı, Şirket Ortağı, PwC Türkiye

Küresel teknolojik gelişmeler, pandemi ve otomasyonla birlikte iş yapış şekilleri, iş modelleri hızlıca değişirken önümüzdeki yıllarda mesleklerin de değişimini öngörebiliyoruz. Özellikle bazı mesleklerin geçerliliğini yitirme riski artarken, yeni mesleklerin ortaya çıktığını gözlemliyoruz.

PwC olarak, benzeri öngörü ve anlayışla küresel ve yerel olarak yayınladığımız “Umutlar ve Endişeler 2021” araştırmamızda çalışanların iş dünyasının geleceğine yönelik beklentilerini ve korkularını anlamayı amaçladık. Katılımcıların yüzde 59’u işin geleceği ve gelecek nesillere etkisi hakkında endişeli hissettiğini belirtiyor. Ayrıca yüzde 51’i gelecekte çok az insanın stabil, uzun dönemli işleri olacağını düşünürken bu oran küresel araştırma sonuçlarında yüzde 56 olarak karşımıza çıkıyor. Genel olarak, Türkiye’deki katılımcılar işlerinin geleceği için oldukça endişeli hissediyorken, küresel araştırma sonuçlardaki katılımcılar daha çok heyecanlı ve özgüvenli hissediyor. Cinsiyet kırımına göre incelediğimizde, kadınlar iş dünyasının geleceğinin kendilerine etkileri konusunda yüzde 49 oranında endişeli iken, erkekler için bu oran yüzde 36. Böylece, kadınların hem kendileri için hem de gelecek nesiller için erkeklere kıyasla daha endişeli hissettiği görülüyor.

Benzer bir bakış açısıyla PwC ve Konda iş birliğinde gerçekleştirilen “Gelecek Trendleri” araştırması katılımcıları, büyük veri ve analizin artan önemini, göç artışını, gelir dağılımındaki adaletsizliğin sosyal tepkileri artırma potansiyelini, doğal ve organik gıda talebinde yükseliş ile eğitimin teknolojiye göre yeniden şekillenecek olmasını dünyaya ilişkin gelecek öngörülerinde ilk 5 sıraya koydu. Türkiye için öngörülerde ise göç artışı ile gelir dağılımındaki adaletsizlik kaynaklı sosyal tepkilere dair beklentiler, dünyada olduğu gibi ilk 5 gelecek öngörüsü arasında yer aldı. Dünyadan farklı olarak kuşaklar arası çatışma ve sosyal medyaya dair dönüşüm Türkiye’de ilk 5’te ön plana çıktı. Ayrıca katılımcılara göre; “gelir dağılımında eşitsizlik” gelecekte en çok endişe edilen ikinci faktör olarak karşımıza çıkıyor. Araştırmaya katılanların çok büyük bir kısmı (yüzde 88) gelir dağılımında eşitsizliğe ilişkin endişeli olduğunu dile getirdi. Katılımcılar, büyük veri ve analizin artan önemini, göç artışını, gelir dağılımındaki adaletsizliğin sosyal tepkileri artırma potansiyelini, doğal ve organik gıda talebinde yükseliş ile eğitimin teknolojiye göre yeniden şekillenecek olmasını dünyaya ilişkin gelecek öngörülerinde ilk 5 sıraya koydu. Bununla birlikte,

katılımcılar önümüzdeki 10 yılda her 4 kişiden 3’ünün Türkiye’de göçün artacağı konusunda hemfikir olduğunu gösteriyor.

CEO’ların risk, tehdit ve ekonomik büyüme tanımları

PwC olarak yine küresel ve yerel olarak yaptığımız CEO araştırmamız ile CEO’ların gündemlerini takip etme, stratejilerini ve fikirlerini anlamayı amaçlıyoruz. Küresel sonuçlara göre, geçen yıla kıyasla yüzde 1 artış oranıyla, CEO’ların yüzde 77’si küresel ekonomik büyümenin 2022’de gelişeceğini düşünüyor. Daha yakından baktığımızda Türkiye’den araştırmaya katılan 88 CEO’nun yüzde 80’i küresel ekonomik büyümenin önümüzdeki yıl içinde artacağını düşünüyor. Bununla birlikte şirketlerini olumsuz etkileyecek küresel tehditleri siber risk, sağlık riski, makro ekonomik istikrarsızlık ve iklim değişikliği olarak sıralıyorlar. Türkiye’de ise ilk sırada makro ekonomik istikrarsızlık, ikinci sırada iklim değişikliği ve üçüncü sırada jeopolitik çatışmaları görüyoruz. CEO’ların, istisnasız bütün sektörleri etkileyecek bu risklerin farkında olduklarını ve gündemlerine aldıklarını görüyoruz. Ayrıca, “Gelecek Trendleri” araştırması katılımcılarına göre; dünya hangi sektör öncülüğünde gelişecek sorusunda teknolojiyi ilk sırada değerlendiren Türkiye özelinde aynı soru sorulduğunda enerji, altyapı ve doğal kaynaklar sektörü ilk sırada yer alıyor. Aynı sorular için otomotiv sektörü Türkiye özelinde dünyaya kıyasla daha öncelikli olduğunu görüyoruz.

“Gelecek Trendleri” araştırması, iklim değişikliği sorununa ilişkin farkındalığın oldukça yüksek olduğunu ortaya koyuyor. Katılımcıların yüzde 93’ü bu meselenin daha da derinleştiği görüşünde. Katılımcıların yüzde 70’ine göre; iklim değişikliği, gelecekte şirketlerin para kazanma yöntemlerini etkileyebilir. Belki de bu nedenle önümüzdeki on yıl içinde de bu konu gündemden düşmeyecek; her 2 kişiden 1’i iklim konusunun gelecekte sıradan olacağını düşünmüyor. Bu konu yine küresel ve yerel olarak gerçekleştirdiğimiz CEO araştırmamızda

da karşımıza çıkıyor. Otomotiv sektörü özelinde en önemli konulardan biri olan iklim değişikliği başlığında CEO'ların yüzde 22'si net-sıfır (sera gazı emisyonlarını sıfıra yakın bir seviyeye indirme), yüzde 26'sı ise karbon-nötr taahhüdü verdiklerini belirtiyor. CEO'ların yüzde 51'i sektörün uzun vadeli eğilimleri için, şirketlerin finansal değer yaratma kabiliyetini önemli bulurken, karbonsuzlaştırmayı önemli bulanların oranı ise yüzde 39 olarak karşımıza çıkıyor. Öte yandan şirketlerinin net-sıfır taahhüdünü yerine getirmeyeceğini düşünen CEO'ların (yüzde 24) metal, madencilik, otomotiv ve gayrimenkul sektörlerinden olduğunu gözlemliyoruz. Bunlarla birlikte, kurum stratejilerini yakından incelediğimizde CEO'ların yüzde 71'i müşteri memnuniyeti, yüzde 62'si çalışan memnuniyeti ve yüzde 54'ü otomasyon ve dijitalleşme metriklerini uzun dönemde kurum stratejilerine dahil ettiklerini belirtiyor. Ayrıca, cinsiyet temsil oranı hedefi için bu oran yüzde 38 ve sera gazı emisyon hedefi için ise bu oran yüzde 37 olarak karşımıza çıkıyor.

“Gelecek Trendleri” araştırması katılımcılarına göre, her 2 katılımcıdan 1'i, “çalışanla ortaklık” sisteminin mümkün bir senaryo olduğu görüşünde. Çalışanların, geleceğin çalışma hayatına dair beklentilerinde, pozitif bir kültürde esnek çalışma, değerli hissetme ve değer yaratan işler yapma arzusu öne çıkıyor. Uzaktan çalışma, avantajlarının yanı sıra yüksek bir tükenmişlik riskini de beraberinde getiriyor. Liderlerin çalışanlarının iyi olma hallerine özen gösterme konusuna, izin kullanımını teşvik etme, psikolojik sağlık konusunda destek sunma ve kişilerin bireysel ihtiyaçlarını karşılama gibi yöntemlere odaklanması gerekiyor. Bu da en az diğer faktörler kadar eşit derecede önem taşıyan bir konu olarak karşımıza çıkıyor.

Küresele kıyasla Türkiye'de çalışanlar daha iyimser

Dünya Ekonomik Forumu'nun 2020'de yayınladığı araştırmaya göre otomotiv sektöründe çalışanların yüzde 19,1'inin işi tehlike altında. Organizasyonlarda yüksek talep gören beceriler analitik düşünme ve inovasyon, eleştirel düşünme ve analiz, karmaşık problem çözme olarak sıralanıyor. Yüksek talep gören ilk beş rol arasında veri analisti ve veri bilimcisi, iş geliştirme uzmanı, yapay zekâ ve makine öğrenmesi uzmanı, stratejik danışman ve materyal mühendisi yer alırken, talebi azalan ilk beş rolün; veri giriş uzmanı, yönetici asistanı, muhasebe ve bordro uzmanı, depo ve stok saymanı ve kasiyer ve biletleme uzmanı olduğunu görüyoruz. Organizasyonlar açısından bakıldığında yeni teknolojilerin benimsenmesinin önündeki engeller olarak yerel iş gücü piyasasındaki beceri boşlukları, organizasyonun liderliğindeki beceri boşlukları ve uzmanlaşmış yetenekleri çekememe noktaları ilk üçte sıralanıyor. Teknolojik gelişmelerin hızlanması ile otomasyonun etkilerini sordüğümüzda “Umutlar ve Endişeler 2021” araştırmamızda Türkiye'den katılımcıların yüzde 48'i otomasyon sebebiyle birçok kişinin işinin risk altında olmasından endişe duyduğunu belirtti. Diğer yandan katılımcıların yüzde 30'u önümüzdeki 5 yıl içerisinde işlerinin kaybolacağını düşünürken, küresel araştırma sonuçlarında bu oran yüzde 39. Bu sonuç küresele kıyasla Türkiye'de çalışanların daha iyimser olduğu bir tablo gösteriyor. “Gelecek Trendleri” araştırması katılımcılara endişelere ilişkin sorusunda teknolojiyi neredeyse en sonda gösteren katılımcıların tamamına yakını (yüzde 90) önümüzdeki on yılda teknolojinin insan hayatına etkisinin olumlu yönde olacağını düşünüyor. Küresel araştırma

sonuçlarına kıyasla Türkiye'deki sonuçlar, çalışanların teknoloji ve dijitalleşmenin iş olanaklarını iyileştireceğini beklediğini gösteriyor.

Çalışanların gözünden umutlar ve endişeler

Teknoloji ve otomasyonun ilerlemeleri ile çalışanların yeteneklerini geliştirme gereklilikleri artarken, Türkiye'de katılımcıların yüzde 89'u gelecekte de iş sahibi/çalışabilir durumda olabilmek için yeni beceriler öğrenmeye veya tamamen yeniden eğitim almaya hazır olduğunu söylüyor. Küresel araştırma sonuçlarında ise bu oran yüzde 77 olarak karşımıza çıkıyor. Nitekim katılımcıların yüzde 63'ü sahip olduğu beceri yenilemenin kendi sorumluluğunda olduğunu düşünürken küreselde bu oranı yüzde 74 olarak görüyoruz. Ayrıca pandemi etkisiyle yeteneklerini ve becerileri geliştirmeye kaynak bulabilen çalışanları da gözlemleyebiliyoruz. Katılımcıların yüzde 48'i pandemi sürecinde dijital becerilerini geliştirdiğini söylerken küresel araştırma sonuçlarında ise bu oranı yüzde 40 olarak görüyoruz.

Yine PwC “Umutlar ve Endişeler 2021” araştırmamıza göre, iş değişikliği yapmayı düşünürken hangi faktör ne kadar önemlidir sorusuna çalışanlar için ücret birinci faktör iken iş tatmini ve işi yaparken kendi olmak ikinci ve üçüncü sırada takip ediyor. Böylece, ana faktör ücret olsa da, amaç ve özgünlük, çalışanların işte aradığı ilk üç özelliği tamamlıyor.

Öne çıkan iş gücü öncelikleri

Geleceğin çalışma hayatına dair çeşitli araştırmalarımızdan ve kaynaklardan çalışma hayatının geleceğini değerlendirdik. Araştırmalarda öne çıkan konulara göre otomotiv sektörü önemli bir dijital ve iş gücü dönüşümünde, bu doğrultuda hem liderlere hem de insan kaynakları yöneticilerine kritik roller düşüyor. Öne çıkan işgücü önceliklerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- **Uluslararası çalışma:** Yurt dışında çalışma fırsatları
- **Kariyer:** Şirketin sunduğu global proje fırsatları
- **Çalışma arkadaşları:** Ekip arkadaşları ve takım kültürü
- **Yan haklar:** Koruyucu sağlık hizmetleri ve sağlık yardımları
- **Süreç ve uygulamaların şeffaflığı:** Şeffaf ve adil ücretlendirme sistemi



Otomotiv sektörü elektrikleleniyor



Dünyanın önde gelen motor yağı üreticilerinden Castrol, Türkiye dahil 10 ülkede gerçekleştirdiği elektrikli araç araştırması sonuçlarını açıkladı. Araştırma, devletlerin elektrikli araçlara geçişte kritik bir role sahip olduğuna inanıldığını ortaya koyarken, dünya genelindeki tüketicilerin de özellikle çevresel hassasiyetlerle elektrikli araç almak istediğini gösteriyor.

12-26 Eylül 2022'de düzenlenen Otomotiv Zirvesi kapsamında Bloomberg Web TV'de yayınlanan "Geleceğin dEVrini Yakalamak: Tüketici ve Araç Üreticileri Araştırma Sonucu Paneli"ne katılan Castrol Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya (TUCA) Pazarlama Direktörü Nilay Tatlısöz, Castrol'un 2022 yılı başında stratejisini belirlerken, özellikle sürdürülebilirlik ve elektrikli araç konularına odaklandığını açıkladı. Otomotiv sektöründe sürdürülebilirliğin elektrikli araçlar olmadan gerçekleştirilemeyeceğini belirten Tatlısöz, her iki konunun birbiriyle çok yakından bağlantılı olduğunu vurguladı.

2021 bp Enerji Görünümü Raporu'na göre; içten yanmalı motorlara sahip araç sayısı 2040'a kadar artmaya devam edecek. Diğer yandan elektrikli araçlara olan talebin de hızla artacağı tahmin ediliyor. Önümüzdeki 10 yıl ve sonrasında, mobilitenin hızla yükseldiği bir dönem olacağı belirtiliyor. 2022 bp Enerji Görünümü Raporu'ndaki "Hızlandırılmış" ve "Net Sıfır" senaryolarına göre; elektrikli araçların yeni araç satışlarındaki payının 2035'te yüzde 50-70 aralığında, 2050'de ise yaklaşık yüzde 90 civarında olacağı öngörülüyor. Bu iki senaryoda, 2019'daki 7 milyon araca kıyasla 2050'ye kadar

küresel araç parkında yaklaşık 2 milyar veya daha fazla elektrikli araç bulunacağı düşünülüyor.

Elektrikli ve hibrit araçların da içten yanmalı motorlara sahip araçlar gibi yüksek teknoloji sınırları ve greslere ihtiyacı olmasından yola çıkan Castrol, uzun süredir birçok araç üreticisi ve üreticilerin elektrik aksamı gibi bazı ekipmanlarını üreten tedarikçileri ile ortak mühendislik çalışmalarını gerçekleştiriyor.

Bunun yanında hızla gelişen elektrikli araç teknolojisini yakından izleyerek yeni teknolojiler ve ürünlere yönelik ar-ge yatırımlarını da artırıyor. Castrol'un, İngiltere'deki Pangbourne araştırma merkezinde kurulacak elektrikli araç pil test merkezine ve analitik laboratuvarına yaklaşık 60 milyon dolarlık bir yatırım yapacağı belirtiliyor.

Dünya elektrikli araçlara dönüşüme hazır mı?

Sektördeki bu dönüşümün en önemli oyuncularından biri olan Castrol, Türkiye'nin de içinde bulunduğu 10 pazarda 10 bin tüketici ve 100 üst düzey otomotiv yöneticisi ile elektrikli araç algı ve beklentisini, gerçekleştirdiği "Geleceğin dEVrini Yakalamak" isimli araştırma ile ortaya koydu. Bu araştırma ile şirketlerin, devletlerin net sıfır hedeflerine ulaşma konusundaki fikirlerini öğrenerek tüketicilerin elektrikli araçlara geçişe nasıl baktıklarını görmek amaçlandı.

Castrol TUCA Pazarlama Direktörü Nilay Tatlısöz'ün paylaştığı araştırma sonuçlarına göre Norveç, net sıfıra geçmeye en yakın ülke olarak öne çıkıyor. İçten yanmalı araçları kademeli olarak 2025'te sonlandıracak olan Norveç'i, Çin ve Almanya takip ediyor.

Araştırma, otomotiv üreticilerinin sektörü bekleyen zorlukları aşmaya odaklandıklarını gösteriyor. Araştırmaya katılan global otomotiv sektörü yöneticilerinin yüzde 97'si, içten yanmalı motorlu araçlar için devletlerin zorunlu kıldığı kademeli kullanımdan kaldırma tarihlerine uymayı başaracaklarından emin görünüyorlar. Ancak o noktaya ulaşmak için net bir yol haritasına sahip olmadıklarından bahsediyorlar. Sadece yüzde 40'ı şirketlerinin içten yanmalı motorlu araçlardan elektrikli araçlara geçişe hazır olduğunu düşünüyor.



Dr. Hayri Erce

ODD Genel Koordinatörü

Nilay Tatlısöz

Castrol Türkiye, Ukrayna ve Orta Asya (TUCA)
Pazarlama Direktörü

Bora Şekip Güray

Sabancı Üniversitesi IICEC Direktörü



Türkiye tüketicisinin en büyük endişesi şarj altyapısı

Araştırma, fiyata yönelik endişelerin de azaldığını gösteriyor. Araştırmaya Türkiye’den katılan tüketicilerinin yüzde 61’i, bir elektrikli aracın toplam maliyetinin, satış fiyatının yanı sıra vergi, yakıt ve bakım masrafları da hesaba katıldığında, eşdeğer bir benzinli ya da dizel araçtan daha düşük olduğuna inanıyor. Dünyada da yüzde 57 oranında tüketicinin bu konuda aynı fikirde olduğu düşünülüyor. Elektrikli araç sahibi olanların da yüzde 78’i aracın kullanım ömrü göz önüne alındığında bir elektrikli araca sahip olmanın toplam maliyetinin, benzinli veya dizel bir araca göre daha düşük olduğunu söylüyor.

Ar-ge harcamaları katlanarak artıyor

Otomotiv sektörü yöneticilerinin yaklaşık üçte ikisi bu geçişin kuruluşları için bir numaralı stratejik öncelik olduğunu ifade ediyor. Bu yönde yapılan çalışmalar, söz konusu görüşün şirketlerin ar-ge harcamalarına da yansıdığını gösteriyor. Yapılan araştırma 2015 yılında ar-ge harcamalarının ortalama yüzde 11’inin elektrikli araçlara, yüzde 39’unun ise içten yanmalı araçlara odaklandığını gösterirken, bugün bu oranın yaklaşık iki katına çıkarak yüzde 21’e ulaştığını ortaya koyuyor. Sektör yöneticileri, 2025’e kadar bu oranın yüzde 31’e, 10 yıl içinde ise üç katına ulaşacağını öngörüyor. Bu dönemde içten yanmalı araçlara yönelik ar-ge harcamalarının yüzde 15’e düşmesi bekleniyor. Eğer hibrit araçlar da hesaba katılırsa, 2025’e kadar ar-ge harcamalarının yüzde 70’inden fazlası elektrikli araçlara ve hibritlere odaklanacağı anlaşıyor.

Ayrıca araştırmaya katılan sektör yöneticilerinin çoğunluğu, devletlerin elektrikli araçlara geçişte kritik bir role sahip olduğuna inanıyor. Yüzde 63’ü devletlerin içten yanmalı motorlara sahip araçların kademeli olarak kullanımdan kaldırılmasına yönelik hedeflerinin endüstrideki bu geçişe hız kazandıran bir numaralı faktör olduğunu söylerken, yüzde 57’si de net sıfır emisyon hedeflerinin ikinci sırada geldiğini belirtiyor.

Sektör yöneticilerinin yüzde 56’sı endüstrinin elektrikli araçlara geçişini yavaşlatan en büyük engelin yüksek batarya maliyeti olduğunun altını çiziyor. Yüzde 43 şarj altyapısının yeterli olmamasını ve yüzde 40 da yetkin teknik personel yetersizliğini vurguluyor.

Türkiye’de her 2 kişiden 1’i elektrikli araç istiyor

Araştırma Türkiye’nin de içinde olduğu ülkelerdeki tüketicilerin elektrikli araçlara nasıl baktığını da gösteriyor. Dünya genelindeki tüketicilerin yarısından fazlası, bir sonraki satın almalarında elektrikli araç sahibi olmayı istiyor. Bu konuda Çin yüzde 80 ile öne çıkarken, Türkiye’deki tüketicilerin ise yaklaşık yarısı (yüzde 49) elektrikli araç düşünüyor. Bu oranla Türkiye, araştırmaya katılan ülkelerden Fransa, Avustralya - Yeni Zelanda, ABD, Hindistan ve Almanya’nın önüne geçiyor.

Türkiye’deki içten yanmalı motorlu araç ve hibrit araç kullananlar, elektrikli araç almak istemelerinin ardındaki en önemli gerekçe olarak, yüzde 88 ile kentsel alanlarda hava kirliliğini azaltmaya yardımcı olma unsurunu belirtiyor. Dünya genelinde de elektrikli araç almanın arkasındaki en büyük neden olarak, daha az hava kirliliğine neden olması gösteriliyor.

Bunun yanında Türkiye’deki tüketicilerin elektrikli araçlar konusundaki en büyük endişesinin şarj altyapısı olduğu görülüyor. Elektrikli harici araç sürücülerinin yüzde 70’i, şarj altyapısının yeterince yaygın olmadığına inanıyor. Dünya geneline bakıldığında, ultra hızlı şarj ünitelerinin yaygın olmaması konusunun ilk sırada olduğu dikkat çekiyor.

E-mobilite ve Castrol ON

Castrol TUCA Pazarlama Direktörü Nilay Tatlısöz, elektrikli araçlara geçiş hızlandırmak ve elektrikli bir geleceğe geçmeye yardımcı olmak için endüstri ortaklarıyla da çeşitli alanlarda birlikte çalıştıklarını belirtiyor. Castrol ON elektrikli araç sıvılarının elektrikli araçların seyahat mesafelerini uzatmaya, daha hızlı şarj olmasına ve daha uzun süre dayanmasına yardımcı olmak için endüstrinin karşılaştığı zorlukların üstesinden gelme ve geleceği daha da yakınlaştırma hedefinde olduğunu söylüyor. Tatlısöz, “Castrol ON e-sıvılarının e-mobilite çağında çok önemli bir rolü var. Tedarikçiler, markalar ve sektörel ortaklarla iş birliği içinde yeni e-sıvılar geliştiren özel ar-ge ekibine sahip olarak sektörün karbondan arındırılması konusunda da önemli bir görevi üstleniyoruz. Ortak mühendislik ve iş birlikleri ile her soruna özel çözümleri birlikte bulacağız. Türkiye’de giderek büyüyen elektrikli araç pazarının sağlıklı bir şekilde yol alması ve elektrikli araçların daha uzun süre üst düzey performans göstermesi için biz de üstümüze düşeni yapıyoruz. Kasım 2022 itibarıyla, elektrikli araçlara yönelik geliştirdiğimiz Castrol ON e-sıvılarımız ile Türkiye pazarında da yer alacağız” diyerek Türkiye’ye yaptıkları yatırımları artırmaya devam edeceklerinin altını çiziyor.

Elektrikli araç pazarı Çin, Almanya, İngiltere ve Amerika’da hızla büyüyor. Geliştirilen e-sıvılar bu pazarlarda Castrol ON markası altında sunuluyor. Dünyada üretilen 3 elektrikli aracın 2’sinin ilk dolumunda Castrol ON kullanılıyor.



2022 yılının üçüncü Enflasyon Raporu Bilgilendirme Toplantısı yapıldı

2022 yılının üçüncü Enflasyon Raporu Bilgilendirme Toplantısı, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) Başkanı Prof. Dr. Şahap Kavcıoğlu tarafından 28 Temmuz 2022'de Ankara'da gerçekleştirildi. Kavcıoğlu, yaptığı açıklamada, "Türkiye ekonomisi, üretim, ihracat ve istihdamı artırmayı merkeze alan bir yapısal dönüşüm sürecindedir. Bu sürecin yansıması olarak çevrimsel etkilerden arındırılmış cari dengemizdeki iyileşme eğilimi de devam etmektedir. Fiyat ve iş çevrimi etkilerinden arındırıldığında Türkiye ekonomisi bu analizin yapılmaya başlandığı 2004 yılından bu yana ilk defa ve üst üste iki çeyrekte cari fazla vermiştir. Başka bir ifadeyle, küresel emtia fiyatları normalleşme eğilimine girdiğinde ekonomimiz cari fazla verme kapasitesine ulaşmış olacaktır. Bu durum, Türkiye ekonomisi için yeni bir dönemin başlangıcına, enerji ve emtia fiyatları normalleştiğinde kısa vadeli finansman ihtiyacının asgariye indiği ihracata dayalı büyümeye işaret etmektedir. Uygulamakta olduğumuz politikalarla, fiyat istikrarının temel unsurlarından birisi olarak gördüğümüz bu dönüşümün kalıcı olması için destek vermeye devam edeceğiz" dedi.

Enflasyon Raporunda, jeopolitik riskler ve küresel finansal koşullarda artan oynaklıklar arka arkaya gelen arz şoklarıyla küresel enflasyonun tarihi yüksek seviyelere çıkmasına yol açtığı belirtiliyor. İş

gücü piyasasının sağlıklı işlemekte olduğu; imalat ve ihracat odaklı gelişen üretim yapısı güçlü bir seyir izlediği görülüyor. İhracat ve yatırım odaklı hedefli kredilerin cari dengeye olumlu katkısını destekleyen düzenlemeler yapıldığı ve ekonominin cari fazla verme kapasitesinin artırılmasının, kalıcı fiyat istikrarı için kritik önem arz ettiği vurgulanıyor.

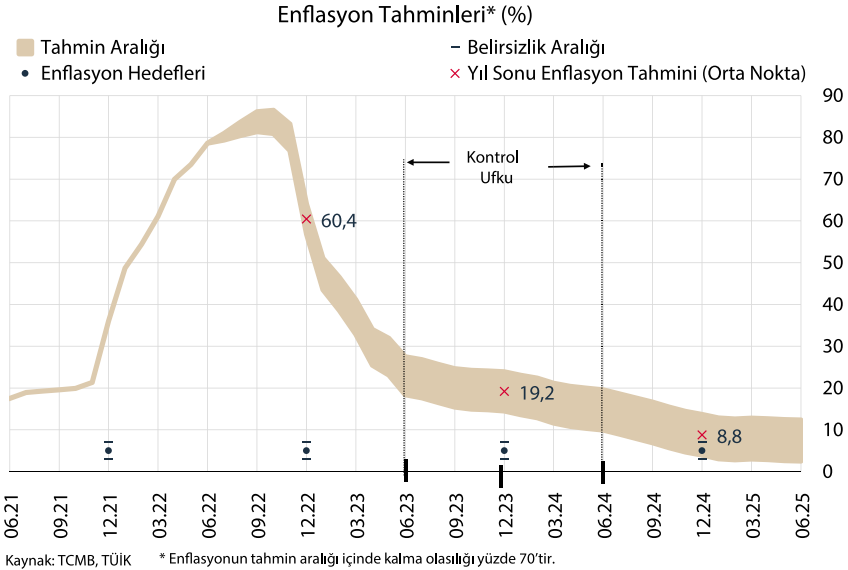
Raporda ayrıca, kredilerin iktisadi faaliyet ile uyumlu kullanımını hedefleyen tedbirlerin kararlılıkla devreye alındığı, uygulanan politikalar sonucunda kredi gelişiminde normalleşmenin başladığı görüldüğü ifade ediliyor. Parasal aktarımın etkinliğinin artması amacıyla, tahvil, kredi ve mevduat faizlerinin politika faizine yakınsamasının gözetildiği, likiditenin liralasma doğrultusunda sağlanmasını mümkün kılacak bir yaklaşımla hareket edildiği ifade ediliyor.

Uygulanmakta olan bütüncül programın küresel jeopolitik risklere karşı arz güvenliği ve cari denge üzerindeki olumlu katkıları görüldüğü, alınan tedbirler ve koşulların normalleşmesiyle, ülkemiz, mali dengesine ek olarak, cari dengesini de sürdürülebilir hale getirmiş olacağı belirtiliyor. Son olarak, bu süreçte liralasma ekseninde güçlü bir finansal mimari kurularak enflasyonun Merkez Bankası tahminleri ile uyumlu seviyelere düşmesinin sağlanacağı öngörüldüğü.

Enflasyon Görünümü

Bu çerçevede enflasyonun yüzde 70 olasılıkla:

- 2022 yılı sonunda orta noktası yüzde 60,4 olmak üzere, yüzde 56,9 ile yüzde 63,9 aralığında;
- 2023 yılı sonunda orta noktası yüzde 19,2 olmak üzere yüzde 14,5 ile yüzde 23,9 aralığında gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.



2022 ve 2023 Yıl Sonu Enflasyon Tahminindeki Güncelleme ve Kaynakları

	2022	2023
2022 -II (Nisan 2022) Tahmini (%)	42,8	12,9
2022 -III (Temmuz 2022) Tahmini (%)	60,4	19,2
2022 -II Dönemine Göre Tahmin Güncellemesi	+17,6	+6,3
Tahmin Güncellemesinin Kaynakları (% Puan)		
Türk Lirası Cinsinden İthalat Fiyatları (Döviz Kuru, Petrol ve İthalat Fiyatları Dâhil)	+7,4	+0,1
Gıda Fiyatları	+3,0	+1,0
Yönetilen/Yönlendirilen Fiyatlar	+0,4	+0,3
Çıktı Açığı	+0,3	-0,1
Birim İş Gücü Maliyeti	+2,4	+0,6
Enflasyon Tahminindeki Sapma / Enflasyonun Ana Eğilimi	+4,1	+4,4

Kaynak: TCMB

T-Roc. Özgüven tazelendi.

T-Roc, yenilenen modern dış tasarım detaylarıyla dikkatleri üzerine çekiyor. Daha da dijitalleşen kaliteli iç mekân detayları ve tazelenen özgüveniyle Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.



Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır | DANIŞMA HATTI: (0212) 335 0 444

T-Roc'un resmi spesifik CO₂ emisyonu ((AT) 715/2007) 110-131 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri ((AT) 715/2007) lt/100 km: Şehir içi 6,1-6,6; şehir dışı 4,1-5,3 ve ortalama 4,9-5,8 arasındadır.

Doğuş Otomotiv'in Volkswagen için tercihi 

TM Forum'un ilk mobilite servis sağlayıcı üyesi Togg oldu

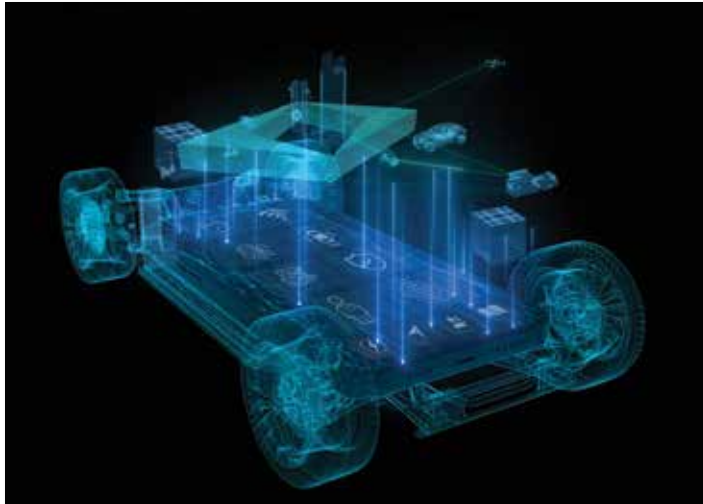
Türkiye'nin mobilite alanında hizmet veren küresel teknoloji markası Togg, 180 ülkede telekomünikasyon sektörü için ortak normlar belirleyen ve 850'nin üzerindeki dijital ekosistem paydaşlarını birbirine bağlayan TM Forum'un mobilite servis sağlayıcısı ve elektrikli akıllı cihaz üreticisi ilk üyesi oldu. Togg, TM Forum bünyesinde mobilite deneyimindeki dijital normların oluşmasına ve kullanıcı odaklı yaklaşımların geliştirilmesine öncülük edecek.



Kullanıcı odaklı bir mobilite ekosistemi oluşturma hedefiyle yola çıkan küresel teknoloji markası Togg, 180 ülkede telekomünikasyon sektörü ve dijital servis sağlayıcılar için herkes tarafından erişilebilir, iş birliğine dayalı bir ortam sağlayarak normları belirleyen TM Forum'a dahil oldu. TM Forum'un dünyadaki ilk mobilite servis sağlayıcısı ve elektrikli otomobil üreticisi üyesi olan Togg, şirketlerin dijital dönüşüm yolculuklarını destekleyen girişimde, mobilite deneyimindeki normların oluşturulmasında ve kullanıcı odaklı yaklaşımların geliştirilmesinde aktif rol alacak.

“Kullanıcı ve veriyi merkeze alarak mobilite çözümleri üretiyoruz”

Togg CEO'su M. Gürcan Karakaş, Avrupa'nın gerçek anlamda ender mobilite ekosistemi uygulama platformu olduklarını belirterek,



şunları söyledi: “Telekomünikasyon sektörü için dijital dünyanın fırsatlarından yararlanma imkânı sunan normları belirleyen, dünyanın en büyük telekomünikasyon ve dijital hizmet sağlayıcılarından oluşan TM Forum'un ilk mobilite servis sağlayıcısı ve elektrikli akıllı cihaz üreticisi üyesi olmaktan mutluluk duyuyoruz. Bilindiği gibi ‘Togg Akıllı Yaşam’ başlığı altında vereceğimiz hizmetlerle bağlantılı bir otomobilden çok daha fazlasını sunacağız. Togg'u tamamen kullanıcı odaklı bir yaklaşımla oluşturuyoruz. Otomotiv endüstrisinin hızla mobilite ekosistemine dönüştüğü yeni dünyada kullanıcıyı ve veriyi merkezimize alarak mobilite çözümleri üretiyoruz. Akıllı enerji çözümleri, akıllı şehirlerde akıllı normların ve kullanıcı odaklı yaklaşımların geliştirilmesinde rol alarak, sadece ülkemizde değil uluslararası platformlarda da mobilite ekosisteminin gelişimine katkıda bulunacağız. Bu nedenle tamamen dijitalleşmiş iş modellerinin çerçevesinin oluşması, altyapılarının kurulması ve sürdürülebilir olması için iş birliği platformu TM Forum'a üye olmamızın önemli kilometre taşlarımızdan biri olduğunu söyleyebilirim.”

TM Forum ile dijital dönüşüm ivme kazanıyor

TM Forum, 180 ülkede telekomünikasyon servis sağlayıcıları ve dijital iş ortakları için, hızla gelişen dijital dünyada sunulan fırsatlardan yararlanmaları amacıyla iş operasyonlarını, BT sistemlerini ve ekosistemlerini hızla dönüştürmelerine katkıda bulunan açık, iş birliğine dayalı bir ortamda pratik destek sağlayan standartları belirleyen bir platform olarak hizmet veriyor. Bugün 850'den fazla küresel şirketle iş ortaklığına devam eden TM Forum bünyesinde yer alan üyeler, teknolojik atılımlar ortaya çıkarabilmek için deneyim ve yeteneklerini paylaşarak dijital dönüşümde ivme kazanıyor. Platform, dünyanın en büyük network ve iletişim sağlayıcılarından oluşan ve tamamen dijitalleşmiş iş modellerinin çerçevesinin oluşması, altyapılarının kurulması ve sürdürülebilir olması için çalışıyor.

YENİ OPEL ASTRA

FAZLA SÖZE GEREK YOK /



O P E L

Opel Astra'nın CO₂ emisyonu 117-131 g/km (WLTP), yakıt tüketimi 3,9-7,4 l/100 km (WLTP) değerleri arasındadır. Görselde bulunan donanım ve özellikler Türkiye'de satılmakta olan ürünlerde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir. Detaylı bilgi için: [opel.com.tr](https://www.opel.com.tr)

Indicata Avrupa Pazar Analizi

Indicata tarafından hazırlanan, 12 Avrupa ülkesine ilişkin veri ve çıktılarından oluşan Pazar Analiz Raporu Ağustos 2022'de yayınlandı.

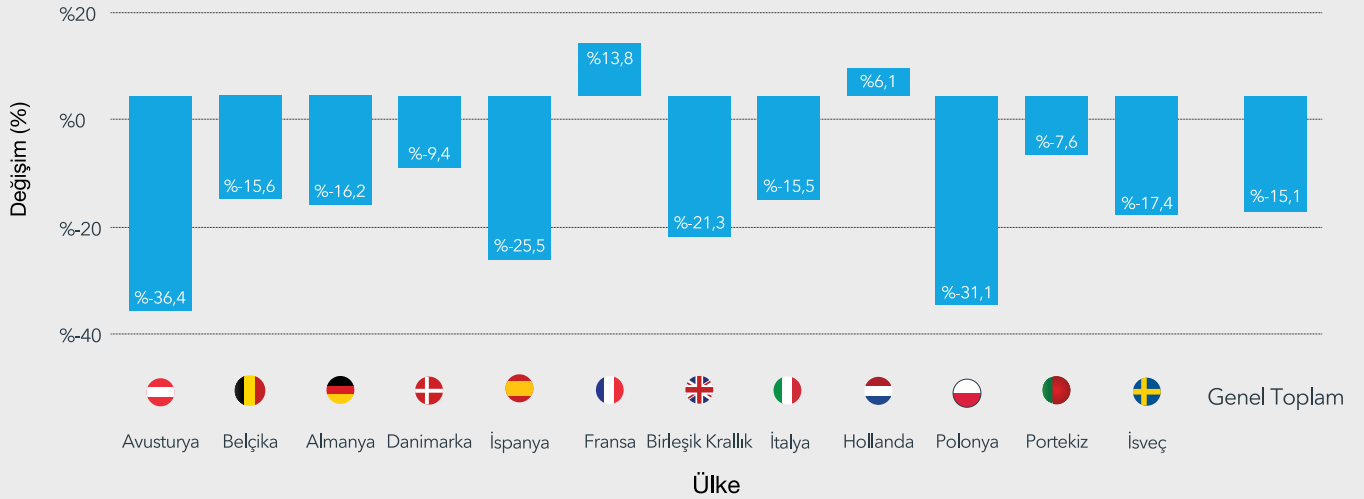


Avrupa Pazar Analiz Raporu; Avusturya, Belçika, Almanya, Danimarka, İspanya, Fransa, Birleşik Krallık, İtalya, Hollanda, Polonya, Portekiz ve İsveç'i kapsıyor. Analize göre, online ikinci el araç pazarı çip krizinden ciddi anlamda etkilendi. Avrupa ikinci el araç pazarında Temmuz 2022 satışları bir önceki aya yüzde 2,1 azalırken, geçen yılın aynı dönemiyle karşılaştırıldığında

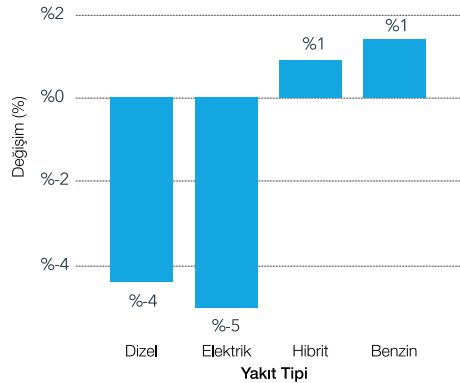
satışlarda yüzde 13,4 düşüş gerçekleştiği görülüyor.

İkinci el araç pazarına ait 2022 yılı ilk 7 aylık satışlarına bakıldığında, 12 ülke arasında sadece Fransa ve Hollanda'da artış gözleniyor. Fransa'da ilk 7 ayda geçen yılın aynı dönemine göre satışlar yüzde 13,8, Hollanda'da yüzde 6,1 oranında arttığı anlaşıyor.

Satışlardaki değişim (%) (2021 Temmuz - 2022 Temmuz)



Yakıt türüne göre satış değişimi (%) (mevcut ay ve önceki ay)



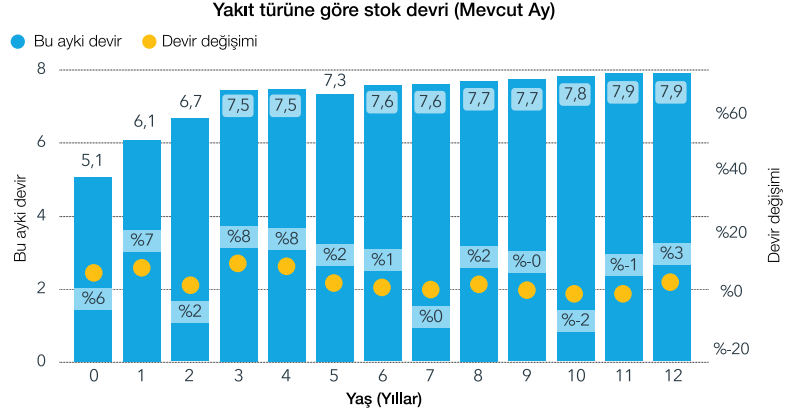
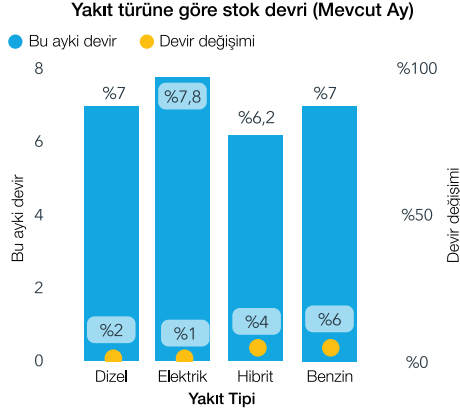
Temmuz 2022'de BEV 2. el araç satışlarının geçen yılın aynı dönemiyle kıyaslandığında yüzde 22,2, hibrit satışlarının yüzde 9 artmış olduğu fark ediliyor.

BEV ve hibrit ikinci el araçlarının aksine; dizel ve benzinli ikinci el araç satışlarının sırasıyla yüzde 18 ve yüzde 12,4 düştüğü görülüyor.

Ağustos 2022'ye girerken yapılan incelemede, ikinci el araç stoklarında yüzde 3 düşüş gerçekleşirken, geçen yılın aynı dönemiyle kıyaslandığında stok seviyelerinin yüzde 6,8 azaldığı gözleniyor.

Tüm yakıt tiplerinde Temmuz 2022 verilerine bakıldığında bir önceki aya göre stok devir hızlarında küçük artışlar görülüyor.

Ancak 2021 yılının aynı dönemiyle kıyaslandığında benzinli ikinci el araçların stok devir hızlarının yüzde 2, dizel ikinci el araçların stok devir hızlarının yüzde 8 düştüğü anlaşıyor. BEV ikinci el araçların stok devir hızı ise aynı dönemde yüzde 15 artarken, hibrit ikinci el araçları en hızlı satılan araç olma özelliğini koruyarak stok devir hızını yüzde 93 artırmış görünüyor.



Avrupa genelinde Temmuz 2022'ye ait 4 yaşın altındaki 2. el araç verileri incelendiğinde en çok satılanlar listesinde üst üste 12 ay boyunca liderliği VW Golf'ün koruduğu görülüyor. VW

Golf'ü takiben ikinci sırada VW Polo yer alırken, en çok satılan araçlar listesinde üçüncü sırada VW T-Roc, dördüncü sırada ise Renault Clio yer alıyor.

4 Yaşın Altında En Hızlı Satılan Araç Modelleri (Gün Sayısına Göre)							
Tüm Güç Aktarma organları	Gün Sayısı	İçten Yanmalı Motorlu Araçlar	Gün Sayısı	Hibrit Araçlar	Gün Sayısı	Bataryalı Elektrikli Araçlar	Gün Sayısı
Volkswagen Golf	55.9	Volkswagen Golf	56.4	Toyota C-HR	32.2	Renault Zoe	33.5
Volkswagen Polo	51.1	Volkswagen Polo	51.1	Toyota Yaris	359.0	Tesla Model 3	28.6
Volkswagen T-ROC	65.3	Volkswagen T-ROC	65.3	Audi A6	83.2	Audi e-tron	69.8

Pazar Analizi Raporu'nda kullanılan data seti her yılın Ocak ayında sıfırlanarak analiz edilen bir araç grubundan oluşmaktadır. Bu data setine göre; 2022 yılının Ağustos ayına girerken Avrupa ikinci el araç pazarında ortalama perakende fiyatlarının geçen ay ile kıyaslandığında yüzde 0,6 artış

gösterdiği gözleniyor. Kümülatif olarak bakıldığında, 2022 yılının başından Temmuz ayı sonuna kadar Avrupa ikinci el pazarı araç fiyatlarında ortalama yüzde 9,4 artış saptanmıştır.*

* Söz konusu oran, İngiltere hariç ortalamadır. Tüm ülkelerde fiyatlar artmışken İngiltere'de sene başına göre fiyatlar yüzde 3,3 düşüş göstermiştir.



Ülke	Temmuz 2022 sonu itibarıyla ikinci el araç fiyatlarındaki yüzdelik artış (2021 yıl sonuna göre)
Avusturya	11,8pp
Portekiz	10,9pp
Belçika	10,3pp
İtalya	10,1pp
İspanya	10pp
Danimarka	9,7pp
Polonya	9,7pp
Fransa	9,5pp
Almanya	9,2pp
Hollanda	8pp
İsveç	4,2pp
Birleşik Krallık	-3,3pp
Ortalama	9,4pp

CLEPA'nın yeni Genel Sekreteri **Benjamin Krieger** oldu



Avrupa Otomotiv Tedarikçileri Birliği'nin (CLEPA) yeni Genel Sekreteri Benjamin Krieger oldu. Krieger, son beş yıldır bu görevi sürdüren Sigrid de Vries'in yerine atandı.

Atama, 9 Haziran 2022'de Brüksel'de yapılan, derneğin yıllık genel kurul toplantısında CLEPA Başkanı ve Forvia Group Satış ve Program Yönetimi Başkan Yardımcısı Thorsten Muschal tarafından duyuruldu.

Aslen Almanya kökenli olan Krieger, karbon ve emisyon standartlarına, daha geniş sürdürülebilirlik gündemine, mobilitenin dijitalleştirilmesine, uluslararası ticarete ve rekabet edebilirliğe odaklanarak son dört yılda CLEPA'nın Kamu İşleri Departmanı'na liderlik etmişti.

Benjamin Krieger, atama sonrası yaptığı açıklamada "Böylesine dönüştürücü bir dönemde CLEPA'da Genel Sekreterlik görevini üstlenmekten hem memnuniyet hem de onur duyuyorum. Bugün otomotiv tedarikçileri, öngörülemez bir ekonomik ortamda dijitalleşme ve iklim tarafsızlığına yönelik ikili geçiş sürecine dair zorluklarla karşı karşıya. Otomobilin toplumdaki rolü değişiyor olabilir, ancak mobilite ve özellikle kişisel mobilite gelecekte önemini koruyacaktır. Sorumluluklar ve aynı zamanda toplumun mobilite ihtiyaçları konusunda dengeli bir tartışmaya katkıda bulunmaya hazırız" dedi.

Kaynak: <https://clepa.eu/mediaroom/clepa-welcomes-benjamin-krieger-as-new-secretary-general/>

Sigrid de Vries, ACEA'nın yeni Genel Sekreteri olarak atandı

Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği'nin (ACEA) Genel Sekreterliğine 1 Eylül 2022 itibarıyla Sigrid de Vries getirildi. De Vries'in, otomotiv üreticilerinden otomotiv tedarikçilerine ve inşaat ekipmanı sektörüne kadar stratejik konumdaki AB sanayi sektörlerinde uzun yıllara dayanan bir deneyimi bulunuyor.

Çeşitli dış ilişkiler ve liderlik rolleri üstlenen de Vries, hızlı dönüşüm zamanlarında sektörleri temsil etme konusunda güçlü bir geçmişe sahip.

Hollanda uyruklu de Vries, Hollanda'da gazetecilik okudu. Önemli bir finans gazetesinde muhabir olarak on yılı aşkın bir süre çalıştı.

De Vries, 2006 ve 2012 yılları arasında ACEA'nın İletişim ve Halkla İlişkiler Direktörü olarak görev yaptı.

ACEA'daki mevcut görevinden önce Avrupa Otomotiv Tedarikçileri Birliği'nin (CLEPA) Genel Sekreteri olarak görev yapıyordu. De Vries, Avrupa İnşaat Ekipmanları Endüstrisi Birliği'ne (CECE) de liderlik etti ve CNH Industrial'da dış ilişkiler ve iletişim departmanına başkanlık yaptı.



Kaynak: <https://www.acea.auto/acea-director-general/>

Orta Vadeli Program (2023-2025)

Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Strateji ve Bütçe Başkanlığınca hazırlanan, temel makroekonomik büyüklüklerin ve politikaların belirlendiği Orta Vadeli Program (2023-2025), Cumhurbaşkanı onayı ile Resmî Gazete’de yayınlandı.

Orta Vadeli Program’da, programın ilk yılında uygulanacak politikalara ve somut tedbirlere 2023 yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı’nda yer verileceği belirtiliyor. Programda, 2021’de yayımlanan programda olduğu gibi, gerçekleştirilecek eylem ve projeler için bir takvime yer verilmiyor.

Orta Vadeli Program’da; vergi, kayıt dışı ekonomiyle mücadele, teşvik ve desteklerle ilgili olarak özetle aşağıdaki politika ve tedbirlerin uygulanması öngörülmüyor.

Vergi politikası

- Gelirler politikasının, fiyat istikrarını ve gelir dağılımını gözeterek şekilde para ve maliye politikaları ile eşgüdüm içerisinde belirlenmeye devam edilmesi
- Kamu gelir politikalarının, sosyo-ekonomik kalkınma, adaletin desteklenmesi, ekonominin uluslararası düzeyde rekabet gücünün artırılması, yurt içi tasarruflara katkı sağlanması, fiyat istikrarının kalıcı olarak tesis edilmesi ve sürdürülmesi hedefleri doğrultusunda yürütülmesi
- Vergilemede adalet, eşitlik, öngörülebilirlik ve şeffaflık ilkeleri temelinde vergi tabanının genişletilmesi ve gönüllü uyumun artırılmasına yönelik çalışmaların sürdürülmesi
- Vergi mevzuatının güncel gereksinimleri karşılayan, anlaşılır, kolay uygulanabilir ve sade bir yapıya kavuşturulması hedefi çerçevesinde, temel vergi kanunlarının gözden geçirilmesi çalışmalarına devam edilmesi
- Vergisel teşvikler ile istisna ve muafiyetlerin, etkinlik ve etkinlik değerlendirmeleri yapılarak gözden geçirilmesi
- Dijital ekonominin sağlıklı olarak kavranması ve vergilendirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmesi
- Kamu gelirlerine yönelik tahsilat performansının artırılması
- Vergi denetiminde risk odaklı ve uzaktan denetim sistemleri uygulamalarının yaygınlaştırılması
- Kayıt dışı ekonomiyle mücadeleye devam edilmesi, bu kapsamda yeni bir eylem planı hazırlanarak uygulamaya konulması, vergi güvenlik müesseseleri oluşturulması
- Vergi kayıp ve kaçığının önlenmesi amacıyla, ilgili sektör ve

alanlara ilişkin potansiyel risk unsurlarının ortaya konularak önleyici ve sınırlandırıcı tedbirlerin uygulanması

- Kayıt dışı istihdam ve kayıt dışı ücretle mücadelede veri analizine dayalı risk odaklı denetim faaliyetlerinin artırılması, prim tabanının genişletilmesi
- Mükellef hizmetlerinin geliştirilmesi ve mükellef hizmetleri yönetiminin etkin, güncel ve hızlı bir şekilde merkezi olarak yönetilebilmesi için yeni nesil iletişim kanalları kullanılarak mükelleflere sürekli hizmet sunumu yapılmasının sağlanması
- Vergi istatistiklerinin düzenli olarak kamuoyuyla paylaşılması

Teşvik ve destekler

- Sanayi sektöründe teknoloji yoğun sabit sermaye yatırımları ile doğrudan yabancı yatırımların özendirilmesi, sanayide teknolojik dönüşümü hızlandırmak üzere teşvik sisteminde dijital dönüşümü odağa alan ve yaygın etki oluşturacak yeni bir çerçeve oluşturulması
- Yatırım teşvik sisteminde yenilikçi ve katma değerli üretime odaklanan, küresel değer zincirinde üst kademelere geçişi hedefleyen ve kümelenme öncelikleriyle uyumlu yatırımlara münhasıran destek sağlanması

Yeşil dönüşüm

- AB’nin Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması’na (SKDM) geçiş dönemi iyi değerlendirilerek, SKDM’den hızlı etkilenecek sektörler için en düşük maliyetle emisyon azaltımına yönelik politikaların hayata geçirilmesi
- Mevcut vergilerin karbon vergisine dönüştürülmesi konusunda Türk Vergi Sistemi’nin gözen geçirilmesi ve karbon fiyatlandırma araçlarının kalkınma ve yatırım ortamı üzerinde yol açacağı ekonomik ve sosyal etkilerin analiz edilmesi
- Doğadaki kaynak kullanımının azaltılması ve geri dönüştürülmüş hammaddelerin ekonomiye kazandırılması amacıyla üretim ve tüketim faaliyetlerinden sonra ortaya çıkan atıkların tekrar üretim sürecine dahil edilmesi, geri kazanılmış ikincil ürüne ait standartların belirlenmesi, teşvik ve yönlendirme sisteminin geliştirilmesi

TEMEL EKONOMİK BÜYÜKLÜKLER

	2021	2022	2023	2024	2025
GSYH (Milyar TL, cari fiyatlarla)	7.249	13.429	18.654	23.438	27.440
GSYH (Milyar dolar, cari fiyatlarla)	807	808	867	952	1.065
GSYH büyümesi (Zincirlenmiş hacim endeksi yüzde değişim)	11,4	5	5	5,5	5,5
TÜFE yıl sonu, yüzde değişim	36,1	65	24,9	13,8	9,9
Genel Bütçe Vergi Gelirleri (Milyar TL)	1.165	2.269,6	3.199,5	4.031,3	4.719,7
Vergi yükü (Sosyal Güvenlik Primleri Dahil, red ve iadeler hariç, yüzde)	22,4	22,3	23,4	23,4	23,4
Vergi yükü (Sosyal Güvenlik Primleri hariç, red ve iadeler hariç, yüzde)	16,4	17,2	17,5	17,5	17,5

*Tabloda 2021 için gerçekleşme, 2022 için gerçekleşme tahmini, sonraki yıllar için ise program büyüklükleri yer alıyor.

Mobilite dünyasında tüm paydaşlara değer yaratan yol arkadaşınız.



Mobilite alanında 90 yılı aşkın süredir sarsılmadan durduğumuz zirvede Türkiye ve dünyanın dört bir yanındaki noktalarımız ve bizi zirveye taşıyan kalitemizle daima hizmetinizdeyiz.

Araç satış, servis, ikinci el, sigorta ve toptan yedek parçada Otokoç, Otokoç Sigorta, Otokoç 2. El, Otokoç Parça; araç kiralamada Avis, Avis Filo, Budget; araç paylaşımında ise Zipcar markamızla sektöründe lider olan Otokoç Otomotiv olarak her sene müşteri memnuniyeti ve tercihlerini içeren pek çok ödül ile taçlandırıyoruz.

Bizi liderliğe taşıyan kalite yaklaşımımızı her alanda korumaya devam edeceğiz.

Otokoç

AVIS

AVIS filo

Budget

Otomotiv Sektörü

Cep Kılavuzu - 2021 / 2022

acea
DRIVING MOBILITY
FOR EUROPE

HABER

opd
dergi

www.opd.org.tr

Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği'nin (ACEA), her yıl Avrupa'nın en stratejik ve yenilikçi sektörlerinden biri olan otomotiv sektörüne, açık ve kapsamlı bir bakış sağlamak için yayınladığı Cep Kılavuzu'nda yer alan bu yılki veriler, COVID-19'un Avrupa'nın otomobil endüstrisi üzerindeki dramatik etkisini ortaya koyuyor.

İstihdam, araç üretimi ve satışı, ticaret akışı, araç filosu, yol güvenliği, çevre, inovasyon ve vergilendirmeyle ilgili en son verilerle güncellenen bu kitapçık, otomotiv sorunları ve ilgili AB politikalarıyla ilgilenen herkes için bir başvuru kılavuzu olarak sektörde önemli bir yerde duruyor.

2020'de AB'de yaklaşık 13 milyon motorlu araç üretildi ve bu, küresel üretimin yüzde 16,7'sini temsil ederken, 2019'a kıyasla 5 milyon adet azaldı. Kriz yılında binek araç üretimi yüzde 23,3 düşerken, ticari araç üretimi yüzde 21'lik bir darbe aldı. AB'de üretilen araçların ihracatı da 2020'de yaklaşık yüzde 15 azaldı, ancak yine de Avrupa Birliği için 76,3 milyar euro tutarında ticaret fazlası yarattı.

Benzeri görülmemiş bu

düşüşe rağmen söz konusu istatistikler, ne olursa olsun Avrupa'yı kelimenin tam anlamıyla hareket halinde tutan bir ekonomik güç olan otomotiv sektörünün önemini de gösteriyor.

AB genelinde araç üretimine doğrudan ve dolaylı olarak dahil olan yaklaşık 3,5 milyon insanla otomotiv sektörü, bölgedeki tüm üretimin yüzde 11,6'sını oluşturuyor. Tüm otomotiv ekosistemine bakıldığında, sektör 12,6 milyon Avrupalıya veya AB'nin toplam işgücünün yüzde 6,6'sına iş sağlıyor.

Yollardaki 278 milyon aracın, insanların ve ürünlerin Avrupa'da özgürce hareket etmeye devam etmesini sağlamanın yanı sıra, yalnızca 14 büyük AB pazarı için yıllık 398,4 milyar euro vergi üreten önemli bir devlet geliri kaynağı olduğunu da belirtelim.

Yeni bir mobilite çağı ve karbonsuz bir Avrupa için çalışırken inovasyon, otomotiv sektörünün DNA'sının merkezinde yer alıyor. Yılda 62 milyar euro'luk etkileyici bir yatırım yapan ve AB'nin inovasyona yaptığı toplam harcamanın yüzde 33'ünden sorumlu olan otomotiv sektörü, Avrupa'nın ar-ge'de bir numaralı yatırımcısı konumunu sağlamlaştıırıyor.



Otomotiv Sektörü Cep Kılavuzu

Önemli Başlıklar

İSTİHDAM

Motorlu Araç Üretimi (AB)	2.6 milyon kişi = AB istihdamının %8,6'sı	2018
Toplam (AB üretimi ve servisleri)	12.6 milyon kişi = AB istihdamının %6,6'sı	2018

ÜRETİM

Motorlu Araçlar (Dünya)	77.9 milyon adet	2020
Motorlu Araçlar (AB)	13.0 milyon adet = global motorlu araç üretiminin %16,7'si	2020
Binek Araçlar (Dünya)	61.4 milyon adet	
Binek Araçlar (AB)	10.8 milyon adet = global binek araç üretiminin %17,6'sı	2020

TESCİLLİ ARAÇLAR

Motorlu Taşıtlar	80.3 milyon adet	2020
Motorlu Taşıtlar	11.7 milyon adet = global tescilli motorlu araçların %14,5'i	2020
Binek Araçlar (Dünya)	63.4 milyon adet	2020
Binek Araçlar (AB)	9.9 milyon adet = global tescilli binek araçların %15,7'si	2020
Benzin (AB)	%47,5 pazar payı	2020
Dizel (AB)	%28 pazar payı	2020
Elektrikle Şarj Edilebilen Araçlar (AB)	%10,5 pazar payı	2020
Elektrikle Şarj Edilebilen Van'lar (AB)	%2 pazar payı	2020
Elektrikle Şarj Edilebilen Kamyonlar (AB)	%0,4 pazar payı	2020
Elektrikle Şarj Edilebilen Otobüsler	%6,1 pazar payı	2020

TİCARET

Motorlu Araç İhracatı (AB'den dünyaya)	134.1 milyar euro	2020
Motorlu Araç İthalatı (Dünyadan AB'ye)	57.7 milyar euro	2020
Dış Ticaret Dengesi	76.3 milyar euro	2020

KULLANIMDAKİ ARAÇLAR

Motorlu Araçlar (AB)	277.8 milyon adet	2020
Binek Araçlar (AB)	242.7 milyon adet	2020
Motorizasyon Oranı	1000 kişi başına 628 araç	2020
Binek Araçların Ortalama Yaşı (AB)	11,5	2020
Van'ların Ortalama Yaşı	11,6	2020
Kamyonların Ortalama Yaşı	13	2020
Otobüslerin Ortalama Yaşı	11.7	2020

YOL GÜVENLİĞİ

1 milyon kişi başına düşen yol kazaları (AB)	51 kişi	2020
--	---------	------

ÇEVRE

Ortalama CO ₂ emisyonu (AB)	108.2g CO ₂ /km	2020
--	----------------------------	------

İNOVASYON

Otomotiv Ar-Ge yatırımları (AB)	62 milyar euro	2019
---------------------------------	----------------	------

VERGİLENDİRME

Motorlu Araçlardan Elde Edilen Gelir (AB14)	398.4 milyar euro	2020
---	-------------------	------

Özel Olimpiyatlar Türkiye Karma Basketbol Takımları, Berlin 2023'e hazırlanıyor

“Mobilsen Özgürsün” mottosuyla herkesin özgürce hareket ettiği bir dünya gerçekleştirmeyi hedefleyen ve bu alanda birçok programa destek veren Toyota, yeni bir iş birliği daha gerçekleştirdi. Toyota ve Özel Olimpiyatlar Türkiye Karma Basketbol Projesi kapsamında özel sporcular, düzenlenecek gelişim kamplarıyla turnuvalara hazırlanıyor. Gelişim kampı ve antrenmanlarda özel sporcuların becerilerini geliştirmesi ve antrenörlerin özel

olimpiyatlar kuralları çerçevesinde eğitim vermesi amaçlanıyor.

Özel Olimpiyatlar Türkiye Karma Basketbol takımları, Toyota’nın katkılarıyla birlikte “100 Gün” sloganını kullanarak hazırlıklara başladı. Kapsamlı bir hazırlık sürecinde bulunan özel sporcular, 3 Aralık Dünya Engelliler Günü’nde, gerçekleştirilen turnuvalardaki başarılarını bir kez daha sergileyecekler.

Özel Olimpiyatlar Türkiye Karma Basketbol takımlarının bir sonraki hedefi ise, 17-25 Haziran 2023’te Berlin’de düzenlenecek Özel Olimpiyatlar Dünya Yaz Oyunları’nda uluslararası alanda Türkiye’yi temsil etmek olacak.



Togg’dan görme engelli kullanıcılara özel erişilebilirlik hizmeti

Türkiye’nin mobilite alanında hizmet veren küresel teknoloji markası Togg, görme engelli kullanıcıları özgürleştiren girişim BlindLook ile yaptığı iş birliği kapsamında fiziksel ve dijital ürünlerinin temas noktalarını adım adım engelsizleştirecek.

Kullanıcı odaklı bir yaklaşımla geliştirilen Togg, görme engelli kullanıcıları özgürleştiren girişim BlindLook’un “herkes için erişilebilir bir dünya” hedefine ortak oldu.

BlindLook’un partnerlerine sunduğu kapsayıcı hizmeti belgeleyen global sertifikası EyeBrand ağına katılan Togg, fiziksel ve dijital ürünlerinin temas noktalarını adım adım engelsiz bir hale getirecek.



Yapılan iş birliği kapsamında Togg’un ürün ve hizmetleri BlindLook’un ses odaklı teknolojisiyle görme engelli kullanıcılar için erişilebilir olacak.

BlindLook’un yüzde 100 ses odaklı özgürlük teknolojisi Sesli Simülasyon, tam ve kısmi görme engelli bireyler için ürün ve hizmetleri erişilebilir hale getirip, görme engelli bireylerin ürün ve hizmetleri yardımıyla ihtiyaç duymadan bağımsızca kullanmalarına olanak sağlıyor.

Togg entegrasyonu tamamlandığında görme engelli bireyler Togg’un resmi internet sitesi www.togg.com.tr’ye BlindLook hesaplarıyla giriş, ürün ve hizmetlerden eşit ve erişilebilir şekilde yararlanabilecekler.

Audi, Formula 1'e dahil oluyor



Audi'nin, 2026'dan itibaren, FIA Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda, özel olarak geliştirilmiş aracıyla yarışması planlanıyor. Proje, Audi Sport'un Ingolstadt yakınlarındaki Neuburg'daki tesislerinde geliştiriliyor. Projenin hayata geçmesiyle on yılı aşkın bir süredir Almanya'da ilk kez Formula 1'de mücadele edecek bir motor geliştirilmiş olacak. Audi'nin 2026'da hangi takımla seriye dahil olacağına 2022 sonuna kadar açıklanacağı düşünülüyor.

Elektrik motoru, batarya, kontrol elektroniği ve bir içten yanmalı motordan oluşan güç ünitelerinin sağlayacağı elektrik gücünün, günümüzün Formula 1 sürüş sistemlerine kıyasla net bir şekilde artacağını öngören Audi, seride yer almasının en önemli koşullarından biri olan gelişmiş sürdürülebilir yakıtlı, yüksek verimli 1.6 litrelik turbo motorların kullanılması şartının, 2026'dan itibaren geçerli olmasıyla bu organizasyon içinde yer alacak.

Audi'nin Formula 1 için kullanacağı güç ünitesinin, Audi

Sport'un Neuburg an der Donau'daki son teknolojiye sahip Competence Center Motorsport'unda geliştirileceği belirtiliyor. F1 motor projesinin gerçekleştirileceği Neuburg'da halen elektrik motoru ve batarya testleri için gerekli sistem kurulu bulunuyor. Personel, bina ve teknik altyapı açısından gerekli ek hazırlıklar da hızla yapılıyor ve yıl sonuna kadar yapılması gereken her şey planlanmış durumda görünüyor. Yakın zamanda güç ünitesi projesi için tamamen Audi Sport'a ait bir yan kuruluş olarak ayrı bir şirket de faaliyete başladı. Söz konusu şirketin yönetimine ve dolayısıyla Formula 1 projesinin CEO'luk görevine ise Adam Baker getirildi. 2020 yılında Audi'de motor sporlarının sorumluluğuna getirilen ve Audi Sport GmbH'yi, defalarca rekor satış ve kazanç rakamlarına ulaştıran Julius Seebach 1 Eylül 2022'den itibaren Audi AG'ye dahil olarak Teknik Geliştirme alanında doğrudan yönetim kuruluna rapor vererek yeni bir stratejik iş alanı üstlenecek. Seebach'ın yerini, Şubat ayından bu yana Audi Sport'ta Yarış Operasyonlarından Sorumlu Başkan olarak görev yapan Rolf Michl'in alacağı belirtiliyor.

Uluslararası Yüzey Araştırmaları ve İnovasyon Merkezi kuruluyor

Uluslararası Yüzey Araştırmaları ve İnovasyon Merkezi (UYAM) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü koordinasyonunda çalışan İstanbul Kalkınma Ajansı'nın desteğiyle Türk-Alman Üniversitesi bünyesinde kuruluyor.

İstanbul ve çevresindeki otomotiv, çelik, metal, beyaz eşya, gemi inşa, boya, galvaniz, emaye ve diğer ilgili sektörlerin korozyon gibi yüzey işlemlerine ilişkin sorunları için inovatif çözümler üretilmesi planlanıyor. İlgili sektörlerdeki işletmelere yüksek kalitede ve düşük maliyetli üretim metotları konusunda rehberlik edecek merkezin, yüksek katma değere sahip ürünlerin geliştirilmesine ve rekabet gücünün yükseltilmesine katkı sağlayacağı düşünülüyor. Merkez sayesinde, Türk firmalarının akredite test ve sertifikasyon işlemleri konusunda dışa bağımlılığı da azaltılmış olacak.

Yüzey mühendisliği konularında üniversite-sanayi iş birliği çalışmalarının gerçekleştirileceği, ar-ge, ür-ge ve inovasyon faaliyetlerinin geliştirileceği merkezde, bu alanda nitelikli insan kaynağı da yetiştirilecek.

İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri, Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI-TUSAŞ), Tüm Yüzey İşlemleri Derneği



ve Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası'nın (MESS) da paydaş olarak katkı sunacağı merkezin 24 ayda kurulması planlanıyor.

Uluslararası Yüzey Araştırmaları ve İnovasyon Merkezi'nden, Türkiye'nin yanı sıra Balkan ülkeleri başta olmak üzere, çevre ülkelerdeki tüm çelik, otomotiv vb. sektör üreticileri, tedarikçileri ve ihracatçıları ile çeliği ara ürün olarak kullanan firmalar ve ar-ge kuruluşları da yararlanacak.

Honda 2030 hedefi için yeni iş birliklerine imza attı



Honda, 2030 yılına kadar piyasaya sürmeyi planladığı 30 farklı EV modelinin üretimi için yeni iş birliklerine imza attı. Honda, yeni elektrikli araç serisi için ABD’de pil üretmek üzere LG ile ortak bir girişim kurarak üretim tesisi inşa edeceğini duyurdu. Yine elektrikli araçlarda bulunacak bataryalarda kullanılmak üzere gerekli olan metallerin tedarik edilmesine yönelik ise Japonya merkezli Hanwa Co, Ltd. (Hanwa) ile stratejik ortaklığa imza attı.

İnsanlığın ortak faydası ve sürdürülebilir bir gelecek için mühendislik çalışmalarına devam eden Honda, önümüzdeki 8 yıl içerisinde yıllık 2 milyon adetten fazla üretim hacmine sahip 30 farklı EV modelini dünya çapında piyasaya sürmeyi planlıyor. Bu kapsamda yakın zamanda birçok önemli iş birliği gerçekleştiren Honda, yeni elektrikli araç serisi için Japonya merkezli büyük bir ticari şirket olan Hanwa Co, Ltd. (Hanwa) ve dünyanın en büyük kimya şirketlerinden biri olan LG Chem ile de iş birliklerini duyurdu.

Elektrikliye geçiş stratejisini istikrarlı bir şekilde sürdüren Honda, yeni elektrikli araçlarında kullanacağı bataryalara gereken metal-

lerin düzenli bir şekilde tedarik edilmesi için Hanwa ile stratejik bir ortaklığa imza attı. Bu ortaklık sayesinde Honda, orta ve uzun vadede nikel, kobalt ve lityum gibi bataryalar için gerekli olan temel metallerin Hanwa tarafından güvence altına alınarak kaynakların düzenli bir şekilde tedarik edilmesini sağlayacak.

Honda ayrıca, 2030 yılında piyasaya sürmeyi planladığı yeni elektrikli araç serisi için LG Chem ile ABD’de pil üretmek üzere bir üretim tesisi inşa edeceğini de duyurdu. 2023 yılı itibarıyla lityum iyon pil hücrelerinin seri üretimine başlamayı hedefleyen Honda ve LG Chem, yıllık yaklaşık 40GWh üretim kapasitesine sahip olacak üretim tesisini Ohio’da kurmayı planlıyor.

Gerekli kaynakların düzenli bir şekilde tedarik edilmesini sağlamak üzere geniş bir tedarikçi yelpazesıyla çalışan Honda’nın, karbon nötr hedefine ulaşmak ve elektrikliye geçiş stratejisini kesintisiz bir şekilde yürütmek için yeni iş birliklerine imza atmaya devam edeceği belirtiliyor.

Toyota batarya üretimine 5.6 milyar dolar yeni yatırım yapacak



Toyota, tam elektrikli araçlarına batarya tedarik etmek üzere Japonya ve Amerika’da batarya üretimi için 5,6 milyar dolarlık yatırım gerçekleştirme kararı aldı. Elektrikli araçlara artan talebi karşılayacak olan bu üretim tesislerinin 2024-2026 arasında faaliyete geçmesi hedefleniyor.

Bu yatırım, Toyota’nın farklı güç üniteleri ile mümkün olduğunca çok seçenek sunarak, tüm ülke ve bölgelerdeki müşterilerin ihtiyaçlarını esnek bir şekilde karşılamasını sağlayacak.

Yeni batarya yatırımı sayesinde Toyota’nın Japonya ve ABD’deki

batarya üretim kapasitesi 40 GWh’ye çıkacak. Toyota Üretim Sistemi ile birlikte her zamankinden daha verimli üretim hatları kuran marka, rekabet gücünü daha da artıracak. Japonya’da 3,1 milyar dolar civarında yeni yatırım yapacak olan Toyota, Amerika’da ise 2,5 milyar dolar ile otomotiv batarya üretimini artıracak.

Karbon nötre ulaşmada birden fazla yol olduğunu inanan Toyota, ülke ve bölgelerin ihtiyaçlarına bağlı olarak CO₂ emisyonunu azaltacak en ideal çözümleri sunuyor. Toyota elektrikli araçlara artan taleple birlikte batarya ihtiyacını karşılayacak istikrarlı bir tedarik sistemi kurmak amacıyla yatırımlarını sürdürmeyi planlıyor.

sahibinden.com'dan, ikinci el oto alım-satımında tüketiciyi koruma adına yeni düzenlemeler

sahibinden.com, motorlu kara taşıtı ticaretine ilişkin şeffaflığı artırmak ve tüketiciyi korumak adına önemli bazı değişiklikleri hayata geçireceğini duyurdu.

Bu kapsamda; sadece otomotiv markalarının yetkili bayileri sıfır motorlu kara taşıtı ilanı verebilecek.

Yetkili bayilerin dışındaki satıcılar, ilan verirken "Aracın Durumu" kriterini sadece "İkinci El" olarak seçebilecek ve "Araç Kilometresi" için en az 6 bin kilometre girebilecek. Ayrıca, girilen ilanların tüm bilgilerinin gösterildiği ilan detay sayfasında aracın durumunu gösteren "Sıfır" veya "İkinci El" ifadesi, sıralamada "Kilometre" bilgisinin önüne taşınacak. Böylelikle; alıcıların, aracın ikinci el mi sıfır mı olduğunu, kilometresi ile birlikte görmeleri sağlanacak.

Ek olarak ilan detay sayfasında, ilanı verenin talep ettiği fiyatın yanı sıra, aynı modelin distribütörü tarafından belirlenmiş "2022 Güncel Liste Fiyatı" da gösterilecek. Böylece ilandaki araç için istenen fiyat ile sıfırının güncel liste fiyatı şeffaf bir şekilde tüketicilere sunulmuş olacak.

Yeni düzenlemeleri değerlendiren sahibinden.com CEO'su Burak Ertaş, "2000 yılından bu yana Türkiye'de ticareti kolaylaştıran ve

istihdama katkı sunan bir teknoloji şirketiyiz. Aynı zamanda emlak ve otomotiv sektörlerindeki ticari faaliyetlerin şeffaf şekilde yürütmesine ve ekonomiye katkıda bulunan bir kurumuz. Son dönemde sıfır ve ikinci el araç ticaretinde yaşanan sıkıntıları ve konuyla ilgili Ticaret Bakanlığımız tarafından gerçekleştirilen düzenlemeleri dikkatle izliyoruz. Türkiye'nin sahibinden.com'u olarak biz de platformumuzun işleyişini bu düzenlemelerle uyumlu hale getiriyoruz. Söz konusu değişikliklerin kullanıcılarımızın araç alım satım deneyimlerini daha da şeffaf hale getireceği inancındayız.

Ayrıca, bildiğiniz gibi satılık araç ilanlarında satış fiyatını ilanı girenler belirliyor, bizim fiyatlara herhangi bir müdahalemiz bulunmuyor. Bununla birlikte, ilan detay sayfasında aracın sıfırının distribütörü tarafından belirlenen güncel liste fiyatını da göstererek, tüketicinin bilinçli seçim yapmasına imkân sağlayacağımızı düşünüyoruz" dedi.

sahibinden.com

bp Türkiye, "Gelişim, Seninle" Dijital Gençlik Zirvesi'nde projeye katılan üniversite öğrencileri ile buluştu



TÜMKÂN IŞILTAN - bp Türkiye Ülke Başkanı

bp Türkiye, odağına gençleri aldığı sosyal sorumluluk projesi "Gelişim, Seninle" kapsamında hibe ve takım koçluğu almaya hak kazanan öğrenci kulüplerini ve gençlere takım koçluğu sağlayan bp gönüllülerini Gelişim, Seninle Dijital Zirvesi'nde bir araya getirdi.

bp Türkiye'nin üniversite çağındaki gençlere 21. yüzyılın gerektirdiği becerileri geliştirme, farklı kültürleri tanıma, dil engeli nedeniyle erişemedikleri bilgilere www.gelisimseninle.com üzerinden erişme fırsatı sunan ve iş dünyasına hazırlayan gençlik projesi Gelişim, Seninle kapsamında düzenlediği Dijital Gençlik Zirvesi'nde üniversite öğrencileriyle buluştu.

Gençlerin gelişimini hedefleyen sosyal sorumluluk projesi Gelişim, Seninle'nin hibe ve takım koçluğu desteğine değer görülen 28 öğrenci kulübünün katıldığı zirvede gençler gelişimlerine katkıda bu-

lunacak oturumlara katılım sağlarken ödüllü oyunlarla bp'den hediyeler kazandı.

bp Türkiye Ülke Başkanı Tümkân Işıltan'ın ve bp Sosyal Yatırım Müdürü Suna Ercan'ın açılış konuşmasını yaptığı dijital zirveye katılım sağlayan gençler, Gelişim, Seninle kapsamında yaşadıkları bölgenin ihtiyaç ve eksiklerini göz önünde bulundurarak hayata geçirdikleri sosyal projeleri ve proje süreçlerini anlattı. "Askıda Ne Var" ve "Kampüste Ne Var" sosyal girişimlerinin kurucusu Oğuzhan Canım, ilham veren sosyal girişimcilik yolculuğunu paylaştı ve gençlerin sorularını yanıtladı. Tümkân Işıltan, "Üzerinde uzun süre çalıştığımız projemizi, ülkemizin geleceği gençlerimizin 21. yüzyılın gerektirdiği bilgi ve beceriler doğrultusunda kendilerini geliştirmelerine katkı sağlamak, onları çalışma yaşamına hazırlamak, bilim, sanat, yaşam boyu öğrenme, toplumsal cinsiyet gibi çeşitli konularla ilgili haberlere, bilgilere ulaşmalarını sağlamak amacıyla tasarladık. Organ bağıışı farkındalığından robotik eğitim uygulamalarına, tarım ve tekstil gibi farklı sürdürülebilirlik modellerinden sağlık farkındalığına uzanan çeşitlilikteki her bir proje geleceğe umutla bakmamı sağlıyor ve bana ilham veriyor. Tüm bu değerli projeleri ve süreçlerini öğrenci kulüplerimizden dinlediğim için çok mutlu ve heyecanlıyım" dedi.

Proje başlangıcından bu yana 33 şehirden, 60 üniversitenin 91 kulüp ya da topluluğundan 552 öğrenci kapasite geliştirme eğitimlerine katılırken, gençlere toplamda 62 oturumda, 124 saat eğitim verildi. Bu eğitimlerde 31 bp Türkiye çalışanı Gelişim, Seninle gönüllüsü olarak birebir koçluk görevi üstlendi.

Brisa, geleceğin kadın mühendislerine özel gelişim programı “Tasarlamak İsterSEN”i gerçekleştirdi

Sabancı Holding iştiraklerinden Brisa, her yıl kadın mühendis adaylarına yönelik gerçekleştirdiği gelişim programı “Tasarlamak İsterSEN” Ideathon’unu bu yıl bir kez daha gerçekleştirdi.

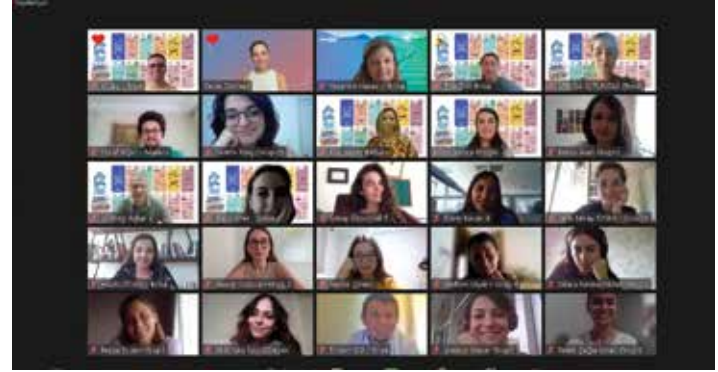
2020 yılında gerçekleştirilmeye başlayan Brisa “Tasarlamak İsterSEN” Ideathon’unda bu kez “Hibrit çalışma modelinde farklı lokasyonlardaki çalışanlar arasında iş birliği ve beraberlik nasıl sağlanır?” sorusuna cevap aramak üzere 4 farklı üniversiteden 29 öğrenci katıldı. Sunum yapan 6 grup arasında “GörürSEN Güçleniriz” adlı sanal gerçeklik projesiyle katılan takım ödülün sahibi oldu.

Brisa, kadın mühendis adaylarının yaratıcılıklarını teşvik etmek, onları yeni fikirler üretme konusunda cesaretlendirmek, farklı bakış açıları kazandırmak ve gelişimlerine katkı sağlamak amacıyla girişimlerini sürdürüyor. 2020 yılında ilk defa Dünya Kadın Mühendisler Günü’nde “Tasarlamak İsterSEN” çağrısıyla başlattığı “Brisa Ideathon”u bu yıl da 11-12 Ağustos 2022’de online olarak gerçekleştirdi.

Programa katılan kadın mühendis adayları bu yıl “Farklı lokasyonlardaki çalışanlar arasında iş birliği ve beraberlik hibrit çalışma modelinde nasıl sağlanır?” sorusuna cevap aradılar. 4 farklı üniversiteden, 29 kadın mühendislik fakültesi öğrencisinin başvurduğu Ideathon’da, seçilen öğrenciler arasından 6 takım yarış-

tı. Uygulanabilirlik, kattığı değer, yaratıcılık ve inovasyon, stratejilere uyum ve sunum kriterleri açısından değerlendirilen projeler arasından “GörürSEN Güçleniriz” adlı sanal gerçeklik projesiyle katılan takım birinci seçildi.

Toplumsal cinsiyet eşitliğini destekleyen ve bu doğrultuda kadın mühendislerin gelişimi ve sektöre katılımı için projeler yürüten Brisa, Ideathon kapsamında ayrıca katılımcılara yönelik inovasyon, Empati Kurma, Problem Tanımlama, Fikir Üretme ve Prototipleme, Test Etme ve Değerlendirme başlıklarında eğitim ve çalışmalar da gerçekleştirdi.



Garanti BBVA’dan işitme engelli müşterileri için engelsiz bankacılık deneyimi

Müşterilerinin hayatını kolaylaştırmayı en önemli öncelikleri arasında gören Garanti BBVA, sunduğu hizmetlerin tüm engelli grupları için daha fazla erişilebilir hale gelmesi adına geliştirmeler yapıyor. Banka bu kapsamda, işitme engelli müşterilerinin Garanti BBVA Mobil üzerinden canlı destek asistanına kolay ve hızlı bir şekilde ulaşarak ihtiyaç duydukları hizmetleri almalarına destek oluyor.

İşitme engelliler, Garanti BBVA Mobil’de yer alan UĞİ alanına dokunarak doğrudan canlı destek asistanına bağlanabiliyor. Asistanlar müşterinin engel bilgisine sahip olarak kendileriyle hızla iletişime geçiyor. Aynı zamanda yapılan düzenlemeyle görüşme esnasındaki yanıt bekleme süresi işitme engelli müşteriler için uzatıldı. Ayrıca canlı asistana bağlanma sırasında da öncelikli olmaları sağlanıyor.

Konu hakkında görüşlerini paylaşan Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı Işıl Akdemir Evlioğlu, “Banka olarak yaşamın her alanında kapsayıcılığı temele alan bir kültürle çalışmanın, bir değer yaratabilmenin peşindeyiz. Türkiye’de iki milyonu aşkın işitme engelli var ve bir bölümü de bizim müşterimiz. Bu doğrultuda işitme engelli müşterilerimizin hayatını kolaylaştırmak için hizmetlerimizi geliştiriyor, canlı destek asistanlarıyla hızlıca ve kolayca iletişime geçme imkânı sağlıyoruz. Sunduğumuz hizmetlerin tüm engel grupları için daha fazla erişilebilir hale gelmesi adına geliştirmelerimize devam ediyoruz. Geçtiğimiz aylarda da görme engelli müşterilerimiz için özgürlük teknolojileri geliştiren bir sosyal girişim olan BlindLook ile ürün ve hizmetlerimizdeki kullanım de-

neyimini iyileştirmek üzere mobil ve internet bankacılığımız odağında önemli bir Birliği’nin gerçekleştirmiştik. Müşterimizin temel bir hak olan bankacılık hizmetlerine ulaşmasını sağlamak son derece önemli olduğunu düşünüyoruz. Sorumlu bankacılık anlayışımızla finansal hizmetlere erişimde sıkıntı yaşayan her müşterimiz için aynı özenle çalışmaya ve kolaylıklar sunmaya devam edeceğiz” dedi.



İŞİL AKDEMİR EVLİOĞLU
Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı

Otokoç Otomotiv, ilk merkeziyetsiz Metaverse yatırımını gerçekleştirdi

Metaverse'de arsa satın alan Otokoç Otomotiv, erişilebilir ve sürdürülebilir bir deneyim merkezini hayata geçirmek için çalışmalarına başladı. Otokoç Otomotiv; NFT, Metaverse ve DAO (Merkeziyetsiz Otonom Organizasyon/Decentralized Autonomous Organization) üzerinde projeler üretmek üzere yatırımlara başladı. Odağına insanı alan Türkiye'nin lider mobilite şirketi Otokoç Otomotiv, bu doğrultuda Decentraland'de satın aldığı Otokoç Metazone alanı üzerinde erişilebilir ve sürdürülebilir bir deneyim merkezini hayata geçiriyor.

Otokoç Metazone yatırımı nedeniyle heyecan duyduklarını belirten Otokoç Otomotiv Pazarlama Müdürü Esra Arslanbaş Kaynak şunları söyledi: "Son yıllarda teknolojiye yaşanan hızlı gelişmeyle birlikte tüketicilerin imkanları, buna bağlı olarak da ihtiyaçları ve davranışları değişiyor. Bu durumda ihtiyaç ve beklentilerin yakından izlenerek yenilenmesi hatta 'yeniden yapılanması' önem kazandı. Biz de müşterilerimize en iyi hizmeti sağlamak için teknolojik trendleri takip ediyor ve uyguluyoruz. Metaverse'deki arsa yatırımımız bu doğrultuda attığımız son adımlardan biri. Markaların konfor alanlarından çıkmalarına olanak tanıyan Metaverse, daha esnek ve yeni iş modelleri geliştirmelerinin yanı sıra yaratıcı çözümlerle daha çok tüketiciye ulaşmalarının da önünü açıyor."

Bu konudaki ilk adımı bir süre önce Pazarlama Türkiye Zirvesi kapsamında düzenlenen "Metaverse'de Cam Tavanlar Yok" başlıklı etkinlik kapsamında kamuoyu ile paylaştıklarını belirten

Kaynak şöyle devam etti: "Otokoç Otomotiv olarak mesleklerin cinsiyeti olmadığı bilincini benimsiyoruz. 'Cam Tavan Arabada Güzel' adını verdiğimiz projemizi de bu gerçeklerden yola çıkarak, cinsiyete dayalı yargılara ve hayatın her alanında yaşanan eşitsizlik sorununa dikkat çekmek amacıyla başlatmıştık. Kadınların Metaverse dünyasında da daha eşitlikçi daha aktif rollerde olma bilincinin artırılması gerekliliğine inanıyoruz. Bu platformda da sesi mizi duyurmaktan çok mutluyuz. Otokoç Metazone ile birlikte hem her alanda bir deneyim merkezini hayata geçirirken, kadınların önündeki görünen-görünmeyen engelleri kaldırmak ve farkındalığı artırmak için cam tavanları hep birlikte kırmaya devam edeceğimiz için gururluyuz."



ESRA ARSLANBAŞ KAYNAK
Otokoç Otomotiv Pazarlama Müdürü



Audi'nin 'Küre' model ailesinin dördüncüsü: Audi activesphere



Audi'nin Ağustos 2021'den bu yana tanıttığı konsept otomobil ailesi, dördüncü model Audi activesphere konsept ile genişledi. Audi "sphere-küre" konseptli otomobilleriyle, yarının premium mobilite vizyonunu sergiliyor.

İsmindeki "sphere" ifadesine işaret eden model, ailenin diğer üyeleri skysphere, grandsphere ve urbansphere konsept araçlarında olduğu gibi, iç mekan tasarımı ve otonom sürüş teknolojisiyle ulaştığı noktayla dikkat çekiyor.

Audi activesphere konsept, "sphere" ailesinin diğer üyeleri gibi tamamen elektrikli olmasının yanı sıra, otonom sürüşe de imkân tanıyacak şekilde tasarlanmıştır. Kullanılan teknik, özellikle iç mekanda tamamen yeni tasarımların ortaya çıkmasını ve araç içinde bulunanların zamanını verimli kullanmalarını, hatta sadece dinlenmelerine yönelik seçenekler sunmayı mümkün kılıyor.

2023'ün başında pazara sunulması planlanan Audi activesphere konsepti, hem yolda hem de arazide aktif bir yaşam tarzı için maksimum çeşitlilik sunacak. Audi'nin daha önce tanıtılan küre ailesinin üç üyesi; Audi skysphere, grandsphere ve urbansphere konseptleri Kaliforniya'daki Monterey Otomobil Haftası'nda sergilenecek.

Dacia'nın Türkiye hedefi, 2023'te 500 bininci satışa ulaşmak

Geleceğin mobilitesi tüketicileri temel ihtiyaçlara ve gerçekten önemli olana yönelmeye davet ederken, Dacia'nın marka felsefesi de bu yöndeki beklentilere cevap veriyor.

Dacia, Temmuz 2022'de gerçekleştirdiği 3 bin 566 adetlik satış ve yüzde 8,7 pazar payı ile binek otomobil pazarında dördüncü sıraya yükseldi. SUV segmentinde Duster ile 2022'nin ilk 7 ayında da en çok satan SUV unvanını korudu. Yeni marka kimliğiyle Türkiye'ye gelecek 7 koltuklu Jogger ve en ekonomik elektrikli otomobil olma iddiasına sahip Spring, Dacia ürün gamının kapsayıcılığına işaret ediyor.

Global çapta duyurulan yeni marka kimliği, sadelik, sağlamlık ve özgünlüğü temel alan marka felsefesiyle uyum sağlıyor. Dacia'nın tüketicilerinin ihtiyaçlarına cevap veren bir marka olduğunu ifade eden MAİS A.Ş. Genel Müdürü Dr. Berk Çağdaş, "Türkiye'de yakaladığımız başarı, marka felsefemizin Türk tüketicisinin beklentileriyle ne kadar örtüştüğünü ortaya koyuyor. Gelecek yıl marka



olarak, Türkiye pazarına girdiğimiz tarih itibarıyla toplamda 500 bininci satışımıza ulaşmayı hedefliyoruz" dedi.

Ford Otosan uzun dönem sürdürülebilirlik hedeflerini sundu



Ford Otosan, "Gelecek Şimdi" vizyonu ile iklim değişikliğinden atık yönetimine ve döngüsel ekonomiye, çeşitlilik ve kapsayıcılıktan toplumsal refaha katkı sunacak gönüllülük projelerine kadar pek çok alandaki hedeflerini duyurdu.

Sürdürülebilirlik stratejisi kapsamında çevresel, sosyal ve yöneti-

şim alanlarda daha fazla fayda yaratmak için çalışan Ford Otosan, iklim değişikliğinin etkilerini azaltmak üzere yakın gelecekte satacağı araçlarda sıfır emisyon, tesislerinde, tedarikçilerinde ve lojistik hizmetlerinde karbon nötr olma yolunda hedeflerini ortaya koydu.

İklim değişikliğinin etkilerini azaltmak amacıyla Ford Otosan binek araçlarda 2030, hafif ve orta ticari araçlarda 2035, ağır ticari araçlarda ise 2040 itibarıyla sadece sıfır emisyonlu araç satışı hedefliyor. Türkiye'deki üretim tesislerinde ve ar-ge merkezinde, 2030'da karbon nötr olmayı amaçlayan Ford Otosan, bu doğrultuda yerleşkelerinde kullanılan elektriğinin tamamını yüzde 100 yenilenebilir kaynaklardan elde ediyor.

Otomotiv sektöründe en fazla kadın çalışan sayısına sahip Ford Otosan, toplumsal refahı ve geleceği dönüştürmenin yolunun çeşitlilik ve kapsayıcılıktan geçtiğine inanıyor. 2030'da yılında tüm yönetim pozisyonlarındaki kadın oranını yüzde 50'ye çıkarmayı hedefliyor.

Kia Yeni Niro Türkiye'de

Kia'nın yenilenen SUV'u Yeni Niro Türkiye'de satışa sunuldu. Hem hibrit hem de elektrikli versiyonunun satışa çıktığı Yeni Niro sürücü ve yolcular için güvenliği, kullanılabilirliği ve rahatlığı artırılarak ileri teknoloji özelliklerle donatıldı. Kia Yeni Niro'nun bu özelliklerinin büyük bölümü, hibrit (HEV) ve elektrikli (BEV) Niro versiyonlarında standart olarak bulunuyor.

Kia Yeni Niro Hibrit, 1.6 litrelik benzinli motor ve elektrik motoruyla 141 PS kombine güç ve 265 Nm kombine tork sunuyor. Kia Yeni Niro Hibrit ve 204 PS güce sahip Kia Yeni Niro EV, Türkiye'de ilk etapta Prestige paket olarak satışa sunuldu. Yeni Niro Prestige; Ön Çarpışma Engelleme Asistanı, Şerit Takip ve Şeritte Kalma Asistanı, Uzaktan Akıllı Park Asistanı gibi tüm sürüş destek sistemlerinin yanında soğutmalı ön koltuklar, hafızalı sürücü koltuğu ve elektrikli yolcu koltuğu, 10.25" Supervision gösterge paneli ve 10.25" navigasyonlu multimedya sistemi gibi konfor ve teknoloji donanımlarını da barındırıyor.

Park stresini azaltmak için, sürücü araçtan indiğinde aracın kendi kendine park etmesini sağlayan Uzaktan Akıllı Park Asistanı



(RSPA) sistemine sahip olan Kia Yeni Niro, diğer nesnelerle çarpışmayı önlemek için ultrasonik sensörler kullanıyor. Güvenli bir şekilde park ettikten sonra Güvenli Çıkış Asistanı (SEA), araçtan inerken arkadan bir araç yaklaştığında uyarı veriyor ve elektronik çocuk kilidi arka koltuktaki yolcuların arka kapıyı açmasını engelliyor. Kia Yeni Niro, sürücü ve ön yolcunun aracın tüm temel işlevlerini kolaylıkla görebildiği ve erişebildiği son derece sezgisel bir ara yüz kullanıma sunuyor. Ön konsola entegre edilen iki adet 10,25 inçlik ekran, bütünleşerek bir çift ekran oluşturuyor.

Lexus ve Enterprise Türkiye'den yeni iş birliği



Lexus Enterprise Türkiye ile yeni bir iş birliğine daha imza attı. Gerçekleştirilen teslimatla birlikte Lexus 60 adet RX SUV modelini Enterprise Türkiye'ye sundu. Teslimat törenine Lexus Operasyonlar Direktörü Murat Ertuğrul ve Enterprise Türkiye CEO'su Özarslan Tangün katıldı.

Enterprise Türkiye'nin daha önce filosuna kattığı RX SUV ve ES Sedan modellerinin ardından son olarak tercih ettiği Lexus modeli bir kez daha E-SUV segmentinde yer alan RX 300 oldu. Lexus markasının en çok tercih edilen modellerinden biri olan RX, ilk kez geçen yıl Enterprise Türkiye filosuna katıldı. Müşteriler tarafından yüzde 97 tavsiye etme ve yüzde 97'lik satın alma eğilimi oranıyla kısa zamanda beğeni topladı. Araştırma sonuçlarına göre Lexus RX kullanan müşteriler, aracın özellikle yüksek performansını, sürüş konforunu ve yüksek malzeme kalitesini beğendiklerini de belirttiler.

RX SUV modelinin teslimatını gerçekleştiren Lexus Operasyonlar Direktörü Murat Ertuğrul, "Yaptığımız iş birliği sayesinde birçok Enterprise Türkiye müşterisi RX SUV modelini deneyimleme fırsatı buluyor. Bu sezon için 60 adet RX modeli daha Enterprise Türkiye müşterilerine sunuluyor. Tüm satış kanalları bizim için önem taşıyor ve filo pazarı da bu kapsamda önemli bir paya sahip. İlk 7 ayda Türkiye'de premium pazarın yüzde 11 daraldığı bir dönemde, biz Lexus olarak yüzde 36 büyümeye kaydettik" dedi.

Otokar, Tunus'a 400'üncü aracını törenle teslim etti

Modern toplu taşıma araçları ile dünyanın 50'den fazla ülkesinde beğeni toplayan Otokar, yeni teslimatını Tunus'a gerçekleştirdi. Özel ve kamu toplu taşıma şirketlerinin yanı sıra Ulaştırma ve Ekonomi Bakanlığı yetkililerinin katılımı ile gerçekleşen törenle 400'üncü Otokar otobüsü hizmete başladı.

15 yıla yakın süredir şehir içi, turizm ve servis alanında Tunuslu otobüs ve turizm işletmecilerinin öncelikli tercihlerinden olan Otokar, yurt dışında Navigo ismi ile tanınan yolların "Sultan"ını törenle teslim etti.

Otokar Tunus Distribütörü Sotradies'in gerçekleştirdiği satış için Kartaca'da düzenlenen teslimat törenine Otokar Ticari Araçlar Uluslararası Satış ve Pazarlama Direktörü Hakan Bubik, Grup Yöneticisi Onur Öner, Sotradies Grup Başkanı Mr. Chaibi'nin yanı sıra Tunuslu özel ve kamu taşıma şirketleri ile Ulaştırma ve Ekonomi Bakanlığı yetkilileri katıldı. Gerçekleşen teslimatla Otokar'ın Tunus'taki 400'üncü aracı hizmete başladı.

Kullanıcı ihtiyaç ve beklentileri doğrultusunda geliştirilen Otokar otobüslerinin dünyanın dört bir yanında toplu ulaşım, turizm ve ser-



vis hizmetlerinde tercih edilmesinden mutluluk duyduklarını belirten Otokar Ticari Araçlar Uluslararası Satış ve Pazarlama Direktörü Hakan Bubik; "Uzun zamandır Tunus'ta farklı ihtiyaçlar için üretilen çeşitli model ve özelliklerdeki araçlarımızla hizmet veriyoruz. Bugün 400'üncü aracımızın Tunus caddelerine çıkıyor olmasının gururunu yaşıyoruz" dedi.

Peugeot ve Stellantis Grubu, elektrikli araçları için teknisyenlerini yetiştiriyor



Peugeot, elektrikli otomobil ve ticari araçlarındaki teknik sürece gösterdiği özenin detaylarını paylaştı. Her bir bataryanın montajı ile test edilmesinden sorumlu teknik ekipteki her bir personel, otomobil üreticisinin Avrupa tesislerine katılmadan önce özel bir eğitime tabi tutuluyor. Bununla birlikte her batarya, güvenilirlik, performans ve yaşam döngüsü kriterleri açısından test ediliyor.

2022'de dünya genelinde satılacak Peugeot ürün gamının yüzde 70'inden fazlası elektrikli olacak. 2025'e kadar ürün gamının tamamı bir elektrikli versiyona sahip olacak. Peugeot, 2023'e kadar otomobilde ayda 10 bin hafif ticari araçlarda ise ayda

7 bin adede kadar batarya monte etmeyi planlıyor.

Eğitimli teknisyenlerden oluşan ekip, her bataryayı bir dizi kritik teste tabi tutuyor. Tüm test süreci 15 dakika sürüyor ve montaj için bataryanın imzalanması gerekiyor. Güvenilirliği doğrulamak için uygulanan ilk testte bir araçta bataryanın çalışması simüle ediliyor. Bir performans testi, bataryanın tam güç kullanımını simüle ediyor. Son aşamadaki sızdırmazlık testinde ise, batarya ünitesine gazla basınç uygulanıyor ve böylece basınç kaybı izlenerek sızıntılar kontrol ediliyor.

Stellantis Grubu'nun beş fabrikasının özel batarya montaj atölyelerinde eğitimli uzman ekipler çalışıyor. Hem elektrikli hem de geleneksel içten yanmalı motorlu araçlar aynı hatta monte ediliyor. Peugeot araçlarının bataryalarını test eden ve monte eden teknisyenler, Stellantis fabrikalarından geliyor. Ekipler yetkinliklerine göre seçiliyor ve bir aylık uzmanlık eğitimi alıyor. Enerji geçişinin ve ürün gamındaki elektrikli modellerin satış adedinin artmasına paralel olarak, Peugeot ve Stellantis Grubu, elektrikli araçların montajında çalışacak eğitimli teknisyenlerin sayısını artırıyor.

Temsa'nın beşinci elektrikli otobüs modeli hazır

Türk üreticilerin de geniş bir katılım gösterdiği Hannover IAA Transportation 2022 Fuarı'nda, Temsa seri üretime hazır hale getirdiği beşinci elektrikli otobüsü LD SB E'nin tanıtımını gerçekleştirdi.

Konuyla ilgili değerlendirmelerde bulunan TEMSA CEO'su Tolga Kaan Doğancıoğlu, dünya ekonomisine gölge düşüren tüm zorlayıcı koşullara rağmen, elektrifikasyon odaklı küresel büyüme stratejilerini kararlılıkla uyguladıklarını ifade ederken, "Bugün seri üretime hazır hale getirdiğimiz 5 farklı aracımız, sürdürülebilirlik ve teknoloji üzerine inşa ettiğimiz esnek, çevik, dinamik iş yapma kültürümüzle, ülkemizde ve tüm dünyada elektrikli araç seferberliğinin vazgeçilmez oyuncularından biriyiz. Türkiye'de doğup büyüyen bir marka olarak, benzer etkinliklerde ortaya koyduğumuz bu güçlü vizyon, Temsa'nın ve Türk sanayisinin katma değerli üretim tutkusunu ifade etmesi adına da çok önemli" dedi.



Son iki yıldır Sabancı Holding ve PPF Group (Skoda Transportation) ortaklığında faaliyet gösteren Temsa, bugün itibarıyla 4 farklı elektrikli araç modelini seri üretime hazır hale getirmiş durumda. Aselsan ile birlikte, Türkiye'nin ilk yerli elektrikli otobüsünü geliştiren Temsa, bunun dışında 12 metrelik Avenue Electron ve 9 metrelik MD9 electricITY modellerini de dünyanın farklı coğrafyalarına ihraç ediyor.

Hafif ticari araç pazarındaki Toyota payı büyüyor



Toyota'nın Toyota Professional ürün gamı ticari araç kullanıcıları tarafından ilgi görmeye devam ediyor. Toyota Hilux, Proace City ve Proace City Cargo olmak üzere üç araçtan oluşan ticari ürün gamı için, 2022'nin ilk 8 ayında marka adına Türkiye'de tüm zamanların en yüksek satış adedine ulaşıldı.

Ocak-Ağustos 2022 döneminde 6 bin 373 adetlik hafif ticari araç sa-

tışı gerçekleştiren Toyota, Ağustos 2022'de ise 6 bin 289 adet ticari araç satışı gerçekleştirdi. Bu rakamlara göre 2021'in aynı dönemine kıyasla adet olarak yüzde 50'lik artış elde edildi. Bununla birlikte Toyota'nın hafif ticari araçlardaki pazar payı geçen yıla göre yüzde 2,2 puan artarak yüzde 6,1'e ulaştı.

2022'nin ilk 8 ayında en çok tercih edilen hafif ticari Toyota modeli Hilux pick-up oldu. İlk 8 ayda 4 bin 346 müşteri Hilux modelini tercih etti. Bununla birlikte Ağustos 2022'de 711 adetlik satış elde eden Hilux, tüm zamanların en yüksek ikinci aylık satışına ulaştı. Hilux pick-up modelini ise, ilk 8 ayda bin 458 adet ile Proace City ve 485 adet ile Proace City Cargo izledi.

Toyota'nın ticari araçları, segmentinde tek olacak şekilde 5 yıl/150 bin km boyunca Toyota Garanti Sistemi altında yer alıyor. Bu sayede Toyota, yoğun bir şekilde kullanılan hafif ticari araçları da her zaman Toyota garantisi altında tutuyor.

Bununla birlikte hafif ticari araç kullanıcıları, Toyota 24 saat yol yardımı ile iki yıl boyunca 7 gün 24 saat ücretsiz yol yardımı alabiliyorlar.

Jeff Koons, BMW M850i tasarımıyla Contemporary İstanbul'a katıldı

Uluslararası üne sahip sanatçı Jeff Koons, Borusan Holding ve BMW Türkiye'nin davetlisi olarak 16 Eylül'de İstanbul'a geldi. Koons, sınırlı sayıda BMW M850i için yaptığı tasarımı sanatseverlerle buluştu.

BMW'nin partnerliğinde gerçekleştirilen Contemporary İstanbul'un 17. edisyonu dünyaca ünlü Amerikalı heykeltıraş ve ressam Jeff Koons'un tasarladığı BMW M850i modeline de ev sahipliği yaptı. Art Car Projesi'nin ardından BMW ile ikinci kez çalışan Jeff Koons'un, BMW'nin en üst segment modellerinden M850i xDrive Gran Coupé için yaptığı ve yalnızca 99 adet üretilmesi planlanan tasarımı 17. Contemporary İstanbul'da sergilendi. BMW Group'un Dingolfing ve Landshut'taki fabrikalarında her bir otomobilin yalnızca dış cephesi için 200 saatlik el emeğiyle uygulanan eser için onlarca tasarımcı ve mühendis görev aldı.

Koons tasarımını "rüya otomobil/dream car" olarak tanımlıyor. Tasarım, maviden gümüş rengine, sarıdan siyaha kadar 11 farklı rengi gövdesinde taşıırken, iç mekanında ise iyi malzeme ve kaliteli deri kullanılıyor. Koltuklar, renklerini çizgi roman dünyasının süper kahramanlarını temsilen BMW M'in ikonik kırmızı ve mavi tonlarından alıyor.



Yenilikçi teknolojilerle konforlu yolculuk: DS 4

DS Automobiles tarafından üretilen ve kompakt premium segmentte stratejik olarak önemli bir yere sahip olan DS 4, markanın yeni döneminin dördüncü modeli olarak avant-garde tasarımıyla öne çıkıyor. Elektrige geçiş alanında kendine has ve dünyaca tanınmış uzmanlığın verdiği güvenden güç alan yeni kompakt premium seçenek, Türkiye'ye TROCADERO versiyonu ile geliyor.

Çekici tasarımı ile DS 4, Festival Automobile International tarafından verilen "en güzel otomobil" ödülüne layık görüldü. DS Automobiles Ürün Direktörü Agnes Tesson modelin tasarımı ile ilgili olarak "DS 4,

kompakt premium segmentin ana hatlarını yeniden belirlemek için SUV Coupe ile geleneksel kompakt hatchback gövde şeklinden etkilenen müşterilerimize özel tasarlandı. Tasarımının her aşamasında, bu iki segmente uygun olma düşüncesi fikirlerimize yön verdi" dedi.

Segmentinde bir ilk olarak, akustik ortam 14 hoparlörlü 690 Watt gücünde Focal Electra ses sistemi ve akustik yan camların (ön ve arka) bir araya getirilmesiyle sağlanmış. Türkiye yollarına çıkan DS 4 TROCADERO BlueHDi 130, yüksek seviye güvenlik donanımlarının yanı sıra, hem sürücüye hem de yolculara üst seviye konfor sunan standart donanım özellikleri ile de dikkat çekiyor.

Mobiliteye farklı bir soluk: Hyundai IONIQ 5

Hyundai, yeni alt markası IONIQ'in ilk modeli olan 5'i Türkiye'de satışa sundu. Hyundai'nin tam 45 yıl önce piyasaya sunduğu ilk modeli Pony'den ilham alınarak tasarlanan IONIQ 5, otomotiv sektöründe mobiliteye farklı bir soluk getiriyor.



Sadece bataryalı elektrikli araçlar (BEV) üreten IONIQ, Hyundai Motor Grubu'nun yeni platformu E-GMP'yi (Electric-Global Modular Platform) kullanıyor. Özel olarak inşa edilen bu platform, uzatılmış bir dingil mesafesi üzerinde farklı oranlara sahip. Bu haliyle gerek oturma alanı gerekse bataryaların yerleşimi açısından dikkat çeken platform, aynı zamanda çevre dostu malzemeler kullanılarak üretiliyor. Ayrıca, yenilikçi bir iç tasarıma, ultra hızlı şarj ve araçtan araca bağlantıya (V2L) sahip olan IONIQ 5, gelişmiş bağlantı ve sürüş yardım özellikleriyle de dikkat çekiyor.

IONIQ 5 sahipleri, diledikleri zaman elektrikli bisikletlerini, scooter'larını veya elektrikli kamp ekipmanlarını V2L işlevi sayesinde şarj edebiliyor veya fişe takarak çalıştırabiliyor. Araç ayrıca, sistemindeki güçlü bataryaları sayesinde başka bir elektrikli otomobili de şarj edebiliyor. Satışa sunulduğu birçok pazarda önemli başarılarla imza atan IONIQ 5, Progressive donanım seviyesi ile Türkiye'de satışa sunuldu.



Maserati Grecale, Goodyear'ın Eagle F1 Asymmetric 3 SUV lastikleri ile satışa sunulacak

İlk olarak Mart 2022'de tanıtımı yapılan Grecale, Maserati'nin SUV serisinin gelecek neslini temsil ediyor. Yakında satışa sunulacak olan Maserati'nin yeni SUV modeli Grecale, orijinal ekipman olarak Goodyear lastiklerini tercih etti. Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 SUV lastikleri sportif profili ve performansı nedeniyle tercih edildi. Lastik, SUV performansı

göz önünde bulundurularak, güçlü yol tutuşu sağlayacak ve bir otomobilin gücünden ve mekanik yol tutuşundan en iyi şekilde yararlanacak şekilde tasarlandı ve üretildi. Aracın boyutu ve gücü ile birlikte Eagle F1 Asymmetric 3 SUV, hem ıslak hem de kuru zemin koşullarında dengeli yol tutuşu ve performans sunuyor. Lastikler, Maserati Grecale için 235/55R19 ebatıyla pazara sunulacak.

Goodyear EMEA Bölgesi Binek Lastikleri Orijinal Ekipman Genel Müdürü Hans Vrijzen konuyla ilgili olarak, "Maserati Grecale, birçok ileri teknolojiyi barındıran heyecan verici bir SUV. Goodyear olarak, yol tutuş ve performanstaki tüm gelişmeleri sürücülerin yolda hissettiklerine yansıtabilecek bir lastiğe ihtiyacımız vardı. Eagle F1 Asymmetric 3 SUV, sağladığı güçlü yol tutuş ve ıslak zeminde oldukça iyi fren mesafesi gibi güvenlik özellikleriyle tüm bunları ve daha fazlasını sunuyor" dedi.

Yeni Opel Astra Türkiye'de satışa sunuldu

Sahip olduğu Alman teknolojisini çağdaş tasarımlarla buluşturan Yeni Opel Astra, dört farklı donanım, 1.2 litre turbo benzinli ve 1.5 litre dizel motor seçenekleri ile ülkemizdeki otomobil severlerle buluşuyor. Türkiye'de Editon, Elegance, GS Line ve GS olmak üzere dört farklı donanım seçeneğiyle satılmaya başlanan Yeni Astra, AT8 isimli, 8 ileri vitesli otomatik şanzımana sahip.

Yeni Astra, en başından itibaren Opel DNA'sına uygun şekilde, oldukça esnek EMP2 çok enerjili platformun üçüncü nesli üzerine inşa edildi. Bu, yol tutuşunun dinamik ama aynı zamanda dengeli olduğu ve her Opel gibi yeni modelin de "autobahn proof" olduğu anlamına geliyor. Sportif hatchback gövde tipiyle pazara sunulan Yeni Opel Astra, daha alçak bir silüete sahip olmasına karşın, yerini aldığı nesil ile kıyaslandığında daha geniş bir iç mekana sahip olmasıyla öne çıkıyor. Ön ve arka park sensörleri baz donanımdan itibaren standart olarak yer alırken, 180° geri görüş kamerası Elegance donanımında; IntelliVision 360° çevre görüş kamerası ise GS Line ve GS donanımında standart olarak sunuluyor.



Sınıfının referans noktası: Yeni Peugeot 308

Peugeot'nun C hatchback sınıfında standartları belirleyen modeli Yeni 308, çekici, teknolojik ve aerodinamik yapısıyla, kişiselleştirilebilen dijital Peugeot i-Cockpit® 3D ile öne çıkıyor. Yeni Peugeot 308, geniş iç mekân tasarımıyla da arka koltuk kullanıcılarına daha fazla alan sunuyor. Yeni Peugeot 308, imza "Aslan Dişi" LED gündüz sürüş farları ve "Aslan Pençesi" yeni arka stop tasarımı ile Peugeot DNA'sını en iyi şekilde yansıtıyor. En güncel Peugeot i-Cockpit® 3D (kompakt direksiyon simidi, yükseltilmiş ön gösterge paneli ve kişiselleştirilebilen i-Toggles'a sahip dokunmatik multimedya ekranı) ve sürüş destek sistemleriyle

ileri teknolojinin gelmiş olduğu en son noktayı temsil ediyor.

Yeni Peugeot 308, 1955 yılında Almanya'da kurulan ve o tarihten günümüze kadar dünya genelinde en iyi tasarımların markası haline gelen Red Dot Tasarım Ödülü kazanma başarısını gösterdi. Yeni Peugeot 308, 2021'in sonundaki tanıtımından bu yana Red Dot Tasarım Ödülü ile birlikte, 2022 Kadınlar Dünyasında Yılın Otomobili, Almanya'da Yılın Otomobili, Yılın En İyi Şehirli Otomobili, En İyi Şehirli ve Kompakt Otomobil olmak üzere 11 uluslararası ödül kazanmış oldu. Bunun yanında yeni nesil Peugeot 308, 2022 Yılın Otomobili yarışmasında finale kalma başarısını da gösterdi.

Yüksek performans için özel olarak üretildi: Yeni Porsche 911 GT3 RS

Porsche'nin motor sporları DNA'sına sahip ve birçok özelliğin ilk kez kullanıldığı performans modeli 911 GT3 RS, aerodinamiği, kokpitten ayarlanabilen süspansiyonu ve 525 PS güç oluşturan geliştirilmiş motoruyla dikkat çekiyor.

386 kW (525 PS) gücündeki trafiğe uygun yüksek performanslı spor otomobilde, motor sporlarının teknoloji ve konseptlerinden sonuna kadar yararlanıldığı görülüyor. Önde ve iki parçalı arka kanatta sürekli olarak ayarlanabilen kanat elemanları, bir dizi diğer aerodinamik önlemle birlikte 200 km/sa hızda 409 kg toplam bastırma kuvveti sağlıyor. Bu da yeni 911 GT3 RS modelinin 991.2 neslinden iki kat, güncel 911 GT3 modelinden ise üç kat daha fazla bastırma kuvveti ürettiği anlamına geliyor.

Yeni 911 GT3 RS modelinde otomobilin önünde, diğer 911 modellerinde bagaj bölmesinin bulunduğu yerde büyük, açılı bir merkezi radyatör bulunuyor. Bu modelle birlikte ilk kez bir seri üretim Porsche modeline dahil edilen DRS, pistin düz bölümlerinde düşük sürtünme ve daha yüksek hız elde etmek için kanatların belirli bir çalışma aralığında tek düğmeye basılarak düzleştirilmesini sağlıyor.



Škoda yeni marka kimliğini ve yeni logosunu VISION 7S konseptiyle sergiledi

Škoda kapsamlı araştırmaların ve çalışmaların ardından yeni logolarını tanıttı. Farklı pazarlardan 2 bin 200 çalışan ile anket yapıldı ve toplam 165 tasarım arasından yeni logonun seçimi gerçekleştirildi.

Yeni kimlikle birlikte Škoda yazısı, pazarlama iletişiminde

resimli logodan daha geniş bir şekilde kullanılacak. Yeni stil, simetriye dayalı tamamen farklı tipografi ve yuvarlak hatların kombinasyonunu içeriyor. Logoyu tasarlarken tasarımcıları en düşündürülen unsur ise Š harfinin üzerindeki ters şapka olurken son tasarıma göre bu detay harfin içine adapte edilerek akılcı bir çözüm ortaya konuldu. Bununla birlikte Škoda yazısının yanında kanatlı ok sembolü de evrimleşti. İlk bakışta kendisini belli eden logo, 3 boyutlu grafikler olmadan daha sade bir hale getirildi. Bu 2 boyutlu logo dijital dünyaya geçişi temsil ederken, aynı zamanda kullanılan yeşil tonlar, ekolojiyi, sürdürülebilirliği ve elektro mobilitayı temsil ediyor.

Škoda zengin geçmişini geleceğin mobilitesiyle birleştiren yeni tasarım dilini, logosunu ve kurumsal kimliğini dünya prömiyeriyle gösterdi. Yeni tasarım kimliğiyle markanın görünümünü bir sonraki seviyeye taşıyan Škoda, bu değerleri evrimleştiren unsurları elektrikli VISION 7S konseptiyle ortaya koydu. VISION 7S aynı zamanda ilk mat gövde rengine sahip Škoda olarak öne çıkarken öndeki teknolojik yüz, arkaya doğru aerodinamik hatlarla tamamlanıyor.

Volkswagen ID. Buzz Cargo'ya uluslararası ödül

Volkswagen ID. Buzz Cargo, Uluslararası Yılın Ticari Aracı (IVOTY) jürisi tarafından 2023 Uluslararası Yılın Ticari Aracı ödülüne layık görüldü. IVOTY Jürisi, Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden hafif ticari araç konusunda uzman 34 uluslararası gazeteciden oluşuyor. Jüri üyeleri aday olan araçları, güvenlik, teknoloji, verimlilik, sürdürülebilirlik gibi ana kriterlere göre değerlendiriyor.

Ödüle layık görülen ID. Buzz ailesinin tamamen yük ve eşya taşımacılığına yönelik ID. Buzz Cargo modeli IAA Transportation 2022 fuarında ilk kez tüketiciyle buluştu. ID. Buzz Cargo, iç alanda iş için geniş bir alan sunarken, 425 km'ye kadar menzil ve 30 dakika gibi bir sürede hızlı şarj özellikleriyle dikkat çekiyor.

ID. Buzz Cargo'nun sonbahardan itibaren Avrupa, 2024 yılının ilk çeyreğinden tarihinden itibaren Türkiye yollarında olması planlanıyor.





Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı (Ağustos, Ocak-Ağustos 2022)

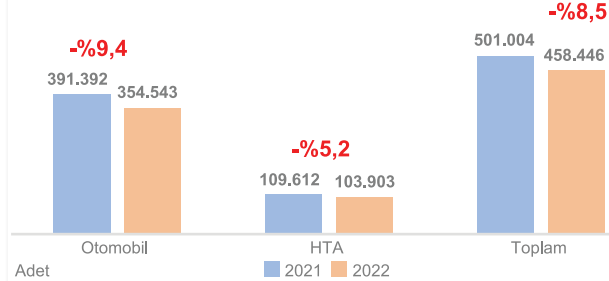
2022 yılı Ocak-Ağustos döneminde otomobil ve hafif ticari araç pazarı %8,5 oranında azaldı.

- Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, 2022 yılı Ocak-Ağustos döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %8,5 oranında azalarak 458.446 adet olarak gerçekleşti.
- Otomobil satışları, 2022 yılı Ocak-Ağustos döneminde geçen yıla göre %9,4 oranında azalarak 354.543 adet, hafif ticari araç pazarı %5,2 azalarak 103.903 adet oldu.

Otomobil ve hafif ticari araç pazarı 2022 Ağustos ayında %17,3, otomobil pazarı %21,3, hafif ticari araç pazarı ise %4,3 oranında azaldı.

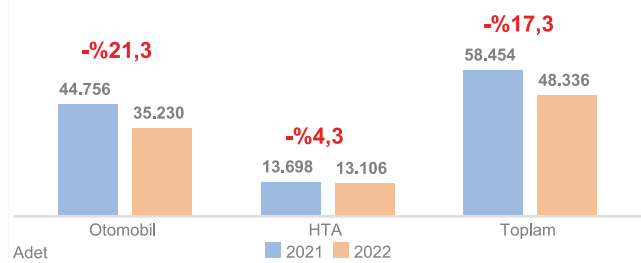
- 2022 yılı Ağustos ayı otomobil ve hafif ticari araç pazarı 2021 yılı Ağustos ayına göre %17,3 azalarak 48.336 adet oldu.
- 2022 Ağustos ayında otomobil satışları bir önceki yılın aynı ayına göre %21,3 azalarak 35.230 adet olurken, hafif ticari araç pazarı %4,3 azalarak 13.106 adet oldu.

**Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Gelişimi
(Ocak-Ağustos)**

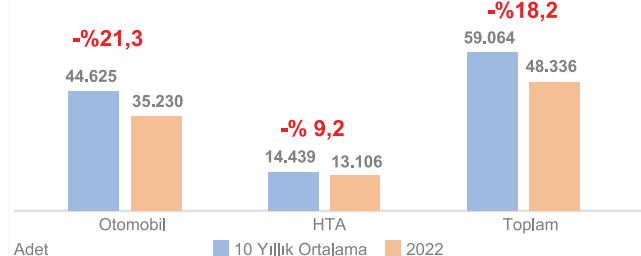


- Otomobil ve hafif ticari araç pazarı 10 yıllık Ağustos ayı ortalama satışlara göre %18,2 azaldı.
- Otomobil pazarı, 10 yıllık Ağustos ayı ortalama satışlara göre %21,1 azalış gösterdi.
- Hafif ticari araç pazarı, 10 yıllık Ağustos ayı ortalama satışlara göre %9,2 azaldı.

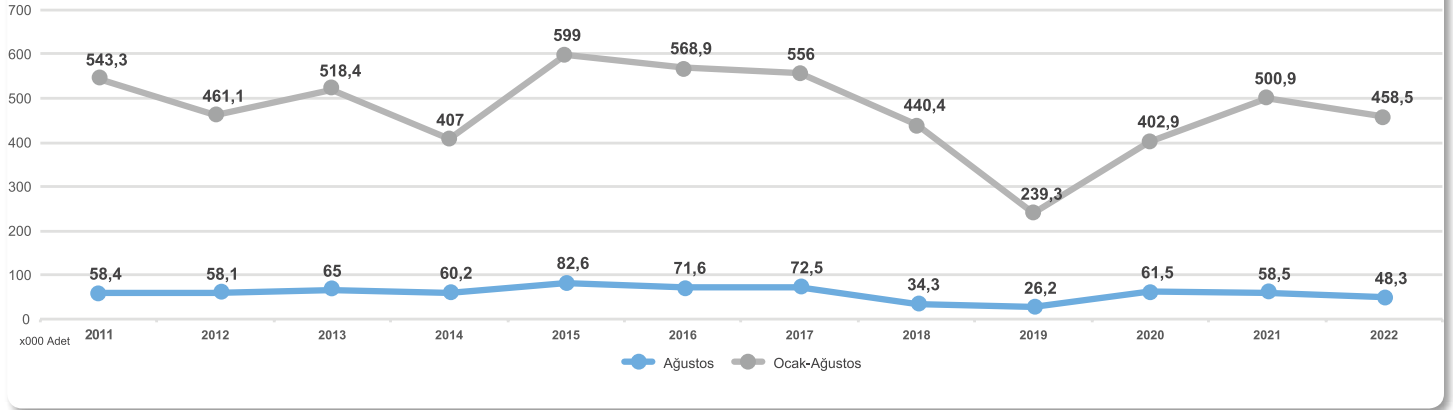
**Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Gelişimi
(Ağustos)**



**10 Yıllık Ortalamalara Göre Değişim
(Ağustos)**



Otomobil ve HTA Pazar Gelişim (Ağustos 2022)



Ek 1: Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

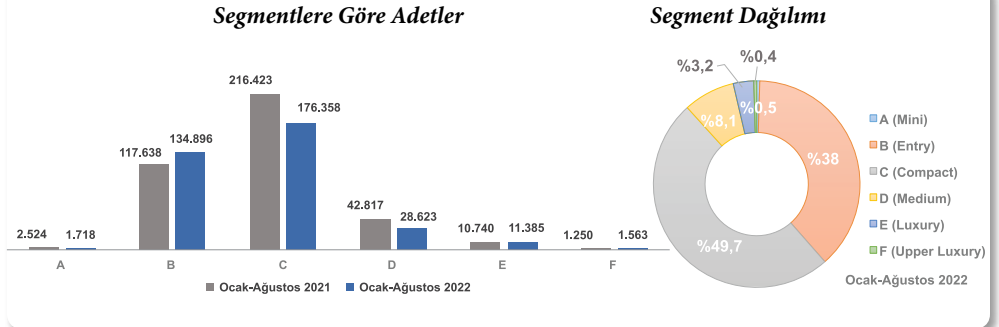
Ek 2: Otomobil Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

Ek 3: Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

Otomobil Pazar Analizi (Ağustos, Ocak-Ağustos 2022)

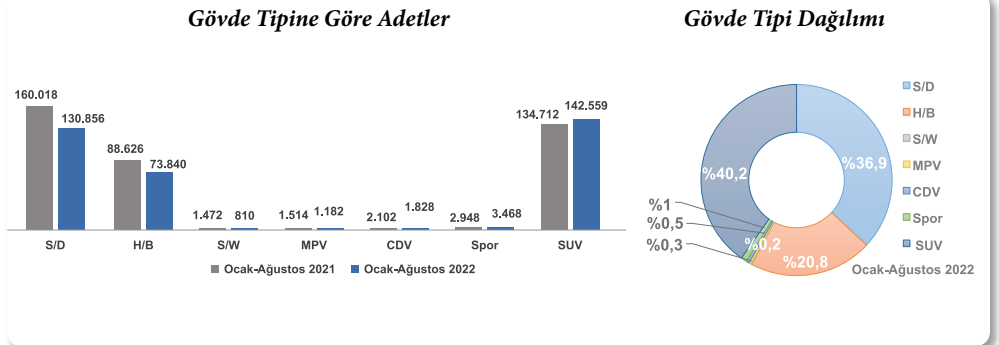
Otomobil pazarı segmentlere göre;

- Pazarın %88,3'ü vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerindeki araçlar oluşturdu.
- C segmenti otomobiller 176.358 adetle %49,7 pay,
- B segmenti otomobiller 134.896 adetle %38 pay aldı.



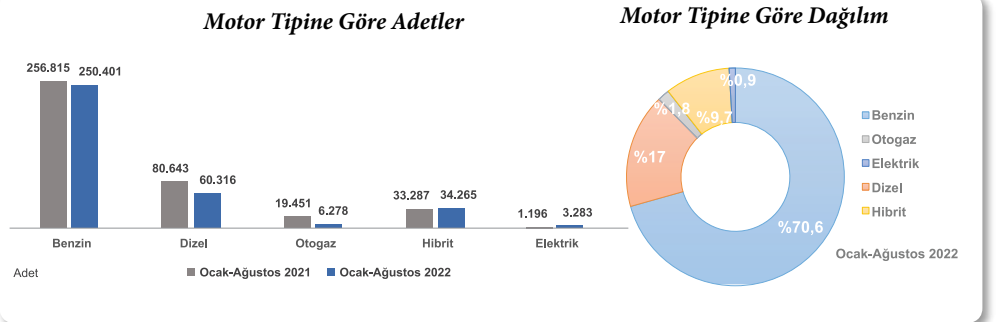
Otomobil pazarı gövde tiplerine göre;

- Gövde tiplerine göre değerlendirildiğinde ise en çok tercih edilen gövde tipi SUV otomobiller (%40,2 pay, 142.559 adet) oldu. SUV otomobilleri;
- %36,9 pay ve 130.856 adet satış ile Sedan,
- %20,8 pay ve 73.840 adet satış ile H/B otomobiller takip etti.



Otomobil pazarı motor tipine göre;

- Benzinli otomobil satışları 250.401 adetle %70,6 pay,
- Dizel otomobil satışları 60.316 adetle %17 pay,
- Hibrit otomobil satışları 34.265 adetle %9,7 pay,
- Otogazlı otomobil satışları 6.278 adetle %1,8 pay aldı.
- 3.283 adet elektrikli otomobil satışı gerçekleşti.



Otomobil pazarı motor hacmine göre;

- 1600cc altındaki otomobil satışları %10,8 azalarak %88,5 pay,
- 1600-2000cc aralığındaki otomobil satışları %42 azalarak %0,7 pay,

- 2000cc üstü otomobil satışları %24,4 azalarak %0,2 pay aldı.

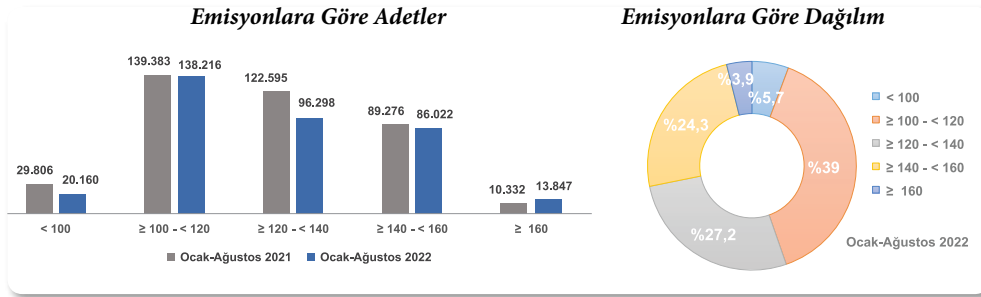
Ek 5: Motor Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

Ek 6: Motor Hacmine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

Otomobil pazarı emisyon seviyelerine göre;

- 100-120 gr/km arasındaki otomobiller 138.216 adetle %39 pay,
- 120-140 gr/km arasındaki otomobiller 96.298 adetle %27,2 pay aldı.

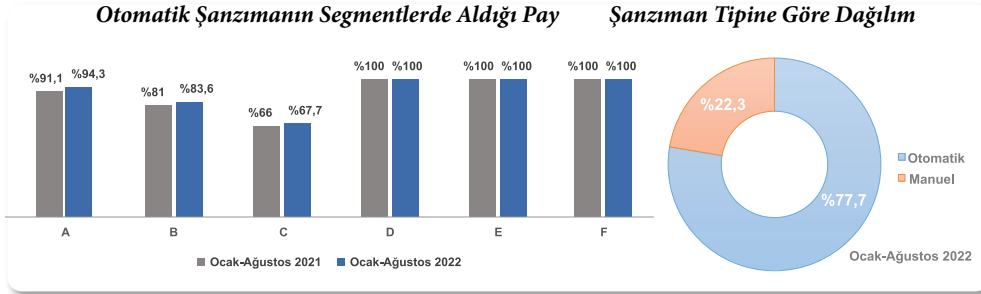
Ek 7: Emisyon Değerlerine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu



Otomatik şanzımanlı otomobiller;

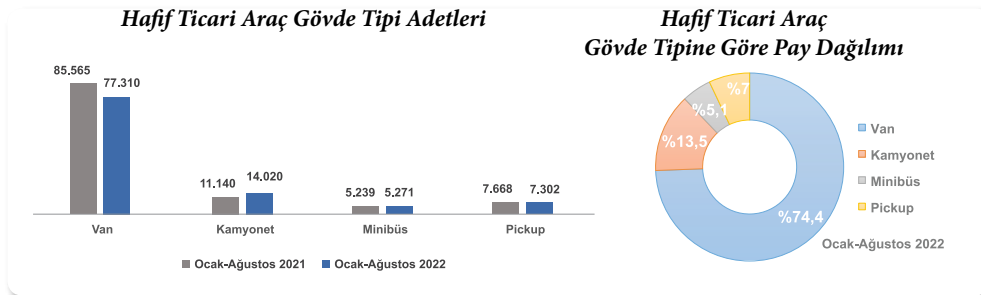
275.308 adetle %77,7 pay alırken, manuel şanzımanlı otomobiller 79.235 adetle %22,3 pay aldı.

Ek 8: Otomatik Şanzıman Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu



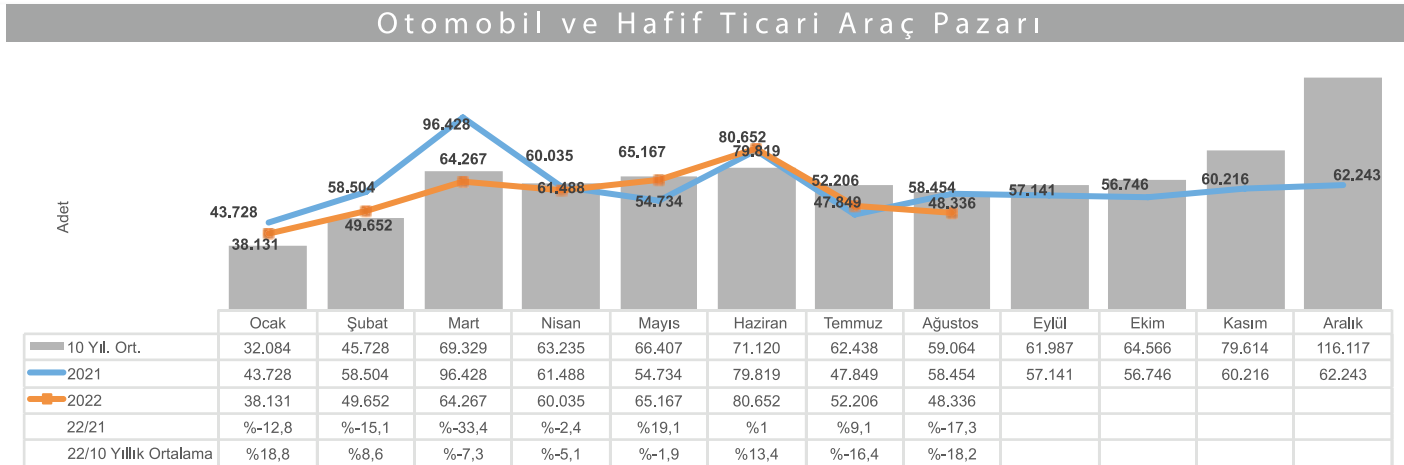
Hafif Ticari Araç Pazarı (Ağustos, Ocak-Ağustos 2022)

- Van gövde tipi %74,4 pay ve 77.310 adet ile en çok tercih edilen gövde tipi olurken;
- Kamyonet gövde tipi %13,5 pay ve 14.020 adetle 2. sırada yer aldı.



Ekler

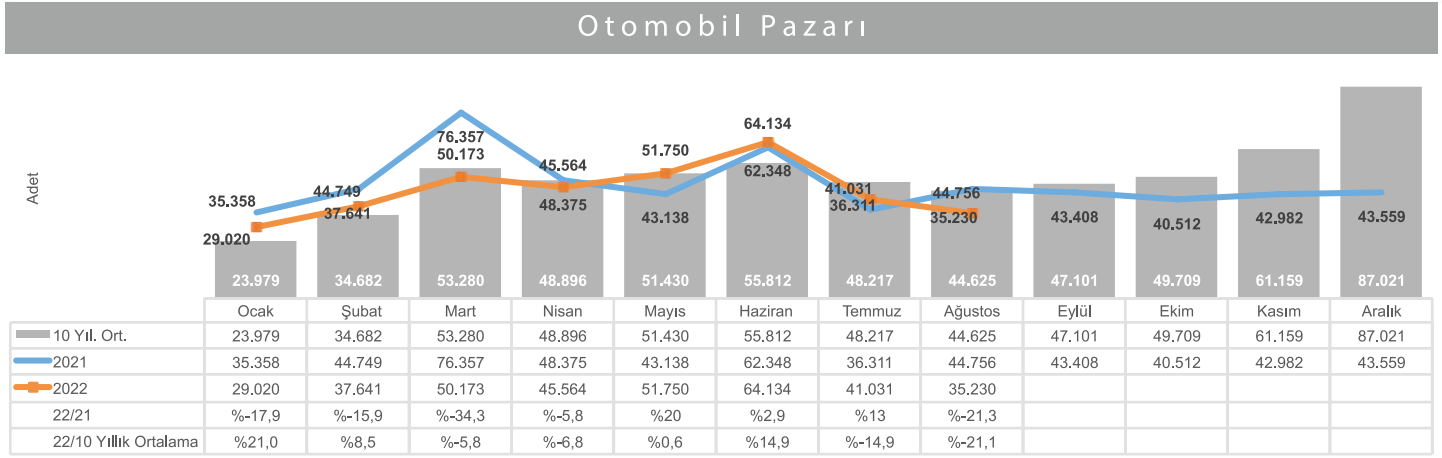
Ek 1: Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu



Otomobil+Hafif Ticari Pazarı

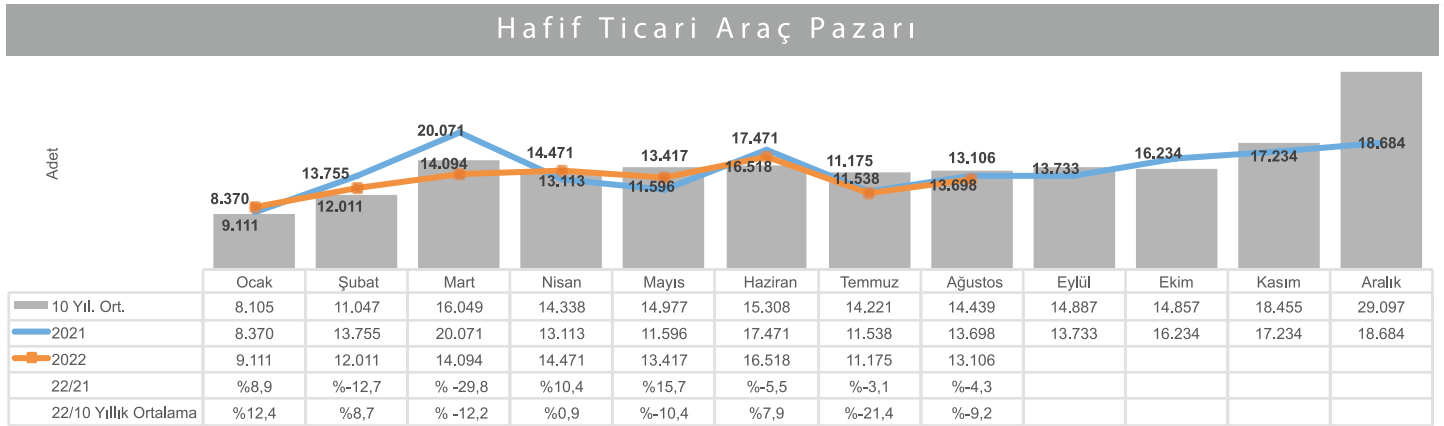
YIL	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
2010	20.095	31.172	51.769	54.946	59.377	60.896	61.345	61.764	63.814	73.404	73.962	148.369	760.913
2011	44.892	58.663	78.403	77.695	80.646	81.573	63.044	58.406	60.129	69.421	63.657	127.910	864.439
2012	29.545	41.324	64.884	62.949	70.863	71.067	62.304	58.148	69.629	59.938	71.710	115.400	777.761
2013	35.523	48.307	68.774	73.575	81.468	74.096	71.596	65.043	67.963	58.014	79.301	129.718	853.378
2014	32.670	35.021	47.581	53.305	58.121	60.163	59.907	60.199	66.531	66.573	80.621	146.989	767.681
2015	34.615	55.331	83.302	91.602	81.542	86.158	83.836	82.577	64.025	64.255	84.601	156.173	968.017
2016	32.713	52.825	82.948	84.887	93.904	91.540	58.533	71.556	67.593	83.000	122.309	141.912	983.720
2017	35.323	46.965	73.802	75.988	85.422	83.658	82.297	72.536	71.352	91.752	100.859	136.240	956.194
2018	35.076	47.009	76.345	71.126	72.755	51.037	52.734	34.346	23.028	21.571	58.204	77.706	620.937
2019	14.373	24.875	49.221	30.971	33.016	42.688	17.927	26.246	41.992	49.075	58.176	90.500	479.060
2020	27.273	47.122	50.008	26.457	32.235	70.973	87.401	61.533	90.619	94.733	80.141	104.293	772.788
2021	43.728	58.504	96.428	61.488	54.734	79.819	47.849	58.454	57.141	56.746	60.216	62.243	737.350
2022	38.131	49.652	64.267	60.035	65.167	80.652	52.206	48.336					458.446
10 Yıllık Ort.	32.084	45.728	69.329	63.235	66.407	71.120	62.438	59.064	61.987	64.566	79.614	116.117	804.398
%	%18,8	%8,6	%-7,3	%-5,1	%-1,9	%13,4	%-16,4	%-18,2	%-100	%-100	%-100	%-100	

Ek 2: Otomobil Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

**Otomobil Pazarı**

YIL	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
2010	12.594	20.651	33.958	36.549	40.467	42.086	41.399	42.222	42.477	47.859	50.061	99.461	509.784
2011	29.868	39.004	54.023	53.835	56.302	56.714	43.518	38.875	39.964	47.508	44.951	88.957	593.519
2012	21.077	29.189	47.270	45.645	50.460	50.849	44.531	41.236	49.360	43.440	52.297	80.926	556.280
2013	25.835	36.814	51.785	56.999	62.383	58.290	55.712	51.611	52.925	46.985	64.117	101.199	664.655
2014	24.368	27.167	37.812	42.769	46.379	47.278	46.602	45.131	49.262	50.814	59.695	110.054	587.331
2015	24.498	40.817	61.676	70.211	62.878	67.766	64.218	61.753	47.088	47.954	62.397	114.340	725.596
2016	23.358	40.588	63.975	65.618	73.832	71.111	45.566	53.977	51.340	63.746	95.783	108.044	756.938
2017	25.689	34.658	55.616	57.998	65.799	66.164	62.384	54.890	53.423	70.488	75.956	99.694	722.759
2018	26.611	35.901	59.798	55.108	57.227	41.225	42.024	26.976	17.595	16.809	46.204	60.843	486.321
2019	10.979	19.205	38.628	24.416	27.126	36.024	15.398	21.544	35.308	39.996	47.803	70.829	387.256
2020	22.016	37.727	39.887	21.825	25.073	57.067	69.427	44.372	71.296	76.341	64.357	80.721	610.109
2021	35.358	44.749	76.357	48.375	43.138	62.348	36.311	44.756	43.408	40.512	42.982	43.559	561.853
2022	29.020	37.641	50.173	45.564	51.750	64.134	41.031	35.230					354.543
10 Yıllık Ort.	23.979	34.682	53.280	48.896	51.430	55.812	48.217	44.625	47.101	49.709	61.159	87.021	609.076
%	%21	%8,5	%-5,8	%-6,8	%0,6	%14,9	%-14,9	%-21,1	%-100	%-100	%-100	%-100	

Ek 3: Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

**Hafif Ticari Araç Pazarı**

YIL	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
2010	7.501	10.521	17.811	18.397	18.910	18.810	19.946	19.542	21.337	25.545	23.901	48.908	251.129
2011	15.024	19.659	24.380	23.860	24.344	24.859	19.526	19.531	20.165	21.913	18.706	38.953	270.920
2012	8.468	12.135	17.614	17.304	20.403	20.218	17.773	16.912	20.269	16.498	19.413	34.474	221.481
2013	9.688	11.493	16.989	16.576	19.085	15.806	15.884	13.432	15.038	11.029	15.184	28.519	188.723
2014	8.302	7.854	9.769	10.536	11.742	12.885	13.305	15.068	17.269	15.759	20.926	36.935	180.350
2015	10.117	14.514	21.626	21.391	18.664	18.392	19.618	20.824	16.937	16.301	22.204	41.833	242.421
2016	9.355	12.237	18.973	19.269	20.072	20.429	12.967	17.579	16.253	19.254	26.526	33.868	226.782
2017	9.634	12.307	18.186	17.990	19.623	17.494	19.913	17.646	17.929	21.264	24.903	36.546	233.435
2018	8.465	11.108	16.547	16.018	15.528	9.812	10.710	7.370	5.433	4.762	12.000	16.863	134.616
2019	3.394	5.670	10.593	6.555	5.890	6.664	2.529	4.702	6.684	9.079	10.373	19.671	91.804
2020	5.257	9.395	10.121	4.632	7.162	13.906	17.974	17.161	19.323	18.392	15.784	23.572	162.679
2021	8.370	13.755	20.071	13.113	11.596	17.471	11.538	13.698	13.733	16.234	17.234	18.684	175.497
2022	9.111	12.011	14.094	14.471	13.417	16.518	11.175	13.106					103.903
10 Yıllık Ort.	8.105	11.047	16.049	14.338	14.977	15.308	14.221	14.439	14.887	14.857	18.455	29.097	195.321
%	%12,4	%8,7	%-12,2	%0,9	%-10,4	%7,9	%-21,4	%-9,2	%-100	%-100	%-100	%-100	

Ek 4: Segment ve Gövde Tipine Göre Dağılım Tablosu

2022 Ağustos	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	Pay
A (Mini)	0	35	0	0	0	0	0	35	%0,1
B (Entry)	1.665	3.573	0	1	193	7	5.081	10.520	%29,9
C (Compact)	7.989	1.261	13	58	0	238	9.021	18.580	%52,7
D (Medium)	2.665	62	67	0	0	116	787	3.697	%10,5
E (Luxury)	1.072	0	19	5	0	40	992	2.128	%6
F (Upper Luxury)	149	0	0	0	0	49	72	270	%0,8
Toplam	13.540	4.931	99	64	193	450	15.953	35.230	
Pay	%38,4	%14	%0,3	%0,2	%0,5	%1,3	%45,3	100	

2021 Ağustos	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	Pay
A (Mini)	0	338	0	0	0	3	0	341	%0,8
B (Entry)	813	8.458	0	11	166	1	5.714	15.163	%33,9
C (Compact)	13.375	2.001	33	66	14	321	7.795	23.605	%52,7
D (Medium)	3.016	49	61	0	0	59	985	4.170	%9,3
E (Luxury)	772	0	20	10	0	10	522	1.334	%3
F (Upper Luxury)	51	0	0	0	0	11	81	143	%0,3
Toplam	18.027	10.846	114	87	180	405	15.097	44.756	
Pay	%40,3	%24,2	%0,3	%0,2	%0,4	%0,9	%33,7	100	

Değişim	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	
A (Mini)		%-89,6				%-100		%-89,7	
B (Entry)	%104,8	%-57,8		%-90,9	16,3%	%600	%-11,1	%-30,6	
C (Compact)	%-40,3	%-37	%-60,6	%-12,1	-100,0%	%-25,9	%15,7	%-21,3	
D (Medium)	%-11,6	%26,5	%9,8			%96,6	%-20,1	%-11,3	
E (Luxury)	%38,9		%-5	%-50		%300	%90	%59,5	
F (Upper Luxury)	%192,2					%345,5	%-11,1	%88,8	
Toplam	%-24,9	%-54,5	%-13,2	%-26,4	7,2%	%11,1	%5,7	%-21,3	

S/D: Sedan, H/B: Hatchback, S/W: Station Wagon, MPV: Multi Purpose Vehicle-Çok Amaçlı Araçlar, CDV: Car Derived Van-Binek Tipli Küçük Vanlar, SUV: Sport Utility Vehicle-Arazi Araçlar

Ek 5: Motor Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

MOTOR TİPİ	2021 Ağustos		2022 Ağustos		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
Benzin	31.675	%70,8	24.358	%69,1	%-23,1
Dizel	6.646	%14,8	5.662	%16,1	%-14,8
Otogaz	2.889	%6,5	611	%1,7	%-78,9
Hibrit	3.369	%7,5	3.848	%10,9	%14,2
Elektrik	177	%0,4	751	%2,1	%324,3
Toplam	44.756	%100	35.230	%100	%-21,3

Ek 6: Motor Hacmin Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

MOTOR HACMİ	MOTOR CİNSİ	2021 Ağustos		2022 Ağustos		Değişim	ÖTV %	KDV %
		Adet	Pay	Adet	Pay			
≤ 1600cc	B/D	40.625	%90,8	30.159	%85,6	%-25,8	45, 50, 60,70, 80	18
1601cc - ≤ 2000cc	B/D	485	%1,1	339	%1	%-30,1	130, 150	18
≥ 2001cc	B/D	100	%0,2	133	%0,4	%33	220	18
B/D Ara Toplam		41.210	%92,1	30.631	%86,9	%-25,7		
≤ 1600cc	HİBRİT	2.226	%5	2.223	%6,3	%-0,1	45, 50, 80	18
1601cc - ≤ 1800cc (≤ 50KW)	HİBRİT	0	%0	0	%0		130, 150	18
1601cc - ≤ 1800cc (>50KW)	HİBRİT	590	%1,3	394	%1,1	%-33,2	45, 50, 80	18
1801cc - ≤ 2000cc	HİBRİT	535	%1,2	1.182	%3,4	%120,9	130	18
2001cc - ≤ 2500cc (≤ 100KW)	HİBRİT	11	%0	26	%0,1	%136,4	220	18
2001cc - ≤ 2500cc (>100KW)	HİBRİT	0	%0	2	%0		130, 150	18
>2500cc	HİBRİT	7	%0	21	%0,1		220	18
Hibrit Ara Toplam		3.369	%7,5	3.848	%10,9	%14,2		
≤ 160 kW	ELEKTRİK	87	%0,2	327	%0,9		10, 40	18
> 160 kW	ELEKTRİK	90	%0,2	424	%1,2		50, 60	18
Elektrik Ara Toplam		177	%0,4	751	%2,1	%324,3		
Toplam		44.756	100,0%	35.230	%100	%-21,3		

Ek 7: Emisyon Değerlerine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

CO ₂ ORTALAMA EMİSYON DEĞERLERİ (gr/km)	2021 Ağustos		2022 Ağustos		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
< 100	2.145	%4,8	1.507	%4,3	%-30
≥ 100 - < 120	15.773	%35,2	10.522	%29,9	%-33
≥ 120 - < 140	12.798	%28,6	11.969	%34	%-6
≥ 140 - < 160	12.877	%28,8	8.840	%25,1	%-31
≥ 160	1.163	%2,6	2.392	%6,8	%106
Toplam	44.756	%100	35.230	%100	%-21,3

Ek 8: Otomatik Şanzıman Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

OTOMATİK ŞANZIMAN	2021 Ağustos		2022 Ağustos		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
A (Mini)	282	%82,7	32	%91,4	%-88,7
B (Entry)	11.615	%76,6	9.082	%86,3	%-21,8
C (Compact)	15.466	%65,5	13.888	%74,7	%-10,2
D (Medium)	4.170	%100	3.697	%100	%-11,3
E (Luxury)	1.334	%100	2.128	%100	%59,5
F (Upper Luxury)	143	%100	270	%100	%88,8
Toplam	33.010	%73,8	29.097	%82,6	%-11,9

Ek 9: Hafif Ticari Araç Gövde Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

HAFİF TİCARİ ARAÇ GÖVDE TİPİ ANALİZİ	2021 Ağustos		2022 Ağustos		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
Van	10.898	%79,6	9.456	%72,2	%-13,2
Kamyonet	1.230	%9	1.743	%13,3	%41,7
Minibüs	677	%4,9	898	%6,9	%32,6
Pickup	893	%6,5	1.009	%7,7	%13
Toplam	13.698	%100	13.106	%100	%-4,3





13-15 Kasım 2022	India International EV Show 2022 - Uluslararası Otomobil İhtisas Fuarı Auto Cluster Exhibition Center, Pune, Hindistan
19-20 Kasım 2022	Auto Moto Classic 2022 Uluslararası Otomobil İhtisas Fuarı - Metz Expo Evenements, Metz, Fransa
3-8 Aralık 2022	Automóvil 2022 - 23. Uluslararası Otomobil Fuarı - Valencia Fuarı, İspanya
22-24 Kasım 2022	Automechanika Middle East - Dubai - Birleşik Arap Emirlikleri

Ar&Ge İnovasyon Ve Ekonomik Büyüme

Yazar: Yrd. Doç. Dr. M. Metin Dam
Yayınevi: Ekin Kitabevi Yayınları

Kitap, işletme ve girişimcilere küresel anlamda içinde bulunduğumuz/yaşadığımız dönemi ve sonrasında

şekillendirecek olan ar-ge, inovasyon, teknoloji ve ekonomi gibi dinamikleri tanıtmak ve bu dinamiklerin altında yatan temel kurguya/ruha/manaya ışık tutuyor.

Küreselleşme sürecinin süratle devam ettiği günümüzde dünya ekonomisinin yeniden şekillendirilmesinde önemli rol oynayan ar-ge ve inovasyon kavramlarının içerikleri öncelikli olarak kitapta yer alıyor.

Sosyal Bilimlerde ar-ge ve inovasyonla ilgili eserin az olması ve teknoloji ile ekonomi arasındaki ilişkinin ele alınması bu kitabın ayırt edici bir özelliği olarak görülüyor.



Enerjide Ar-Ge Ve İnovasyon

Editörler: Dr. Ezgi Avcı – Dr. Sabri Öz / Yayınevi: Hiperyayın

Ar-ge ve inovasyon yönetimi, ekonomilerin gelişmesinde ve kalkınmasında globalleşme ile artan küresel rekabet ortamının da etkisiyle önemli bir dinamik halini aldı. Bu nedenle günümüzde sadece bilim ve teknoloji politikaları ülkelerin kalkınmalarında yeterli olmuyor. Katma değer yaratabilecek ve ekonomik anlamda gelişmeye yardımcı olacak ar-ge ve inovasyon yönetimi, ülkelerin; küresel piyasalarda kendilerine yer bulmaları ve ayakta kalabilmeleri adına büyük önem arz ediyor. Enerji sektörü hızla değişirken yeni teknolojilere ve toplumun değişen önceliklerine adapte olamayan ve bunlara öncülük edemeyen şirketler zamanla bu yarışın gerisinde kalıyor.

Ar-ge ve inovasyon alanında çalışan yada ilgi duyanlara kaynak olabilecek içeriğe sahip bu bilimsel eserde yazarlar, enerjide ar-ge ve inovasyon yönetimi üzerine literatür taramaları gerçekleştirirken, detaylı uygulama örneklerine de yer veriyor.



Enerji Yönetimi

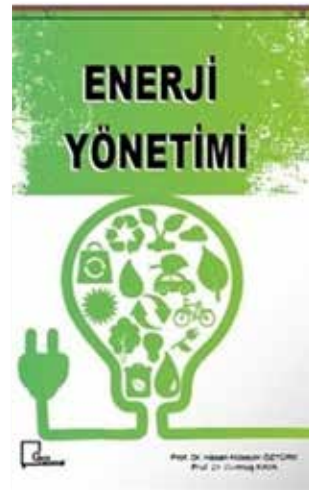
Yazar: Hasan Hüseyin Öztürk, Durmuş Kaya

Yayınevi: Gece Akademi

Enerji verimliliği, binalarda yaşam standardı ve hizmet kalitesinin, endüstriyel işletmelerde ise ürün kalitesi ve miktarının azalmasına sağlayarak, birim hizmet veya ürün miktarı başına düşen enerji tüketiminin azaltılması anlamına geliyor.

Sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen ülkelerin enerji açısından gelişmişlik düzeyi, kişi başına enerji tüketimi ve enerji yoğunluğu değerleri üzerinden ölçülüyor. Kişi başına enerji tüketiminin yüksek olması, hem ülkedeki ekonomik faaliyetlerin canlılığı, hem de refah düzeyinin yüksek olduğu anlamına geliyor.

Halen hızlı kalkınma aşamasında olan ülkemizde sanayileşme faaliyetleri, yeni teknolojilere ulaşma çabaları, hayat standartlarının yükselmesi ve artan nüfus, her yıl daha fazla enerji kullanmamıza neden olmuyor.



Küresel Ekonominin Analizi ve Geleceği

Yazar: Fatih Mehmet Öcal / Yayınevi: Çizgi Kitabevi

Yaşadığımız yerküre üzerindeki tüm ülkeler, her zaman ve her konuda birbirleriyle kıyasıya mücadelelerini sürdürüyor. Küreselleşmenin 1960'lı yıllardan itibaren tüm ülkeleri sarıp sarmalamaya başlamasıyla birlikte, reel ve finansal sektör temelinde iktisadi açıdan rekabet kabuk değiştirerek, evrensel bir boyut kazandı. Özellikle ABD, Japonya, Almanya, Çin gibi dünya ticaret pastasından ciddi oranlarda pay alan ülkelerin, tabiri yerindeyse öksürmelerinden neredeyse diğer ülkelerin tamamı nezleye yakalanır oldular. Bu nedenle içe kapanık, dünyaya karışmayan ama dünyada bana karışmasın mantığının, günümüzde artık hiçbir önemi kalmıyor. Ülkeler bir an önce, iktisadi konular başta olmak üzere sosyal, kültürel ve toplumsal alanlarda açık pazar haline geldiklerini ve rekabet etmekten kaçılmayacağı gerçeğini kabul etmekten başka çarelerinin kalmadığını anlamaları gerekiyor.



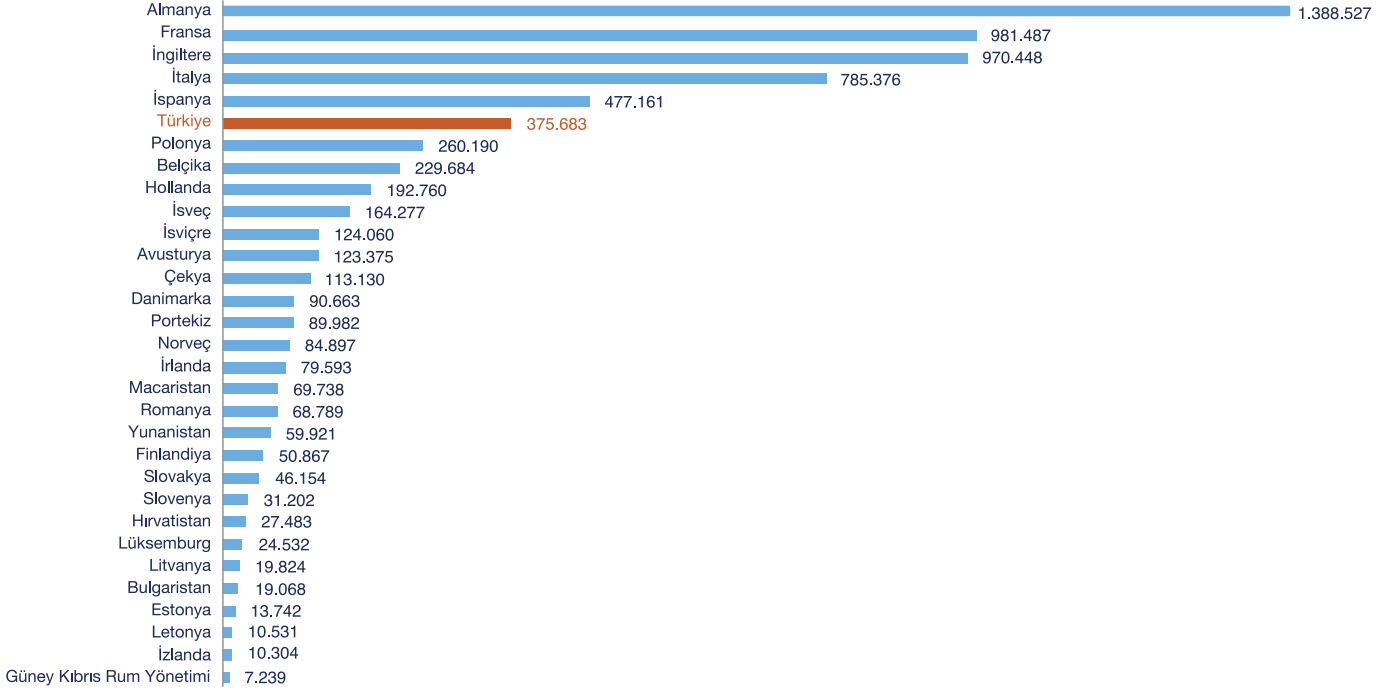
AVRUPA OTOMOTİV PAZARI

Avrupa otomotiv pazarı ülkelere göre değerlendirildiğinde;

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 yılı Haziran ayında, geçen yılın aynı ayına göre en fazla düşüş yaşanan ülkeler sırasıyla %28,7 ile Avusturya, %26,7 ile Hırvatistan ve %26,4 ile Norveç oldu. Geçen yılın aynı ayına göre en fazla büyüme gösteren pazarlar sırasıyla %34,7 ile İzlanda, %3,7 ile Letonya ve %2,6 ile Slovakya oldu.

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 yılı Ocak-Haziran döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre en fazla düşüş gösteren pazarlar sırasıyla %27,2 ile Avusturya, %23 ile Finlandiya ve %22 ile Danimarka oldu. Geçen yılın aynı dönemine göre en fazla büyüme gösteren pazarlar sırasıyla %50,9 ile İzlanda, %16,5 ile Romanya ve %7,6 ile Letonya oldu.

Avrupa Otomotiv Pazarı / Ocak - Haziran 2022



Kaynak: ACEA

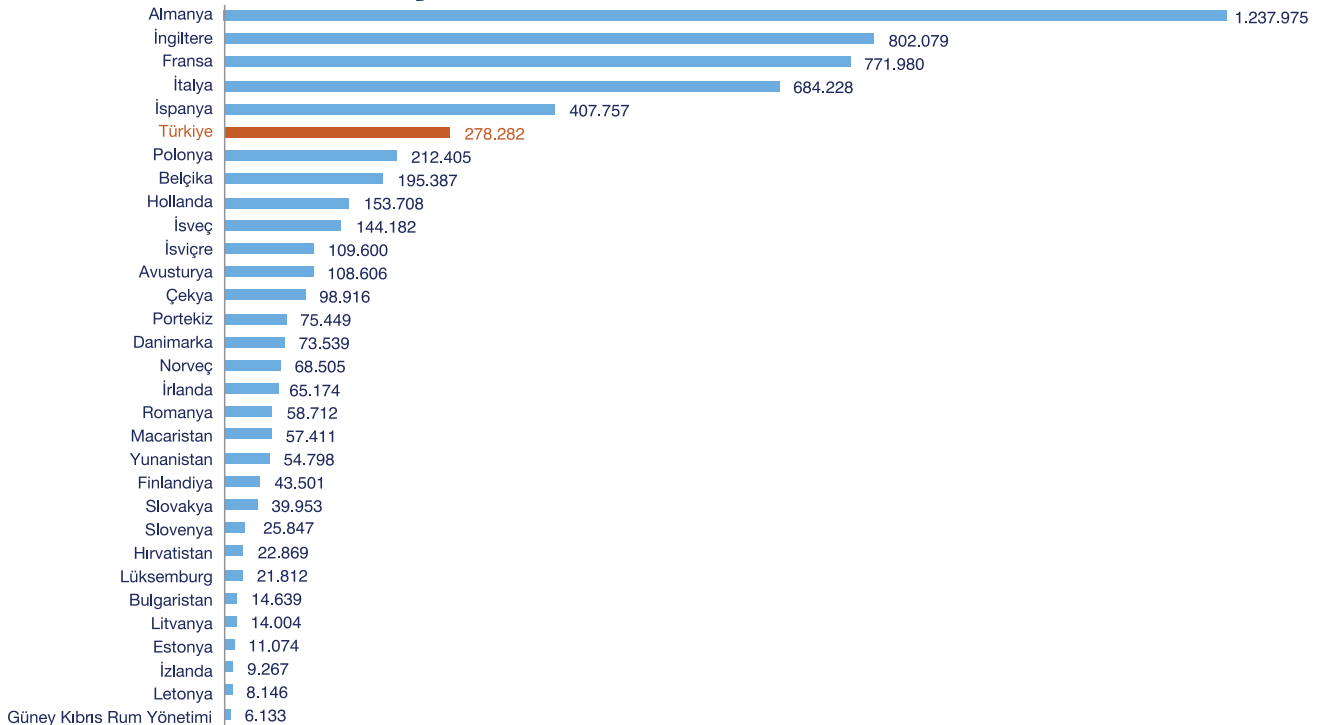
En son açıklanan verileri içermektedir.

Avrupa otomobil pazarı ülkelere göre değerlendirildiğinde;

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 Haziran ayında geçen yılın aynı ayına göre en fazla düşüş gösteren pazarlar sırasıyla %28,4 ile Hırvatistan, %27,8 ile Litvanya ve %27,7 ile İsveç oldu. Geçen yılın aynı ayına göre en fazla büyüme gösteren pazarlar ise sırasıyla %35,7 ile İzlanda ve %6,2 ile Letonya oldu.

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 yılı Ocak-Haziran döneminde geçen yılın aynı dönemine düşüş yaşanan pazarlar sırasıyla %25,1 ile Litvanya, %23,8 ile Danimarka ve %23,3 ile Finlandiya oldu. Ocak-Haziran döneminde en fazla büyüme gösteren pazarlar sırasıyla %53,4 ile İzlanda, %23,1 ile Romanya ve %13,3 ile Bulgaristan oldu.

Avrupa Otomobil Pazarı / Ocak - Haziran 2022



Kaynak: ACEA

En son açıklanan verileri içermektedir.

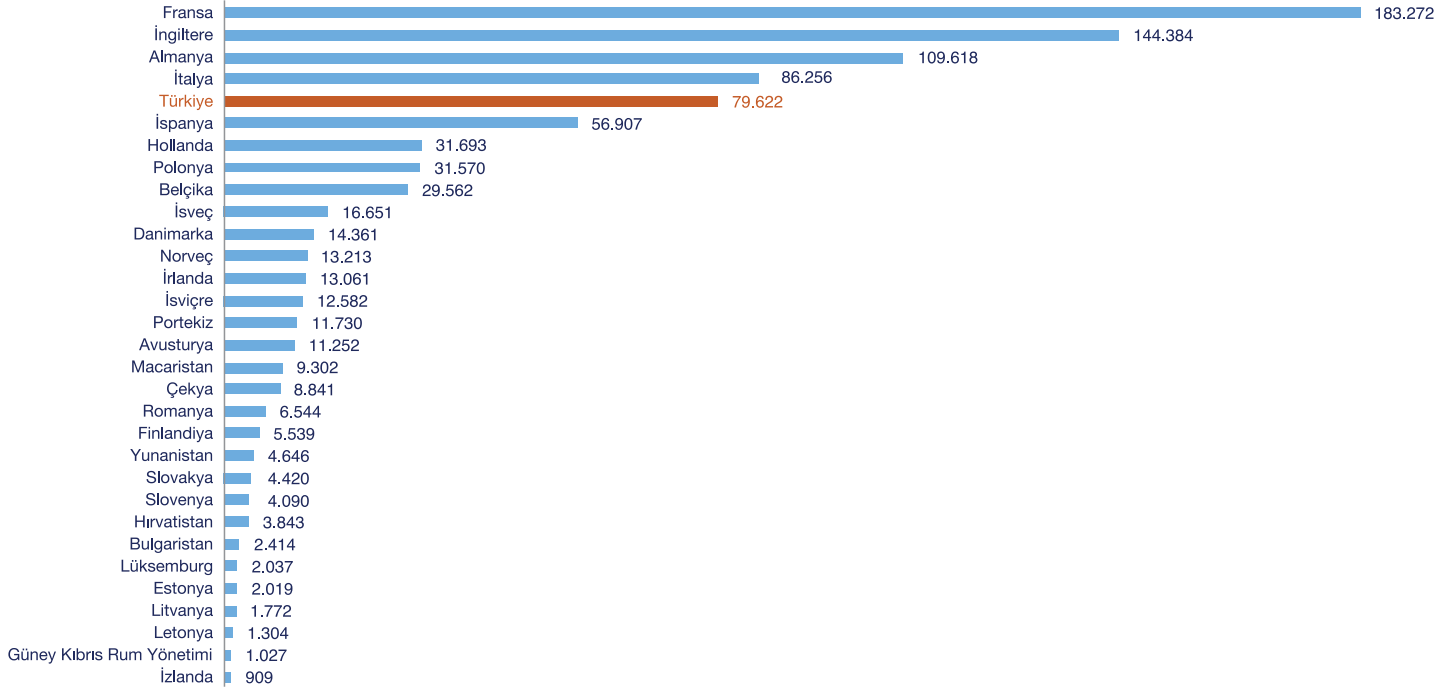
AVRUPA OTOMOTİV PAZARI

Avrupa hafif ticari araç pazarı ülkelere göre değerlendirildiğinde;

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 yılı Haziran ayında geçen yılın aynı ayına göre en fazla düşüş gösteren pazarlar sırasıyla %77,6 ile Avusturya, %38,5 ile Bulgaristan ve %36,1 ile İrlanda oldu. Geçen yılın aynı ayına göre büyüme gösteren pazarlar sırasıyla %54,5 ile Slovakya, %29,8 ile İzlanda ve %20,3 ile Litvanya oldu.

• AB (26), UK ve EFTA ülkeleri toplamına göre 2022 yılı Ocak-Haziran döneminde geçen yılın aynı dönemine göre düşüş yaşanan pazarlar sırasıyla %63,4 ile Avusturya, %35,4 ile İspanya ve %31,2 ile Estonya oldu. 2022 yılında en fazla büyüme gösteren pazarlar sırasıyla %41,4 ile İzlanda, %10,9 ile Slovakya ve %6 ile Letonya oldu.

Hafif Ticari Araç Pazarı / Ocak - Haziran 2022



Kaynak: ACEA

En son açıklanan verileri içermektedir.



PERAKENDE SATIŞLAR YERLİ / İTHAL DAĞILIMI: AĞUSTOS-2022

MARKA	OTOMOBİL			HAFİF TİCARİ			TOPLAM		
	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM
ALFA ROMEO		111	111			0	0	111	111
ASTON MARTIN		1	1			0	0	1	1
AUDI		644	644			0	0	644	644
BENTLEY		2	2			0	0	2	2
BMW		1.201	1.201			0	0	1.201	1.201
CITROEN		1.015	1.015		450	450	0	1.465	1.465
CUPRA		146	146			0	0	146	146
DACIA		2.376	2.376		0	0	0	2.376	2.376
DFSK		31	31			0	0	31	31
DS		239	239			0	0	239	239
FERRARI		1	1			0	0	1	1
FIAT	4.689	6	4.695	3.079	238	3.317	7.768	244	8.012
FORD	193	738	931	3.500	77	3.577	3.693	815	4.508
HONDA	0	1.463	1.463			0	0	1.463	1.463
HYUNDAI	1.482	1.397	2.879		272	272	1.482	1.669	3.151
ISUZU			0	17	95	112	17	95	112
IVECO			0		207	207	0	207	207
JAGUAR		28	28			0	0	28	28
JEEP		90	90			0	0	90	90
KARSAN			0	75		75	75	0	75
KIA		1.508	1.508		220	220	0	1.728	1.728
LAMBORGHINI		5	5			0	0	5	5
LAND ROVER		139	139		17	17	0	156	156
LEXUS		21	21			0	0	21	21
MASERATI		37	37			0	0	37	37
MAZDA		14	14			0	0	14	14
MERCEDES-BENZ		1.690	1.690		356	356	0	2.046	2.046
MG		25	25			0	0	25	25
MINI		141	141			0	0	141	141
MITSUBISHI		36	36		99	99	0	135	135
NISSAN		372	372		1	1	0	373	373
OPEL		1.125	1.125		666	666	0	1.791	1.791
PEUGEOT		900	900		680	680	0	1.580	1.580
PORSCHE		43	43			0	0	43	43
RENAULT	2.866	1.089	3.955		801	801	2.866	1.890	4.756
SEAT		322	322			0	0	322	322
SKODA		976	976			0	0	976	976
SMART			0			0	0	0	0
SSANGYONG		33	33		32	32	0	65	65
SUBARU		44	44			0	0	44	44
SUZUKI		324	324			0	0	324	324
TOYOTA	2.334	287	2.621		1.248	1.248	2.334	1.535	3.869
VOLKSWAGEN		4.055	4.055		976	976	0	5.031	5.031
VOLVO		991	991				0	991	991
TOPLAM:	11.564	23.666	35.230	6.671	6.435	13.106	18.235	30.101	48.336

ODD, verilerinde yer alan bilgilerin doğruluğuna azami ölçüde hassasiyet göstermekle birlikte; bu verilerdeki hata, eksiklik veya yorum farklılıklarından ve/veya ticari amaçlı kullanımından doğabilecek zararlardan hiçbir şekilde sorumlu değildir. ODD verilerinde; marka ve model bazında yer alan sayısal satış bilgileri ilgili kuruluşların ODD'ye yaptığı bildirimlerden oluşmaktadır. Bilgiler haksız rekabete yol açacak şekilde kullanılamaz. ODD'yi kaynak göstermek suretiyle satış rakamlarına dayalı olarak Rekabet Kanunu'na aykırı düşecek yorum, sıralama ve açıklamalar yapılması yasaktır. Bu hususa aykırı davranan kişi ve kuruluşlar doğrudan yasalara karşı sorumludur. ODD Raporlarının telif hakkı ODD'ye aittir. ODD kaynak gösterilmeksizin raporun bir bölümü veya tamamı çoğaltılamaz, paylaşamaz, yayınlanamaz veya dağıtılamaz. Aksi durumda ODD'nin her türlü maddi ve manevi tazminat talep hakkı saklıdır.

PERAKENDE SATIŞLAR YERLİ / İTHAL DAĞILIMI: 2022

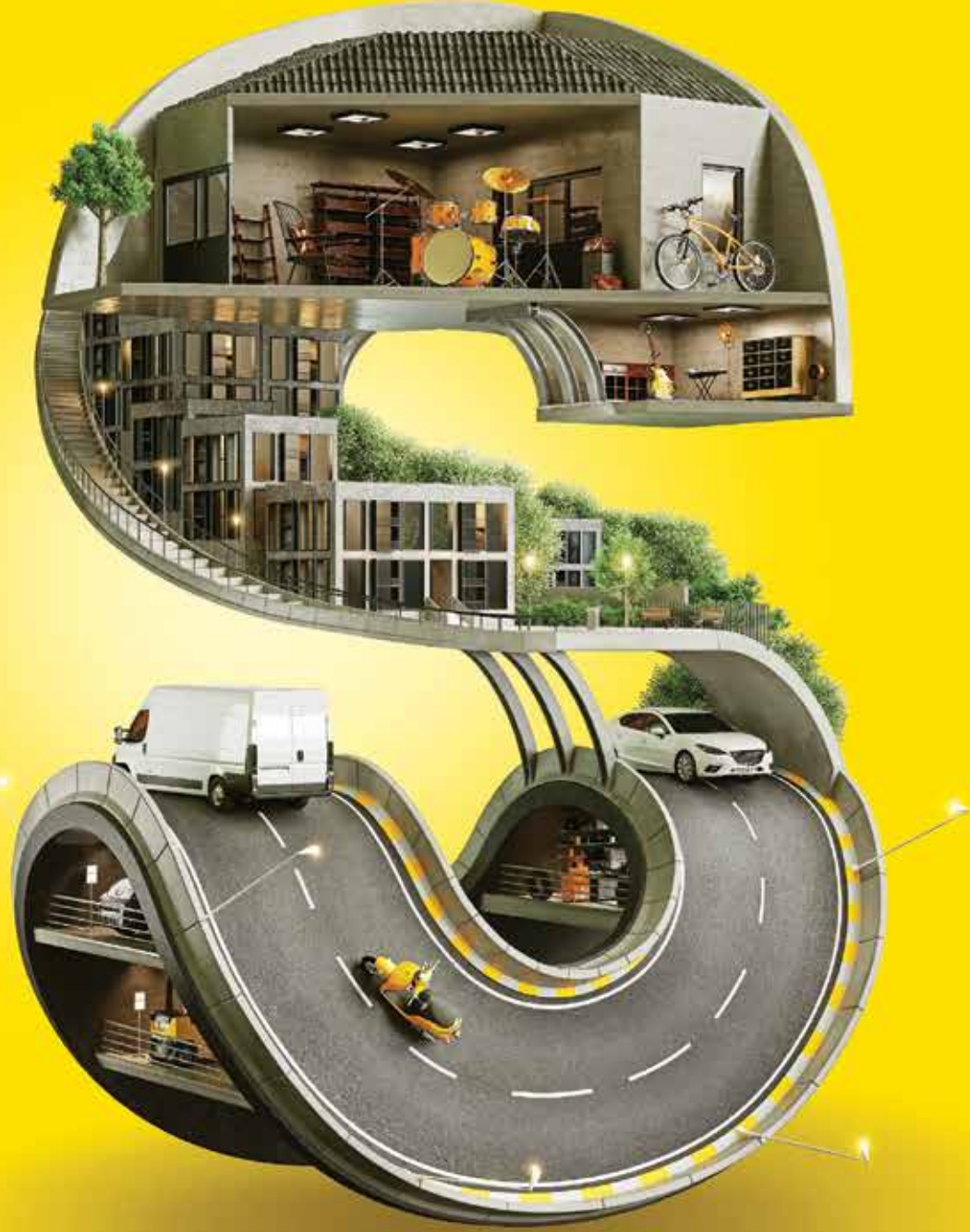
MARKA	OTOMOBİL			HAFİF TİCARİ			TOPLAM		
	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM
ALFA ROMEO	0	154	154	0	0	0	0	154	154
ASTON MARTIN	0	15	15	0	0	0	0	15	15
AUDI	0	8.514	8.514	0	0	0	0	8.514	8.514
BENTLEY	0	11	11	0	0	0	0	11	11
BMW	0	9.030	9.030	0	0	0	0	9.030	9.030
CITROEN	0	12.300	12.300	0	3.522	3.522	0	15.822	15.822
CUPRA	0	1.352	1.352	0	0	0	0	1.352	1.352
DACIA	0	23.861	23.861	0	0	0	0	23.861	23.861
DFSK	0	226	226	0	0	0	0	226	226
DS	0	1.058	1.058	0	0	0	0	1.058	1.058
FERRARI	0	15	15	0	0	0	0	15	15
FIAT	56.154	187	56.341	26.664	841	27.505	82.818	1.028	83.846
FORD	1.828	5.234	7.062	33.677	685	34.362	35.505	5.919	41.424
HONDA	0	14.325	14.325	0	0	0	0	14.325	14.325
HYUNDAI	18.643	9.904	28.547	0	1.910	1.910	18.643	11.814	30.457
ISUZU	0	0	0	225	705	930	225	705	930
IVECO	0	0	0	0	1.690	1.690	0	1.690	1.690
JAGUAR	0	71	71	0	0	0	0	71	71
JEEP	0	1.566	1.566	0	0	0	0	1.566	1.566
KARSAN	0	0	0	252	0	252	252	0	252
KIA	0	9.644	9.644	0	1.842	1.842	0	11.486	11.486
LAMBORGHINI	0	8	8	0	0	0	0	8	8
LAND ROVER	0	740	740	0	207	207	0	947	947
LEXUS	0	196	196	0	0	0	0	196	196
MASERATI	0	124	124	0	0	0	0	124	124
MAZDA	0	114	114	0	0	0	0	114	114
MERCEDES-BENZ	0	10.155	10.155	0	2.698	2.698	0	12.853	12.853
MG	0	663	663	0	0	0	0	663	663
MINI	0	656	656	0	0	0	0	656	656
MITSUBISHI	0	467	467	0	1.232	1.232	0	1.699	1.699
NISSAN	0	4.875	4.875	0	394	394	0	5.269	5.269
OPEL	0	17.627	17.627	0	3.057	3.057	0	20.684	20.684
PEUGEOT	0	12.671	12.671	0	5.279	5.279	0	17.950	17.950
PORSCHE	0	379	379	0	0	0	0	379	379
RENAULT	39.097	12.294	51.391	0	7.154	7.154	39.097	19.448	58.545
SEAT	0	4.298	4.298	0	0	0	0	4.298	4.298
SKODA	0	11.755	11.755	0	0	0	0	11.755	11.755
SMART	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSANGYONG	0	415	415	0	214	214	0	629	629
SUBARU	0	381	381	0	0	0	0	381	381
SUZUKI	0	1.178	1.178	0	0	0	0	1.178	1.178
TOYOTA	22.021	1.871	23.892	0	6.289	6.289	22.021	8.160	30.181
VOLKSWAGEN	0	34.159	34.159	0	5.366	5.366	0	39.525	39.525
VOLVO	0	4.307	4.307	0	0	0	0	4.307	4.307
TOPLAM:	137.743	216.800	354.543	60.818	43.085	103.903	198.561	259.885	458.446

ODD, verilerinde yer alan bilgilerin doğruluğuna azami ölçüde hassasiyet göstermekle birlikte; bu verilerdeki hata, eksiklik veya yorum farklılıklarından ve/veya ticari amaçlı kullanımından doğabilecek zararlardan hiçbir şekilde sorumlu değildir. ODD verilerinde; marka ve model bazında yer alan sayısal satış bilgileri ilgili kuruluşların ODD'ye yaptığı bildirimlerden oluşmaktadır. Bilgiler haksız rekabete yol açacak şekilde kullanılamaz. ODD'yi kaynak göstermek suretiyle satış rakamlarına dayalı olarak Rekabet Kanunu'na aykırı düşecek yorum, sıralama ve açıklamalar yapılması yasaktır. Bu hususa aykırı davranan kişi ve kuruluşlar doğrudan yasalara karşı sorumludur. ODD Raporlarının telif hakkı ODD'ye aittir. ODD kaynak gösterilmeksizin raporun bir bölümü veya tamamı çoğaltılamaz, paylaşılamaz, yayınlanamaz veya dağıtılamaz. Aksi durumda ODD'nin her türlü maddi ve manevi tazminat talep hakkı saklıdır.

	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90 Faks: 212 - 275 39 88
	D ve D MOTORLU ARAÇLAR A.Ş. Yeniköy Mah. Köybaşı Cad. No:94 İSTANBUL Tel : 212 - 223 10 11
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel : 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel : 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	BORUSAN OTOMOTİV İTHALAT VE DAĞITIM A.Ş. Firuzköy Bulvarı No: 21 34320 Avcılar/İSTANBUL Tel: 212 - 412 00 00 Faks: 212 - 694 34 50
	MERMERLER OTOMOTİV TAŞIMACILIK TURİZM TEKSTİL İNŞAAT GIDA VE PAZARLAMA A.Ş. Topselvi Mah. Seçenler Sok. No: 21 Kartal/İSTANBUL Tel: 216 - 306 67 44 Faks: 216 - 389 32 42
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00 Faks: 216 - 579 94 07
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİCARET A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 Çayırova/KOCAELİ Tel: 0262 - 676 90 90 • Faks: 0262 - 676 93 99
	MAIS MOTORLU ARAÇLAR İMAL VE SATIŞ A.Ş. Fatih Sultan Mehmet Mah. Balkan Cad. No: 47 Casper Plaza 34770 Ümraniye/İSTANBUL Tel: 216 - 645 66 66 • Faks: 216 - 645 66 88
	ŞAHSUVAROĞLU DIŞ TİCARET LTD. ŞTİ. Zümrütevler Mah. Karayemiş Sok. No: 16/24 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 493 19 19 Faks: 216 - 493 08 46
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00 Faks: 216 - 579 94 07
	FER MAS OTO TİCARET A.Ş. Kuruçeşme Cad. No: 29 34345 Kuruçeşme/İSTANBUL Tel: 212 - 263 30 01 Faks: 212 - 263 45 59
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90 Faks: 212 - 275 39 88
	FORD OTOMOTİV SAN. A.Ş. İzmit Gölçük Yolu 14. Km. 41680 İhsaniye Gölçük/KOCAELİ Tel: 262 - 315 50 00 Faks: 262 - 315 70 07
	HONDA TÜRKİYE A.Ş. Sanayi Caddesi No: 1 Aydınevler - Maltepe/İSTANBUL Tel: 850 549 10 10
	HYUNDAI ASSAN OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş. Aydınevler Mah. Sanayi Cad. No:32 İç Kapı No:20 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 571 63 63 Faks: 216 - 571 64 64
	IVECO ARAÇ SANAYİ VE TİC. A.Ş. Eyüp Sultan Mah. Sekmen Cad. No:12 Samandıra - Sancaktepe/İSTANBUL Tel: 216 - 561 16 05 Faks: 216 561 52 00
	BORUSAN OTOMOTİV PAZARLAMA VE TİCARET A.Ş. Hamidiye Mah. Selçuklu Cad. No: 10 VadiPark B Blok Kat: 2 Kağıthane 34408 İSTANBUL Tel: 0212 - 412 00 00 Faks: 212 - 952 74 01
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Tofaş Han 34394 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90 Faks: 212 - 275 03 57
	ÇELİK MOTOR TİCARET A.Ş. Fatih Sultan Mehmet Mah. Balkan Cad. No: 58 Buyaka E Blok Tepeüstü 34771 Ümraniye/İSTANBUL Tel: 216 - 656 26 00 Faks: 216 - 656 27 02
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90 Faks: 212 - 275 39 88
	BORUSAN OTOMOTİV PAZARLAMA VE TİCARET A.Ş. Hamidiye Mah. Selçuklu Cad. No: 10 VadiPark B Blok Kat: 2 Kağıthane 34408 İSTANBUL Tel: 0212 - 412 00 00 Faks: 212 - 952 74 01
	TOYOTA TÜRKİYE PAZARLAMA VE SATIŞ A.Ş. Cumhuriyet Mah. E-5 Yanyol No:11 Yakacık 34876 Kartal/İSTANBUL Tel: 216 - 453 53 53 Faks: 216 - 671 92 42
	FER MAS OTO TİCARET A.Ş. Kuruçeşme Cad. No: 29 34345 Kuruçeşme/İSTANBUL Tel: 212 - 263 30 01 Faks: 212 - 263 45 59
	MAZDA MOTOR LOGISTICS EUROPE NV Göztepe Nida Kule Merdivenköy Mah. Bora Sokak No: 1 Kat: 1 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 216 - 430 70 00 Faks: 216 - 430 70 02
	MERCEDES-BENZ OTOMOTİV TİCARET VE HİZMETLERİ A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 6 34500 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 30 00 Faks: 212 - 867 44 00
	MERCEDES-BENZ TÜRK A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 2 34522 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 33 18 Faks: 850 - 200 17 90
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mah. Ali Dede Sk. No: 4 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 216 - 2420800 Faks: 216 - 2420863
	BORUSAN OTOMOTİV İTHALAT VE DAĞITIM A.Ş. Firuzköy Bulvarı No: 21 34320 Avcılar/İSTANBUL Tel: 212 - 412 00 00 Faks: 212 - 694 34 50
	TEMSA MOTORLU ARAÇLAR PAZARLAMA ve DAĞITIM A.Ş. Kısıklı Cad. Şehit Teğmen İsmail Moray Sok. No: 2/1 81190 Altunizade/İSTANBUL Tel: 216 - 939 50 00 Faks: 216 - 325 95 50
	NISSAN OTOMOTİV A.Ş. Kuş Bakışı Cad. No: 11 PK: 46 34662 Altunizade/İSTANBUL Tel: 216 - 559 84 00 Faks: 216 - 651 84 34
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00 Faks: 216 - 579 94 07
	OTOKAR OTOMOTİV VE SAVUNMA SANAYİ A.Ş. Aydınevler Mah. Dumlupınar Cad. No: 24 A Blok 34855 Küçükyalı/İSTANBUL Tel: 216 - 489 29 50 Faks: 216 - 489 29 67
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00 Faks: 216 - 579 94 07
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	MAIS MOTORLU ARAÇLAR İMAL VE SATIŞ A.Ş. Fatih Sultan Mehmet Mah. Balkan Cad. No: 47 Casper Plaza 34770 Ümraniye/İSTANBUL Tel: 216 - 645 66 66 Faks: 216 - 645 66 88
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	YÜCE AUTO MOTORLU ARAÇLAR TİC. A.Ş. E5 Karayolu Fil Yokuşu No: 16 34846 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 383 80 80 Faks: 216 - 383 80 32
	MERCEDES-BENZ OTOMOTİV TİCARET VE HİZMETLERİ A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 6 34500 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 30 00 Faks: 212 - 867 44 00
	ŞAHSUVAROĞLU DIŞ TİCARET LTD. ŞTİ. Zümrütevler Mah. Karayemiş Sok. No: 16/24 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 493 19 19
	BAYTÜR MOTORLU VASITALAR TİC. A.Ş. Bayraktar Holding Boyalı Köşk Sok. No: 10 34395 Bebek/İSTANBUL Tel: 212 - 359 60 00 Faks: 212 - 358 52 97
	SUZUKİ MOTORLU ARAÇLAR PAZARLAMA A.Ş. Acıbadem Mah. Ali Dede Cad. No: 2 34718 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 850 266 53 00 Faks: 850 266 53 40
	TOYOTA TÜRKİYE PAZARLAMA VE SATIŞ A.Ş. Cumhuriyet Mah. E-5 Yanyol No: 11 34876 Yakacık - Kartal/İSTANBUL Tel: 216 - 453 53 53 Faks: 216 - 671 92 42
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpınar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90 Faks: 262 - 676 90 98
	VOLVO CAR TÜRKİYE OTOMOBİL LTD. ŞTİ. Fatih Sultan Mehmet Mah. Poligon Cad. Buyaka 2 Sitesi 2. Kule No: 8 B Kat: 9 34771 Tepeüstü Ümraniye/İSTANBUL Tel: 216 - 656 64 00 Faks: 216 - 656 64 10

Türkiye 22 yıldır aradığını sahibinden'de buldu.

22 yıldır emlak, vasıta ve ikinci el ürün alacaklar ve satacakların yolu
sahibinden'den geçiyor, sahibinden'e gelen herkes aradığını buluyor.



sahibinden.com

al-sat-kirala-keşfet

GELECEĞİN ELEKTRİKLİ DÜNYASINA BAĞLANIN

İleri teknolojiye sahip e-sıvılar
karada, denizde ve uzayda.



YAĞIN ÖTESİNDE..

