



SAYGI VE ÖZLEMLE
anıyoruz

OPMD dergi

2024 SAYI 114

[ISSN 1304-8341]



DR. HAYRİ ERCE

Genel Koordinatör /
Otomotiv Distribütörleri ve
Mobilite Derneği (ODMD)

Değerli Okurlar,

Türkiye otomotiv sektörü toplam pazarı, 2024 yılının Ekim ayında, bir önceki yılın aynı ayına göre %4,6 azalarak 100.378 adet, üretim %10,4 azalarak 121.970 adet ve ihracat %1,4 azalarak 96.744 adet oldu. İhracat değeri ise %12,6 oranında artarak 3 milyar 530 milyon dolar seviyesine ulaştı.

Türkiye otomotiv sektörü Otomobil ve hafif ticari araç pazarı ise 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde %1,2 oranında azaldı. Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,2 oranında azalarak 947.166 adet olarak gerçekleşti. Otomobil satışları, 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde geçen yıla göre %0,2 oranında artarak 750.935 adet, hafif ticari araç pazarı ise %6,3 azalarak 196.231 adet oldu.

Otomobil ve hafif ticari araç pazarı 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %40,1 arttı. Otomobil pazarı, 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %41 artış gösterdi. Hafif ticari araç pazarı, 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %37,1 arttı.

Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) yayımladığı Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'nun Ekim sayısında küresel ekonomiye ilişkin büyüme beklentisi 2024 yılı için yüzde 3,2 olarak korunurken gelecek yıl için yüzde 3,3'ten yüzde 3,2'ye düşürüldü.

Aynı raporda Türkiye ekonomisinin 2024'te yüzde 3, 2025'te yüzde 2,7, 2026'da yüzde 3,2, 2027'de yüzde 3,4, 2028'de yüzde 3,7 ve 2029'da yüzde 3,9 büyümesinin beklendiği belirtildi.

Raporda yıl sonu enflasyon beklentisinin de bu yıl için yüzde 43, 2025'te yüzde 24, 2026'da yüzde 17,2, 2027'de yüzde 15,3 ve 2028 ile 2029'da yüzde 15 olduğu belirtilirken cari açığın gayrisafi yurt içi hasılaya oranının bu yıl yüzde 2,2 olacağını, 2029'da yüzde 1,9'a gerileyeceğinin tahmin edildiği bildirildi.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Fitch Ratings, Türkiye'nin 2024'e ilişkin büyüme beklentisini yüzde 2,8'e çıkardı.

2024 Ocak-Eylül döneminde geçen yılın aynı dönemine göre ihracat %3,2 artarak 192 milyar 764 milyon dolar, ithalat %8 azalarak 252 milyar 638 milyon dolar olarak gerçekleşti. 2024 Ocak-Eylül döneminde dış ticaret açığı %31,7 azalarak 59 milyar 874 milyon dolara düştü. 2023 Ocak-Eylül döneminde ihracatın ithalatı karşılama oranı %68,1 iken bu oran 2024 Ocak-Eylül döneminde %76,3'e yükseldi.

TÜİK verilerine göre fasıllar bazında en yüksek ihracat kalemi 2024 Eylül ayında ve 2024 Ocak-Eylül döneminde "Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları" oldu. 2024 Eylül ayı "Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları" ithalatı geçen yılın aynı ayına göre %8,5 azalarak 2 milyar 425 milyon dolar, ihracatı %18,4 artarak 2 milyar 901 milyon dolar oldu ve yaklaşık 476 bin dolar dış ticaret fazlası verdi. 2024 Ocak-Eylül dönemi "Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları" ithalatı geçen yılın aynı dönemine göre %0,7 artarak 23 milyar 8 milyon dolar, ihracatı %4,5 artarak 23 milyar 341 milyon dolar oldu ve yaklaşık 332 bin dolar dış ticaret fazlası verdi.

TCMB, 17 Ekim tarihli toplantısında politika faizinde değişikliğe gitmeyerek, faizi yüzde 50 seviyesinde sabit tuttu. Ekonomimiz açısından önemli bir gelişmeydi.

Otomotiv sektörü de bildiğiniz gibi ekonomiyle paralel hareket eden bir sektör. Tüketicilerin kredi imkanlarına yönelik matraha dayalı tutar ve vade sınırlamaları ise krediye erişim imkanını kısıtlamayı sürdürüyor.

Şu anki mevcut göstergeler ışığında toplam otomotiv pazarının 2024 yılında 1 milyon 200 bin adet civarında gerçekleşeceği ve 2025 yılının bir önceki yıla kıyasla bu adedin bir miktar altında adetler ile sonuçlanacağını tahmin ediyoruz.

Dergimizin 114. sayısında ODMD Dergi'ye özel; ODMD Yönetim Kurulu Üyesi Şükrü Bekdikhan'ın otomotiv sektörüne dair yıl sonu beklentilerini aktardığı yazısı, İstanbul Teknik Üniversitesi Robotik ve Otonom Sistemler Mühendisliği Öğretim Üyesi Prof. Dr. Volkan Sezer'in yapay zeka ve otonom teknolojiler üzerine kaleme aldığı yazısı, Koç Üniversitesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Cem Çakmaklı'nın Türkiye ekonomisinin güncel durumuna yönelik görüşlerini aktardığı yazısı, Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Sadi Uzunoğlu'nun Türkiye ve dünya ekonomisine ilişkin görüşlerini aktardığı yazısı, Garanti BBVA Tüketici Finansmanı Direktörü Koray Özpöçü'nün otomotivde geleceği şekillendirme üzerine kaleme aldığı yazısı, haberler, araştırmalar ve 2024 yılı ODMD otomotiv sektörü verileriyle karşınızdayız.

Keyifle okumanızı dileriz.



Yeni Golf.

Her gün, ilk günkü heyecan.

Geçmişten gelen tecrübeyi zamansız çizgilerle buluşturan Golf, yenilenen tasarımı ile 50. yaşını kutluyor. Yeni Golf ile tanışmak için sizi Volkswagen Yetkili Satıcılarına bekliyoruz.

Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır | DANIŞMA HATTI: (0212) 335 0 444 | vw.com.tr

Yeni Golf'ün WLTP çevrimine göre resmi birleşik CO₂ emisyonu 118-124 g/km arasında, resmi WLTP yakıt tüketimi birleşik değeri ise lt/100 km'de 5,2-5,4 arasındadır. Bu değerler; donanım, ekipman ve çevresel faktörlere bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir.

Doğuş Otomotiv'in Volkswagen için tercihi Castrol

50
years
of Golf

ODMD Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite
Derneği İktisadi İşletmesi Adına İmtiyaz Sahibi
ALİ HAYDAR BOZKURT

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Ece Şenkal

Yayın Kurulu
Müge Çınarlı Söyler, Melda Uytun,
Nurcan Güler

Reklam ve Pazarlama
Müge Çınarlı Söyler / mugecsoyler@odmd.org.tr
Melda Uytun / meldauytun@odmd.org.tr
Nurcan Güler / nurcanguler@odmd.org.tr

Yapım

ÖZD.E
YAYINCILIK VE TASARIM

Özde Yayıncılık ve Tasarım Hizmetleri
Tel: 0542 840 14 65
www.ozdeyayincilik.com

Genel Yayın Yönetmeni
Özden Kılıç
ozdenkilig@ozdeyayincilik.com

Editör
Erdem Çağlayan
erdem@ozdeyayincilik.com

Görsel Yönetmen
Metin Özkan

Baskı
Matsis Matbaa Sistemleri
Tel: 0212 624 21 11

Dergi Yönetim Yeri
HAN Spaces Piyalepaşa İstiklal Mahallesi
Piyalepaşa Bulvarı 22/1 Ticari, B Blok, 34440
Beyoğlu/İstanbul
Tel: 0530 313 55 90
ISSN 1304-8341

ODMD Dergi, Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği İktisadi İşletmesi tarafından TC yasalarına uygun olarak iki ayda bir yerel süreli yayın olarak yayımlanmaktadır. Dergide yayımlanan yazı, fotoğraf, tablo, harita,sema, grafik tasarım, illüstrasyon ve konular kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir. Yayımlanan ilanların sorumluluğu ilan verenlere aittir.

 [odmdotomotiv](#)

 [ODMDOtomotiv](#)

 ODMD - Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği

 [ODMD - Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği](#)

 [ODMDOtomotiv](#)

10

DIYALOG

ŞÜKRÜ BEKDİKHAN

ODMD YÖNETİM KURULU ÜYESİ



OTOMOTİVDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN DOĞRU ADIMLAR ATILMALI

**S – Araç Tedarik Sistemi,
zahmetsizce araç almanın adresi.**

Siz de sahibinden.com'a gelin,
S – Araç Tedarik Sistemi ile kolayca
araç satın alın.



Detaylı bilgi almak için kurumsal çağrı merkezimizi arayabilirsiniz: 0 850 222 44 44

sahibinden.com

**HABER**

ODMD, Üyeleri İçin Kişisel Verileri Koruma Kurumu İş Birliği İle Bir Eğitim Toplantısı Düzenledi

SAYFA 12

**DİYALOG**

PROF. DR. VOLKAN SEZER
İstanbul Teknik Üniversitesi Kontrol ve Otomasyon
Mühendisliği Öğretim Üyesi

Yapay Zekâ Ve Otonom Teknolojiler, Otomotiv Sektörünün Geleceğini Şekillendiriyor

SAYFA 16

**DİYALOG**

DOÇ. DR. CEM ÇAKMAKLI
Koç Üniversitesi Öğretim Üyesi

Ekonomik Anlamda Son Derece Kritik Bir Virajın İçindeyiz

SAYFA 18

**DİYALOG**

PROF. DR. SADİ UZUNOĞLU
Trakya Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler
Fakültesi Öğretim Üyesi

Enflasyonla Mücadelede Geniş Kapsamlı Politikalara İhtiyaç Var

SAYFA 20

**RAPOR**

Enerji Sektör Raporu 2024: Türkiye'nin Enerji Üretiminde Yerli Kaynakların Payı Yüzde 66'ya Ulaştı

SAYFA 24

**MAKALE**

SERCAN BAHADIR
EY Türkiye Vergi Bölümü Şirket Ortağı ve Dolaylı
Vergiler Bölüm Lideri

Emisyon Ticaret Sistemi Kurmak Sorunu Çözüyor mu?

SAYFA 28

SAYFA 08 KISA KISA

SAYFA 30 HABER

SAYFA 38 SEKTÖRDEN HABERLER

SAYFA 42 BİZDEN HABERLER

SAYFA 50 ÜYELERİMİZDEN HABERLER

SAYFA 54 ANALİZ

SAYFA 64 MARKA SATIŞLARI

SAYFA 66 ÜYE İLETİŞİM BİLGİLER

JAZZ
CROSSTAR
e:HEV

Hayat dolu hibrit.



Honda **e:TECHNOLOGY**

Honda Jazz 1.5L Hibrit Crosstar için yakıt tüketimi ve emisyon değerleri (WLTP): 3,9-6,2 (L/100 km), CO₂ 88-140 (g/km). Fotoğraftaki otomobil, Okyanus Mavisi rengindedir. AB onaylı laboratuvarlar tarafından düzenlenen test sonuçlarındaki değerler, karşılaştırma amacıyla sağlanmış olup gerçek hayattaki sürüş değerlerini yansıtmayabilir.

TÜRKİYE'YE 7 MİLYAR 670 MİLYON DOLARLIK ULUSLARARASI DOĞRUDAN YATIRIM GELDİ

2024 yılının ilk dokuz ayında, Türkiye'ye 7 milyar 670 milyon dolarlık Uluslararası Doğrudan Yatırım (UDY) girişi gerçekleşti. Türkiye'ye 2024'ün Eylül ayında 1,1 milyar dolar değerinde Uluslararası Doğrudan Yatırım (UDY) girişi kaydedilirken 2024 yılının üçüncü çeyreğindeki UDY girişleri 2,8 milyar dolara ulaştı. Uluslararası Yatırımcılar Derneği'nin Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın (TCMB) 12 Kasım 2024'te paylaştığı Ödemeler Dengesi İstatistiklerinden derleyerek hazırladığı "Rakamlarla Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Bültenine" göre, yılın ilk dokuz ayında Türkiye'ye gelen toplam UDY miktarı, 7 milyar 670 milyon olarak kaydedildi. Yılın ilk dokuz

ayında 2023'ün aynı dönemine kıyasla yüzde 8'lik bir artış kaydedilirken 2002 yılından itibaren Türkiye'ye gelen UDY girişlerinin toplam değeri ise 271 milyar doları aştı. 2024'ün ilk dokuz ayında gerçekleşen toplam UDY girişi, 7 milyar 670 milyon dolar olarak hesaplanırken bu yatırımların 4,3 milyar doları yatırım sermayesi şeklindeydi. Ayrıca, yabancı uyruklulara gayrimenkul satışı yoluyla 2,2 milyar dolar ve borçlanma araçları ile 1,6 milyar dolar değerinde UDY girişi kaydedildi. Aynı dönem içerisinde yatırım tasfiyelerinin 474 milyon dolar değerinde aşağı yöndeki etkisiyle, yılın ilk dokuz ayındaki toplam UDY girişi 7 milyar 670 milyon dolar oldu.



KISA VADELİ DIŞ BORÇ ARTTI



Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), Kısa Vadeli Dış Borç İstatistikleri Eylül 2024 verilerini açıkladı.

Eylül sonu itibarıyla, kısa vadeli dış borç stoku, 2023 yılsonuna göre yüzde 0,1 oranında artışla 176,4 milyar ABD doları oldu. Açıklamaya göre, bu dönemde, bankalar kaynaklı kısa vadeli dış borç stoku yüzde 15,5 oranında artarak 79,0 milyar ABD doları olurken, diğer sektörlerin kısa vadeli dış borç stoku yüzde 3,9 oranında azalarak 59,0 milyar ABD doları düzeyinde gerçekleşti.

Açıklamada şu noktalara değinildi:

"Bankaların yurt dışından kullandıkları kısa vadeli krediler, 2023 yılsonuna göre yüzde 60,8 oranında artarak 20,3 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir. Banka hariç yurt dışı yerleşiklerin döviz tevdiat hesabı yüzde 1,2 oranında azalarak 19,8 milyar ABD doları, yurt dışı yerleşik bankaların mevduatı da yüzde 4,4 oranında

da azalışla 19,8 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca, yurt dışı yerleşiklerin TL cinsinden mevduatları geçen yılsonuna göre yüzde 26,8 oranında artışla 19,2 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir.

Diğer sektörler altında yer alan ithalat borçları, 2023 yıl sonuna göre yüzde 5,7 oranında azalarak 51,2 milyar ABD doları seviyesinde gerçekleşmiştir.

Borçlu bazında incelendiğinde, tamamı kamu bankalarından oluşan kamu sektörünün kısa vadeli borcu 2023 yıl sonuna göre yüzde 14,8 oranında artarak 39,6 milyar ABD doları olurken, özel sektörün kısa vadeli dış borcu yüzde 3,3 oranında artarak 98,4 milyar ABD doları olmuştur.

2024 Eylül sonu itibarıyla, kısa vadeli dış borç stokunun döviz kompozisyonu yüzde 47,3'ü ABD doları, yüzde 22,4'ü Euro, yüzde 14,8'i TL ve yüzde 15,5'i diğer döviz cinslerinden oluşmuştur.

2024 Eylül sonu itibarıyla, orijinal vadesine bakılmaksızın vadesine 1 yıl veya daha az kalmış dış borç verisi kullanılarak hesaplanan kalan vadeye göre kısa vadeli dış borç stoku, 233,1 milyar ABD doları düzeyinde gerçekleşmiştir. Söz konusu stokun 21,4 milyar ABD dolarlık kısmı, Türkiye'de yerleşik bankaların ve özel sektörün yurt dışı şubeleri ile iştiraklere olan borçlarından oluşmaktadır. Borçlu bazında değerlendirildiğinde, toplam stok içinde kamu sektörünün yüzde 23,7, Merkez Bankası'nın yüzde 16,5, özel sektörün ise yüzde 59,8 oranında paya sahip olduğu gözlenmektedir."

Yeni Škoda Superb Yükseleni Prestij.



Š K O D A

www.skoda.com.tr

f t i /SkodaTürkiye

Škoda Superb için ortalama yakıt tüketimi 5,3 - 7,8 litre/100 km, CO₂ salımı 120 -179 g/km değerleri aralığındadır.

XuceAUTO

ODMD YÖNETİM KURULU ÜYESİ ŞÜKRÜ BEKDİKHAN: OTOMOTİVDE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK İÇİN DOĞRU ADIMLAR ATILMALI

OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN YIL SONU BEKLENTİLERİNİ DEĞERLENDİREN MERCEDES-BENZ OTOMOTİV İCRA KURULU VE OTOMOBİL GRUBU BAŞKANI, ODMD YÖNETİM KURULU ÜYESİ ŞÜKRÜ BEKDİKHAN, YIL SONU SATIŞLARININ GEÇEN YILIN ÜZERİNDE OLACAĞINI ÖNGÖRDÜKLERİNİ BELİRTTİ. BEKDİKHAN, TÜRKİYE’NİN ELEKTRİKLİ ARAÇ VE ŞARJ ALTYAPISINA HIZLI ADAPTE OLDUĞUNU VURGULARKEN, VERGİ İNDİRİMLERİ VE SÜBVANSİYONLARIN ARTIRILMASININ ÇEVRECİ ARAÇ DÖNÜŞÜMÜNÜ HIZLANDIRACAĞINI İFADE ETTİ. AYRICA, DİJİTALLEŞMENİN SEKTÖR ÜZERİNDEKİ ETKİLERİNE DEĞİNEREK MÜŞTERİ DENEYİMİNİ İYİLEŞTİREN YENİ TEKNOLOJİLERLE VERİMLİLİK SAĞLANACAĞINI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK HEDEFLERİNE YÖNELİK ÇALIŞMALARA HIZLA DEVAM ETTİKLERİNİ KAYDETTİ.

Otomotiv sektörü yönünden 2024 yıl sonu beklentilerinizi paylaşabilir misiniz?

Otomotiv sektörü, 2023 yılını rekor satışla kapattıktan sonra yılbaşında gerçekleştirilen ÖTV muafiyetindeki güncelleme, ardından düzenlenen kampanyalar ve stokların da katkısıyla 2024’e de yüksek satış rakamıyla başladı. Bugüne kadar gerçekleştirilen satışlara baktığımızda geçen yılları aynı seviyelerde olduğunu görüyoruz. Yıl sonunda beklenilenin üzerinde bir satış rakamına ulaşılacağını öngörüyoruz.

Otomotiv sektörü, yerel ve küresel gelişmelerden etkilenen en dinamik sektörlerden biri. Mercedes-Benz olarak biz de piyasadaki değişimleri göz önünde bulunduracak şekilde stratejimizi uyguluyoruz. Sürekli olarak sunduğumuz yeni teknolojilerle de müşterilerimizin taleplerini en iyi şekilde yerine getirmeye çalışıyoruz. 2024’te, bir önceki yılın üzerinde bir satış rakamına ulaşarak premium segmentteki liderliğimizi sürdüreceğimizi öngörüyoruz.

Otomotiv pazarı, fosil yakıtlı araçlardan çevreci araçlara evriliyor. Türkiye otomotiv sektörü bu değişime hazır mı?

Türkiye otomotiv sektörü, global otomotiv endüstrisindeki dijitalleşme ve mobilite dönüşümüne adaptasyon konusunda bazı önemli adımlar atmış olsa da entegre olma süreci devam ediyor.

Son dönemde yerli elektrikli araç üretimi ve şarj altyapısı konusunda yapılan yatırımlar, tüketicilerin elektrikli araçları benimsemesi konusunda ciddi bir ivme yarattı. 2023’ün başında Türkiye genelinde 3 binin biraz üzerinde şarj noktası bulunurken, şu anda yaklaşık 23 bin hızlı ve yavaş şarj noktası bulunuyor. Bu

da Türkiye’nin soket başına düşen elektrikli araç sayısı bakımından Avrupa ülkeleriyle başa baş bir konumda olduğunu gösteriyor. Ocak-Ekim arası satışlara baktığımızda hibrit ve elektrikli araçların satışlarının geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 50’nin üzerinde arttığını görüyoruz.

Her ne kadar şarj altyapısına yatırımlar artsa da vergi indirimleri ve sübvansiyonlar da güçlendirilmeli. Norveç, Hollanda, Finlandiya, İtalya, Almanya, Fransa’da düşük emisyon bölgeleri oluşturuldu ve bunlar başarıyla uygulanıyor. Aynı şey Türkiye’de de hayata geçirilebilir. Böylece bu bölgelerde yaşayanların çevreci araçlara geçişi sağlanabilir. Ama tabii ki bunu gerçekleştirirken gerekli altyapı desteğinin sağlanması önemli.

Bunun dışında otomotiv sektörü, çevreci araçlar konusunda Ar-Ge çalışmalarına da yatırım yapmalı. Son dönemde bazı Çinli üreticilerle Türkiye’ye yatırım yapmak ve üretim tesisi kurmak üzerine anlaşmalar yapıldı. Bu konunun sektörümüz için önemli bir kazanım olduğunu da söyleyebiliriz. Dünyanın en büyük elektrikli araç üretim lokasyonu olan Çin’deki bilgi birikimini en iyi şekilde değerlendirerek bu konuda Türkiye’nin de hızla yol alacağını da söyleyebiliriz.

Dünyada ve Avrupa’da çevreci araçlarla ilgili gelişmeleri değerlendirir misiniz?

Dünya ve Avrupa genelinde otomotiv sektörü, çevreci araçlarla ilgili büyük bir dönüşümden geçiyor. Avrupa Birliği, çevre dostu araçları desteklemek için oldukça sıkı emisyon standartları belirledi. Aynı zamanda elektrikli şarj altyapısı yatırımlarında da dünya lideri olarak öne çıkıyor. Küresel çapta Çin, ABD ve Japonya gibi büyük otomobil üreticileri de



çevreci araçlara yoğun yatırım yapıyor. Özellikle Çin, küresel elektrikli araç pazarında lider konumda ve pazarın yüzde 50’sine sahip. Çin hükümetinin kapsamlı teşvik programları ve düşük maliyetli üretimi, dünya çapında elektrikli araç kullanımının artmasına katkı sağlıyor.

Otomotiv endüstrisinin çevreci araçlara yönelimi, sürdürülebilir bir geleceğe katkı sunarken aynı zamanda yeni teknolojilere ve üretim altyapısına geçiş ihtiyacını da doğuruyor. Bu dönüşüm, enerji depolama ve şarj altyapısı, batarya geri dönüşümü gibi alanlarda da büyük fırsatlar yaratıyor. Çevreci araçların hızla artmasıyla birlikte, 2030’lu yıllara kadar küresel otomotiv sektöründe önemli bir dö-



Mercedes-Benz, entegre mekanik-hidrometalurjik prosese sahip Avrupa’nın ilk pil geri dönüşüm tesisini açarak, pil geri dönüşüm döngüsünü kendi bünyesindeki tesisle kapatan dünya çapındaki ilk otomobil üreticisi oldu.

nüşümün yaşanacağını söyleyebiliriz.

Mercedes-Benz olarak biz de sürdürülebilir iş stratejimizin temel hedeflerinden biri olan Ambition 2039 ile yeni araç filomuzun net karbon nötrlüğüne* yönelik rotayı şimdiden çizdik. 2039 yılına kadar yeni araç filomuzu tüm değer zinciri ve araçların tüm yaşam döngüsü boyunca net karbon-nötr* hale getirme hedefi koyduk. 2039 yılında tamamen ağa bağlı ve net karbon-nötr* yeni bir araç filosu hedefliyoruz. Bunun için de geliştirmeden tedarikçi ağına, kendi üretimimize, ürünlerimizin elektrifikasyonuna, elektrikli araçların kullanım aşaması boyunca yenilenebilir enerjiye ve son olarak araçların geri dönüşümüne kadar tüm yaşam döngüsüne bakıyoruz.

Ek olarak döngüsel ekonomi vizyonuyla, elektrikli araçların en önemli aksamı olan batarya teknolojisi alanındaki geliştirme faaliyetlerine büyük önem veriyoruz. Bu amaçla da Stuttgart-Untertürkheim’deki genel merkezde yer alan eCampus’ün açılışını gerçekleştirdik. Burada elektrikli araçlarımızda kullanılacak hücre ve bataryaları, yüksek teknolojinin de yardımıyla geliştireceğiz. Amacımız ‘Mercedes-Benz DNA’sına’ sahip yüksek performanslı hücreler için yenilikçi kimyasal bileşimler ve optimize edilmiş üretim süreçleri geliştirerek batarya maliyetlerini yüzde 30’dan fazla azaltmak.

Dijitalleşme tüm sektörler için büyük önem kazandı. Dijitalleşmenin sektörlere etkileri nelerdir?

Otomotiv sektörünün büyük markaları, üretim süreçlerini dijital teknolojilerle daha verimli hale getirirken Endüstri 4.0 kapsamında kurulan akıllı fabrikalar, IoT (Nesnelerin İnterneti) ile bağlanan cihazlar, yapay zekâ ve

büyük veri analitiği gibi teknolojilerle üretim optimize ediliyor. Dijitalleşmeye yoğun yatırım yapılarak yapay zekâ ve otomasyon kullanımıyla üretkenliği yüzde 30-50 arasında artırmak hedefleniyor. Dijitalleşme, sadece üretimi değil iş modellerini de değiştiriyor. Geleneksel olarak satış odaklı olan otomotiv sektörü, dijitalleşmeyle hizmet odaklı bir yapıya geçiyor. Bu dönüşüm, otomotiv markalarının yazılım ve veri odaklı çözümler geliştirmesine de öncülük ediyor. Müşteri deneyimi de büyük ölçüde değişiyor. Artık kullanıcılar, araçlarla dijital asistanlar veya akıllı ekranlar üzerinden doğrudan etkileşime girebiliyor. Müşteri memnuniyeti artırılarak araç bakımı ve yazılım güncellemeleri gibi hizmetler uzaktan yapılabilir. MBUX sistemimiz, kullanıcıların araçlarını mobil uygulamalar üzerinden kontrol edebilmesini sağlıyor. Hızla ilerleyen dijital dönüşüm, yeni teknolojilerle birlikte daha müşteri odaklı, sürdürülebilir ve verimli bir dünyayı mümkün kılıyor.

Globaldeki gelişmeleri de göz önüne aldığımızda otomotiv sektöründe faaliyet gösterecek paydaşları ne gibi yenilikler bekliyor?

Elektrikli araçların (EV) hızlı yükselişinin, otomotiv endüstrisinde en büyük değişimlerden biri olmaya devam edeceğini öngörüyoruz. Batarya teknolojisindeki gelişmeler, menzil artırma ve maliyet düşürme gibi konularda ilerleme sağlanıyor. Ayrıca, otomotiv sektörü şarj altyapısına yönelik yatırımlarını artırırken, yenilenebilir enerji ile uyumlu çözümler üzerine de çalışacak. Bazı markalar kendi şarj ağlarını genişletirken, otomobil üreticilerinin de global altyapılarla iş birliği yaparak şarj istasyonları kurması bekleniyor. Tamamen otonom sürüş teknolojilerinin ge-

lişimi, sektörde önemli bir yenilik olacak. Amerika’da SAE 3. Seviye koşullu otonom sürüş sunan ve Pekin’de belirli şehir içi yollar ve otoyollarda Seviye 4 otomatik sürüş testi için onay alan ilk uluslararası otomobil üreticisi olarak otonom araçların güvenlik, trafik akışı optimizasyonu ve sürüş deneyiminde devrim yaratacağına inanıyoruz. Dijitalleşen araçların sayısının artmasıyla siber güvenlik de önem kazanacak. Otonom araçlarda, bağlantılı araç teknolojilerinde ve akıllı altyapılarda verilerin güvenli bir şekilde işlenmesinin kritik bir rol oynayacağını düşünüyoruz. Ayrıca araçlardaki verilerin artmasıyla birlikte, otomotiv firmalarının siber tehditlere karşı sistemler geliştirerek güvenlik standartlarını yükseltmeleri daha da büyük önem taşıyacak.

Otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisine olan katkısı hakkında ne düşünüyorsunuz?

Otomotiv sektörü, özellikle yedek parça üretimi ve yan sanayilerle yıllık ihracat hacmiyle Türkiye’nin GSYİH’sine, istihdam ve ihracat gelirlerine önemli katkı sağlıyor. 2024 yılı itibarıyla 35 milyar dolarlık ihracat rakamına ulaşan sektör gerçekleştirdiği ihracatla da 16 yıldır Türkiye’nin lokomotifidir. Türkiye olarak Avrupa’nın ikinci büyük ticari araç üreticisi olmasının yanı sıra, dünyanın 15., Avrupa’nın ise 5. büyük motorlu araç üreticisi konumundayız. Türkiye’deki otomotiv ana sanayi ve tedarik endüstrisi yüksek üretim kalitesi ile tüm dünyaya ihracat yapabilecek kapasiteye sahip. Geniş yan sanayi ağı, doğrudan ve dolaylı istihdam yaratırken aynı zamanda iç pazara da katkı sağlayarak teknolojik yatırımların artmasına olanak tanıyor. Son yıllarda otomotiv sektöründe yerli üretim ve teknolojik gelişmeler de ivme kazandı. Bu çalışmaların artması Türkiye ekonomisine yüksek teknoloji sağlayan yatırımları çekmekte büyük katkı sağlayarak yeni istihdam alanları açacaktır.



* Net karbon-nötr, Mercedes-Benz’de önlenmeyen veya azaltılmayan karbon emisyonlarının sertifikalı dengeleme projeleri ile telafi edildiği anlamına gelir.



ODMD'DEN KVKK TOPLANTISI

Otomotiv Distribütörleri ve Mobilité Derneği, üyeleri için Kişisel Verileri Koruma Kurumu iş birliği ile bir toplantı düzenledi. KVKK Başkanı Prof. Dr. Faruk Bilir'in açılışını yaptığı toplantının açılış konuşmasını ise ODMD Genel Koordinatörü Dr. Hayri Erce gerçekleştirdi. Dr. Hayri Erce'nin konuşmasının ardından KVK temsilcileri, kanunla ilgili detayları aktardı.

KVK Uzman Yardımcısı Cemre Berfin Tüzün, '6698 Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ve Uygulaması' başlıklı sunumunda kanunun amacı, kapsamı, ilgili Kişi, Özel Nitelikli Kişisel Veri, Kişisel Verilerin Silinmesi, Yok Edilmesi veya Anonim Hale Getirilmesi gibi kavramları açıkladı. KVK Uzman Yardımcısı Hazal Deniz Özkan, 'Otomotiv Sektöründe

Kişisel Verilerin İşlenmesi' başlıklı sunumunda Otomotiv Sektöründe İşlenen Kişisel Veriler, Otomotiv Sektöründe Veri Sorumlusu ve İlgili Kişi Kavramı, Dikkate Alınması Gereken Konular ile çeşitli senaryoları katılımcılarla paylaştı.

Toplantıda 'İlgili Kişilerin Hakları ve Veri Sorumlusuna Başvuru' adlı bir sunum gerçekleştiren KVK Uzmanı Burak Özer, Veri Sorumlusuna Başvuru Aşamaları, Usul ve Esaslar ile ilgili tebliğin detaylarını anlattı. Özer ayrıca Şikâyetlere Yönelik İnceleme Süreci, Şikâyet Üzerine veya Resen İncelemenin Usul ve Esasları, İnceleme Sonucu ve Yaptırımlar konusunda bilgi verdi.

Sunumunda '6698 Sayılı Kanun Kapsamında Kişisel Verilerin Yurt Dışı-

na Aktarımı' hakkındaki detayları paylaşan KVK Uzmanı Kazım Alper Daştan, Yurt Dışına Aktarımın Unsurları, Güvenli Ülke Statüsü, Uluslararası Sözleşme Niteliğinde Olmayan Anlaşmalar, Bağlayıcı Şirket Kuralları, Standart Sözleşmeler, Taahhütname, İstisnai Aktarım İhlalleri, Yurt Dışına Aktarımın Son Hükümleri gibi alanlarda katılımcıları bilgilendirdi.

KVK Uzmanı Uğur Tokmakçı da 'Veri Güvenliğine İlişkin Yükümlülükler' başlıklı sunumunda Veri Güvenliğine İlişkin Veri Sorumlusunun Yükümlülükleri, İdari ve Teknik Tedbirler, Veri İhlal Bildirimi, İlgili Kişiyi Bildirim, 2024 Yılı Ceza ve Yaptırımları konularını detaylandırdı. KVK Uzman Yardımcısı Fidan Ekin Tekin ise 'Bağlayıcı Şirket Kuralları Uyarınca Yurt Dışına Kişisel Veri Aktarımı' ve 'Veri Sorumluları Siciline Kayıt ve Bildirim Yükümlülüğü' konularını içeren iki sunum gerçekleştirdi. Ekin, bu sunumlarda Değişiklik Öncesi ve Sonrası Kişisel Verilerin Yurt Dışına Aktarımı, Bağlayıcı Şirket Kuralları, örnek olaylar, Genel Hatlarıyla Veri Sorumluları Sicili, Sicile Kayıt Ve Bildirim Yükümlülüğü Kriterleri, Sicile Kayıt ve Bildirim Yükümlülüğünün Yerine Getirilmemesi Halinde Yaptırım gibi detayları aktardı.

KVK temsilcileri, sunumların ardından ODMD üyelerinin sorularını yanıtladı. Toplantı, ODMD Genel Koordinatörü Dr. Hayri Erce'nin bu önemli toplantıya sağladığı katkılardan ötürü KVKK Başkanı Prof. Dr. Faruk Bilir'e teşekkür plaketi takdimiyle sona erdi.

Prof. Dr. Faruk Bilir'in başkanlığını yaptığı Kişisel Verileri Koruma Kurumu, anayasada öngörülen özel hayatın gizliliği ile temel hak ve özgürlüklerin korunması kapsamında, ülkemizde kişisel verilerin korunmasını sağlamak ve buna yönelik farkındalık oluşturarak bilinç düzeyini geliştirmek üzere faaliyetlerini sürdürüyor. Kurum aynı zamanda veri temelli ekonomide özel ve kamusal aktörlerin uluslararası rekabet kapasitelerini artırıcı bir ortam oluşturmak için görev yapıyor.



ODMD, ÜYELERİNİN VE SEKTÖRÜN GELİŞİMİNE YÖNELİK FAALİYETLERİNİ ARALIKSIZ OLARAK SÜRDÜRÜYOR. BU ÇERÇEVEDE GERÇEKLEŞTİRİLEN VE ŞİRKETLER İÇİN BÜYÜK ÖNEM TAŞIYAN KVKK TOPLANTISI, KİŞİSEL VERİLERİN KORUNMASI KANUNU VE UYGULAMALAR KONUSUNDA SON DERECE VERİMLİ BİR PLATFORM OLUŞTURDU. KVKK BAŞKANI PROF. DR. FARUK BİLİR'İN DE KATILDIĞI TOPLANTIYA ODMD ÜYELERİ YOĞUN İLGİ GÖSTERDİ.

OTOMOTİV DİSTRİBÜTÖRLERİ VE MOBİLİTE DERNEĞİ, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ YAKINDAN İLGİLENDİREN KANUN, UYGULAMA VE MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ HAKKINDA ÜYELERİNİ BİLGİLENDİRMEYE DEVAM EDİYOR. BU KAPSAMDA 18 EKİM 2024 TARİHİNDE, KİŞİSEL VERİLERİ KORUMA KURUMU BAŞKANI PROF. DR. FARUK BİLİR'İN KATILIMIYLA KURUM UZMANLARI TARAFINDAN KANUN HAKKINDA DETAYLI SUNUMLAR GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

ODMD Genel Koordinatörü
Dr. Hayri Erce



KİŞİSEL VERİLERİN İŞLENMESİNDE UYULMASI GEREKEN 5 TEMEL İLKE VAR. BU İLKELER ŞU ŞEKİLDE SIRALANIYOR:

- ✓ Hukuka ve dürüstlük kurallarına uygun olma.
- ✓ Doğru ve gerektiğinde güncel olma.
- ✓ Belirli, açık ve meşru amaçlar için işlenme.
- ✓ İşlendikleri amaçla bağlantılı, sınırlı ve ölçülü olma.
- ✓ İlgili mevzuatta öngörülen veya işlendikleri amaç için gerekli olan süre kadar muhafaza edilme.

Otomotiv sektöründe işlenen kişisel veriler, kimliği belirli veya belirlenebilir gerçek kişiye ilişkin her türlü bilgi şeklinde tanımlanıyor ve bunlar arasında; sürücü kimliği, sürüş ile ilgili

veriler, araç teknik verileri, ehliyet bilgileri, konum verileri, trafik ihlali ile ilgili veri ve biyometrik veriler yer alıyor. Kişisel verilerin işleme amaçlarını ve vasıtalarını belirleyen, veri kayıt sisteminin kurulmasından ve yönetilmesinden sorumlu olan gerçek veya tüzel kişi (Otomobil üreticileri, Bayiler, Kamu otoriteleri, Sigorta şirketleri, Telekomünikasyon şirketleri) veri sorumlusunu ifade ediyor. İlgili kişi, kişisel verisi işlenen gerçek kişiyi ifade ediyor ve sürücü, araç sahibi ve yolcu gibi özellikleri kapsıyor.



GÜCÜ

KÖKLERİNDE

Gücünü 70 yılı aşan köklerinden alan
Yeni **Land Cruiser Prado**, keşfetmeniz için sizi bekliyor.

İlanda yer alan modelin WLTP standardına göre birleşik CO₂ salımı 281 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 10,7 lt/100 km dir. Ayrıntılı bilgi Toyota plazalar ve toyota.com.tr'de.

Reklam filmimizi
izlemek için
QR kodu
taratınız.



PROF. DR. VOLKAN SEZER:

YAPAY ZEKÂ VE OTONOM TEKNOLOJİLER, OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİNİ ŞEKİLLENDİRİYOR

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ROBOTİK VE OTONOM SİSTEMLER MÜHENDİSLİĞİ ÖĞRETİM ÜYESİ PROF. DR. VOLKAN SEZER, YAPAY ZEKÂ VE DİJİTALLEŞME İLE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ BÜYÜK DÖNÜŞÜMÜ DEĞERLENDİRDİ: “YAPAY ZEKÂ VE OTONOM TEKNOLOJİLER, TÜKETİCİLERİN HAYATINI KOLAYLAŞTIRIRKEN, SEKTÖRLER İÇİN REKABETİN VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİN ANAHTARI OLACAK. ELEKTRİKLİ ARAÇLAR, BAĞLANTILI SİSTEMLER VE OTONOM SÜRÜŞ ÇÖZÜMLERİ, GELECEĞİN MOBİLİTE EKOSİSTEMİNİ ŞEKİLLENDİRİRKEN, TÜRKİYE DE BU ALANDA AR-GE VE İNOVASYON GÜCÜYLE KÜRESEL YARIŞTA YERİNİ ALMAK ZORUNDA.”

Dünya dijitalleşme anlamında bir dönüşümden geçiyor. Yapay zekâ ile ilgili görüşlerinizi alabilir miyiz? Tüketicileri ve sektörleri düştüğümüzde nasıl bir değerlendirme yaparsınız?

İnsan benzeri, hatta insandan daha akıllı faaliyetler gerçekleştirecek sistemleri yapay zekâ olarak adlandırsak, dünya şu anda bu kavram etrafında şekilleniyor diyebiliriz. Neredeyse tüm sektörler, mevcut çözümlerini daha akıllı hale getirebilmek için ciddi çaba sarf ediyor. Bilim insanlarının yapay zekâya yönelik her geçen gün yeni çözümler geliştirmesi, anlamlı veri miktarının devasa seviyelere ulaşması ve bu büyük veri setlerini işleyebilecek donanımların giderek daha yetenekli hale gelmesi, firmaların bu dönüşümde büyük bir ivme kazanmasına neden olmuştur. Bu durum, tüketicilerin kullandıkları çözümlerin daha etkin ve ucuz hale gelmesiyle sonuçlanacaktır. Diğer taraftan, firmaların hangi problemlerinde hangi çözümleri kullanmaları gerektiğini bilmeleri çok önemlidir. Bazı problemler, çok karmaşık yapay öğrenme süreçleri geliştirmeye gerek kalmadan daha basit yöntemlerle çözülebilir. Ya da tam tersine, makine öğrenmesi çözümlerine uygun problemler, gereksiz bir

direnç gösterilerek klasik yöntemlerle daha verimsiz bir şekilde çözülmeye çalışılıyor. Her sektör ve her firmanın, yapay zeka çözümlerini ve bu çözümlerin kendi işlerine nasıl katkı sağlayabileceğini iyi analiz etmesi, rekabet edebilmeleri ve hatta hayatta kalabilmeleri için bir zorunluluktur.

Global otomotiv sektöründe ne gibi yenilikler ve yeni teknolojiler söz konusu? Ülkemizde inovasyon dolayısıyla Ar-Ge konusunda istenilen seviyede miyiz? Bu anlamda yapılan çalışmaların/çalışmalarınızdan bahsedersiniz?

Global otomotiv sektörü büyük bir dönüşüm içerisinde. Otomobilin icadından itibaren 100 yılı aşkın bir süre fosil yakıtlı ve içten yanmalı motor kullanan araçlar baskın rol oynarken, özellikle son 10 yılda bu durum değişmeye başlamıştır. Elektrikli ve hibrit araçlar pazarında önemli bir yer edinmiştir. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar arasında; enerji yoğunluğu yüksek piller için malzeme geliştirme, yeni hızlı şarj teknikleri ve verimli elektrik motoru tasarımlarına yönelik çözümler sayılabilir. Dönüşümün bir diğer ayağı, araçların daha akıllı hale gelmesine yöneliktir. Özellikle Anti

Blokaj Fren Sistemi (ABS) ile başlayan aktif güvenlik sistemleri, artık gaz pedalı ve direksiyona da müdahale ederek otonom sürüşe önemli bir katkı sağlamıştır. Otonom sürüş ekseninde sensör teknolojileri, yapay zeka çözümleri ve bağlantılı araç teknolojileri sektörde devrim niteliğinde değişimler yaratıyor. Türkiye özelinde bakacak olursak, ülkemizin otomotiv sektöründe üretim konusunda geçmişten gelen güçlü bir tecrübesi vardır. Bu sektörde, hem yerli hem de yabancı yatırımlarla güçlü bir Ar-Ge altyapısına sahibiz. İçten



yanmalı araç pazarında bizden daha tecrübeli ülkelerle rekabet etmek zor olsa da, elektrikli araçlar gibi daha yeni alanlarda rekabet şansımız daha yüksek. Ancak bu alanda söz sahibi olabilmek için halen kat etmemiz gereken uzun bir yol var. Kendi çalışmalarımı iki başlık altında inceleyebiliriz. İlki, otonom araç/robot teknolojileri ve otomotivde aktif güvenlik yöntemlerinin gelişmesidir. Bu bağlamda, şerit takip sistemleri ve adaptif hız sabitleyici gibi aktif güvenlik sistemlerinden tam otonom sürüşe kadar gerekli tüm konular üzerinde laboratuvarımızda çalışmalar yapıyoruz. Ayrıca, endüstri ile de benzer projeler geliştiriyorum. Depolarda yük taşıyan otonom lojistik robotlar, kampüs içi otonom servis araçları, otonom teslimat robotları ve mobil otonom şarj robotları gibi projeleri ürünleştirmeye yönelik özel sektörle iş birliklerim bulunuyor. Otomotiv sektöründeki diğer çalışmalarım ise enerji yönetim algoritmaları üzerinedir. Özellikle hibrit elektrikli araçlarda enerji optimizasyonunu sağlayan ve tüm bileşenleri en verimli şekilde çalıştırmaya yönelik özgün çözümler geliştirmeye gayret ediyorum.

Bağlantılı araçların otomotiv ekosistemindeki rolü hakkında neler söylemek istersiniz? Bağlantılı araçlarla ilgili ne gibi gelişmeler söz konusu?

Bağlantılı araçlar, otomotiv ekosisteminin dijital dönüşümünde kritik bir rol oynuyor. Bu araçlar, özel protokoller yardımıyla hem diğer araçlarla (V2V) hem de çevredeki altyapılarla (V2I) veri alışverişi yaparak akıllı ulaşım sistemlerine entegre olabiliyor. Bu sayede sürüş güvenliği, yakıt verimliliği ve kullanıcı konforu önemli ölçüde artıyor. Özellikle 5G teknolojisinin bulunduğu yüksek hız ve düşük gecikme avantajları, bu alandaki gelişmelere büyük bir ivme kazandırmıştır. Bağlantılı araçların yaygınlaşması için güvenliğin artırılmasına yönelik çeşitli standartlar ve düzenlemeler geliştiriliyor. Ancak bu standartların yanı sıra, şehir altyapısının da akıllı ulaşım sistemlerine uyum sağlaması, kullanımın artması açısından büyük önem taşıyor.

Otonom mobilitedeki güncel gelişmeler hakkında neler söylenebilir? Bu anlamda ödül de almıştınız, o günden bu yana neler değişti? Otonom mobilitate kavramından bahsettiğimizde yalnızca otonom araçlar değil, trafik dışındaki uygulama alanlarına sahip otonom mobil robotlar da bu kapsama giriyor. Bu alan, son yıllarda hızla gelişen ve öne çıkan bir sektör haline gelmiştir. Uygulama alanlarının büyük bir bölümünü, trafiğin olmadığı ve nispeten daha kolay sürüş senaryoları sunan sek-

törler oluşturuyor. Tarım robotları, fabrika içi yük taşıyan otonom mobil robotlar, otonom mikromobilitate çözümleri, depo robotları, yarım-otonom teslimat robotları, maden sahalarında çalışan otonom araçlar, temizlik robotları ve güvenlik robotları bu çözümlere örnek olarak verilebilir. Bu gibi otonom mobilitate çözümlerinin giderek yaygınlaşmasının arkasında; algılayıcı teknolojilerinin gelişmesi, otonom sürüş algoritmalarının daha güvenilir hale gelmesi, işlemci donanımlarının yeteneklerinin artması ve toplumun otonom mobilitate sistemlerine olan adaptasyonunun artması gibi faktörler bulunuyor. Biz de laboratuvarımızda geliştirdiğimiz tam otonom tekerlekli sandalye ile otonom mikromobilitate alanında özgün bir çözüm sunarak ödül kazanmıştık. Ödül sonrası çalışmalarımız, algoritmalarımızı daha öngörülü, güvenilir ve stabil hale getirmeye odaklanmıştır. Özellikle lokalizasyon ve lokal planlama konusunda özgün yöntemler geliştirdik ve bu süreçte patentli bir çözüm elde ettik. Ayrıca, tekerlekli sandalyenin çevresel algılayıcılarını zenginleştirip sensör füzyonu üzerine de çalışmalar yapıyoruz.

Otomotiv ekosistemi açısından gelecek öngörünüzü öğrenebilir miyiz? Bu anlamda Üniversite –devlet ve sanayi iş birlikleri hakkında neler düşünüyorsunuz? Otomotiv ekosisteminin geleceği, daha akıllı

lı ve verimli araçların geliştirilmesi yönünde ilerliyor. Elektrikli araç teknolojileri, aktif güvenlik sistemleri ve otonom sürüşe yönelik çalışmalar giderek artan bir ivmeyle devam edecektir. Elektrikli araçlarda en büyük sorun, tek bir şarjla yeterli mesafeyi kat edemektir. Bu soruna çözüm olarak, yüksek enerji yoğunluğuna sahip (yüksek enerji ve düşük ağırlık) batarya teknolojilerinin geliştirilmesi ve hızlı şarj teknolojileri üzerindeki çalışmalar daha fazla yoğunlaşacaktır. Otonomi tarafında ise yapay zeka çözümlerinde “açıklanabilirlik” problemi ve buna bağlı olarak ilgili sertifikasyon süreçleri üzerinde çalışmalar yoğunlaşmaktadır. Üniversite-devlet-sanayi iş birlikleri, bu dönüşümde kritik bir rol oynuyor. Üniversitelerin yeni teknolojilerin geliştirilmesinde araştırma ve inovasyon olanaklarıyla, akademik bilgi birikimi ve öğrenci gücüyle öncü olması gerekirken, devletin sağladığı teşvikler ve düzenlemelerin de bu gelişmeleri hızlandırması gerekiyor. Sanayi ise bu teknolojileri gerçek dünya uygulamalarına entegre ederek somut faydaya dönüştürmek durumundadır. Üç tarafın güçlü bir iş birliği içinde çalışması, ülkemizin global otomotiv rekabetinde yer almasını sağlamak açısından büyük önem taşıyor. Verimli araçlar geliştirmek için gereken titiz mühendislik çalışmalarının, verimli iş birlikleri oluşturulurken de gösterilmesi son derece önemlidir.



KOÇ ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ DOÇ. DR. CEM ÇAKMAKLI:

EKONOMİK ANLAMDA SON DERECE KRİTİK BİR VİRAJIN İÇİNDEYİZ

TÜRKİYE EKONOMİSİ İÇİN KISA DÖNEMDE BÜYÜME İLE ENFLASYON ARASINDA BİR TERCİH YAPILMASININ KAÇINILMAZ OLDUĞUNA DİKKAT ÇEKEN KOÇ ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ DOÇ. DR. CEM ÇAKMAKLI, KISA VE ORTA VADELİ BEKLENTİLERİNİ DERGİMİZLE PAYLAŞTI. DOÇ. DR. CEM ÇAKMAKLI, AKILCI, TUTARLI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR ADIMLARA İHTİYAÇ DUYULDUĞUNU AKTARDI.

Mevcut ekonomik görünümü değerlendirdiğinizde karşınıza nasıl bir tablo çıkıyor?

Ekonomi, kritik bir dönemeçte. Enflasyonla mücadele, diğer tüm ekonomik dinamikleri etkilediği için tüm ekonomi üzerinde belirleyici bir rol oynuyor. Mart ayından itibaren politika faizleri yüzde elli seviyesinde belirlendi ancak fiili faiz oranları yüzde 50'nin üzerinde veya bazen altında dalgalanıyor. Merkez Bankası, borçlanma veya borç verme süreçlerinde alt banttıan yararlanarak çeşitli araçlar kullanıyor ancak yüzde 50'lik faiz bandı hâlâ geçerliliğini koruyor. Ekim ayı itibarıyla enflasyonda belirgin bir düşüş gözlenmedi. Burada vurgulamak istediğim asıl konu aylık enflasyon rakamları. Yaklaşık bir yıldır tüm değerlendirmelerimde aylık enflasyon verilerini ön planda tutuyorum. Enflasyon şu anda yaklaşık yüzde 3 seviyesine sıkışmış durumda; bazen yüzde 2,9 bazen de yüzde 3,5 seviyelerine ulaşıyor ancak genel olarak yüzde 3 civarında seyrediyor. Özellikle hizmet sektöründeki enflasyon, yüzde 4,5 seviyesine yerleşmiş durumda ve bu, ekonomideki “yapışkan” enflasyon olarak adlandırılan zorlu bir alanı oluşturuyor. Bu kadar faiz artışına rağmen enflasyonda beklenen düşüş sağlanamadığı için kritik bir dönemde olduğumuzu ifade ediyorum. Şu an faiz oranlarının düşürülmesi gerektiğine dair tartışmalar sürüyor, ancak bu yaklaşımı desteklemiyorum. Merkez Bankası'nın kredibilitesi düşük olduğundan, faiz oranlarının düşürülmesi yanlış mesajlar verebilir ve beklentileri olumsuz etkileyebilir. Eğer faizler düşerse, enflasyonla mücadele sekteye uğrayabilir; ancak faiz oranlarının mevcut seviyede kalması da ekonomiyi zorluyor. Sanayi üretim endeksi, 6 aydır düşük seviye-

lerde seyrediyor ve geçen ayki hesaplamalarım, ekonominin Eylül ayında resesyona girmiş olabileceğini gösteriyor. Henüz bu ayki verileri tam olarak değerlendirmemiş olsam da, mevcut göstergeler böyle bir tabloya işaret ediyor.

Önümüzdeki sürece ilişkin kısa ve orta vadeli beklentilerinizi paylaşır mısınız?

Öncelikle büyüme konusuna değinecek olursak, üçüncü çeyrekte hafif bir daralma bekliyorum. Son hesaplamalarımda üçüncü çeyrek büyüme oranının yüzde -0,1 civarında olacağını öngördüm ancak Ağustos ve Eylül verileriyle bu rakam bir miktar değişebilir. Üçüncü çeyrek sonunda bu daralma, resesyona girişin işareti olabilir. Toplam talepte istenilen düşüş gerçekleşmediği için büyüme beklentisi daha ılımlı bir küçülmeyi işaret ediyor, yani -%0,1 seviyelerinde kalabilir. Dördüncü çeyreğe dair belirsizlik devam ediyor; bu nedenle 2024 yılının yıllık büyüme oranının yüzde 3,0 ila 3,2 arasında olacağını tahmin ediyorum. Enflasyon ise en kritik konu. Yıl sonu enflasyon tahminim yüzde 43 ile yüzde 45 aralığında. Uzmanlık alanım makroekonomi ve ekonometri olduğundan, bu tahminler kendi istatistiksel modellemelerime dayanıyor. Örneğin, geçen yıl Temmuz-Ağustos aylarında yüzde 10'luk enflasyon artışı yaşanacağını öngören nadir modellerden birini sunmuştum. Şu anda ekonomi yönetiminin en son enflasyon tahmini yüzde 38 iken, Orta Vadeli Program (OVP) hedefi yüzde 41 olarak belirlendi. Bu farklı tahminler para ve maliye politikaları arasında uyumsuzluk yaratıyor. Para politikasını temsil eden enflasyon raporu yüzde 38'lik tahmin yaparken, OVP'nin



maliye politikası tahmini yüzde 41. Bu durum, Merkez Bankası'nın kredibilitesini zedeleyebilir.

Sonuç olarak, kamu yönetiminin bütçe dengesi açısından bu durum sürdürülebilir mi?

Bu, gelecekteki enflasyon hedeflerine ve para politikasına etkileri bakımından kritik bir soru. Faiz oranlarının yanı sıra, kamu tarafından yapılan zamların da enflasyona etkisi büyük. Dolayısıyla bu konularda akılcı ve tutarlı adımlar atmak gerekiyor.

Dış ticaret tarafında, sanayi üretiminde yaşanan azalmaya paralel olarak, cari açıkta bir daralma görüyoruz. Sanayi üretimi endeksi düştüğünde, ara malı ithalatı azalıyor; dolayısıyla cari açık pozitif yönde etkileniyor. İthalat yavaşladıkça cari açığıdaki azalma eğilimi de sürecektir.

Kur tarafında ise, büyük bir kur şoku beklemiyorum; tabii yönetim tarafında büyük gelişmeler veya erken seçim gibi olaylar yaşanmazsa...

Ülkemizde en büyük sıkıntılardan biri gelir eşitsizliği. Bu eşitsizlik hakkında da gö-

rüşleriniz alabilir miyiz?

Gelir eşitsizliği temel bir sorun olarak öne çıkıyor. Gelir adaletsizliği, insanların üzerindeki psikolojik ve reel etkileri bakımından oldukça ciddi. Bu soruna çözüm getirmek için nasıl bir ekonomi modeli benimsenmesi gerektiğini değerlendirmemiz gerekiyor. Türkiye'de gelir eşitsizliği 2007'den bu yana artış eğilimindeydi ancak özellikle 2018'den sonra ve 2020 itibarıyla bu durum dramatik bir hal aldı. Bu kırılma gündelik yaşamda da kendini hissettiriyor. Faiz artırımları istenen etkiyi yaratmıyor; toplam talep düşmüyor, çünkü gelir eşitsizliği farklı tüketim alışkanlıklarına ve talep dengesizliklerine yol açıyor. Gelir eşitsizliğinin temel nedenlerinden biri, özellikle 2020 sonrası hızlı enflasyon artışıdır. Bu dönemde enflasyon oranı yüzde 15'lerden birden yüzde 70'lere yükseldi. Ticaret sektörü bu duruma hızlıca adapte olurken maaşlar enflasyonun gerisinde kaldı. Maaş artışları, enflasyon kadar hızlı gerçekleşmediği için bu dönemde düşük ve sabit gelirli gruplar ciddi bir gelir kaybına uğradı. Öte yandan, ticaret yapanlar ve krediye kolay erişimi olanlar bu durumdan kârlı çıktı. Yani, sabit gelirli kesimlerden ticaret yapanlara adeta dolaylı bir gelir transferi gerçekleşmiş oldu.

Gelir eşitsizliğini ölçmek için kullanılan Gini katsayısına bakıldığında, 2022'ye doğru bir artış gözlenebilir. Ancak ilginç bir şekilde, gelir eşitsizliği azalmış gibi de görünebilir. Bunun nedeni, orta gelir grubunun giderek düşük gelir grubu seviyesine yaklaşmasıdır. Başka bir deyişle, toplum fakirlikte eşitlenmiş durumda. Yani, üst gelir grubu çok yüksek bir gelir elde ederken, orta ve düşük gelir grupları arasında fark giderek azaldı. Bu sürecin çözümü için öncelikle enflasyonun düşürülmesi gerekiyor. Türkiye ekonomisi için kısa dönemde büyüme ile enflasyon arasında bir tercih yapılması kaçınılmaz görünmüyor. Enflasyonun kontrol altına alınması için, ekonominin bir durgunluğa girmesi ve özellikle yüksek gelir grubunda dengelenme sağlanması gerekiyor.

Enflasyonu artırmadan çözüm oluşturulması için verimliliğin artırılması önem taşıyor. Verimlilik artışı, aynı iş gücü ile daha fazla üretim yapmayı mümkün kılar ve bu da iş gücü giderlerinin fiyatlara yansımaları azaltır. Ancak, verimlilik artışı sağlamak, uzun vadeli yatırımlar ve yapısal reformlar gerektirdiğinden kolay bir çözüm değildir. Aynı işçiyle iki araba üretmek yerine üç araba üretmeye çalışmalısınız. Ancak verimlilik artışı, maalesef

o kadar kolay bir şey değil. 2018'de bunun için çaba gösterdiler ama bunu sadece ucuz kredi yoluyla yapmaya çalıştıkları için başarılı olmadılar. O dönemde herkes faiz indirmeye yöneldi. Sizin buna karşı duruşunuz, demokratikleşme, hukukun üstünlüğü ve insan sermayesinin ülkede kalması gibi unsurlardır.

Otomotiv sektörü dijitalleşme birlikte bir dönüşüm içerisinde. Bu kapsamda sektörel ilgili düşüncelerinizi alabilir miyiz?

Otomotiv sektörünün Türkiye'deki en dinamik sektörlerden biri olduğunu daha önce de dile getirmiştım. Katma değer açısından en önemli sektörlerden biri olmasına rağmen, zamanla katma değeri düşmüş durumda. Yan sanayiye düşündüğümüzde, çok büyük bir ekosistem söz konusu; sadece araç üretimi değil, aynı zamanda onun yan sanayisi de oldukça gelişmiş bir seviyede. Türkiye'nin daha fazla yatırım çekmesi gerekiyor. Bu, sektörün potansiyelini daha iyi değerlendirebilmesi için önemli. Otomotiv sektörü, son 2-3 yıl içerisinde öz sermaye birikimi ile rekabet avantajını koruma yönünde stratejiler geliştirmeli. Bu, sektörün kendi ayakları üzerinde durabilmesi için kritik bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkıyor.



Prof. Dr. Sadi Uzunoglu:

ENFLASYONLA MÜCADELEDE GENİŞ KAPSAMLI POLİTİKALARA İHTİYAÇ VAR



TRAKYA ÜNİVERSİTESİ İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ PROF. DR. SADİ UZUNOĞLU, TÜRKİYE VE DÜNYA EKONOMİSİNDEKİ GÜNCEL GELİŞMELERİ DEĞERLENDİRİRKEN, KÜRESEL ENFLASYONLA MÜCADELE, PARA POLİTİKALARI VE TÜRKİYE'NİN EKONOMİK GÖRÜNÜMÜ HAKKINDA ÖNEMLİ TESPİTLERDE BULUNUYOR.

İçinde bulunduğumuz ekonomik görünümü değerlendir misiniz? Türkiye'nin enflasyonla mücadele stratejileri yeterli mi?

Küresel düzeyde enflasyonla mücadele için başta gelişmiş ülke merkez bankaları faiz yükselterek ve sıkı para politikası uygulayarak; Covid-19 ve tedarik zincirlerinin aksamadan kaynaklanan ve aynı zamanda Rusya-Ukrayna savaşından kaynaklı enflasyonist baskıya karşı mücadelelerini yükselttiler. Sonuçta gelişmiş ülkeler yüzde 2 olarak hedefledikleri enflasyon oranına oldukça yaklaşmış görünüyor. ABD'de enflasyon oranı yüzde 2.40, Euro bölgesinde yüzde 1.80'lere kadar düştü. Gelişmekte olan ekonomilerde de benzer süreçler takip edildi. Genelde sıkı para politikalarıyla talebin gerilemesi enerji ve emtia fiyatları üzerindeki baskıyı da azalttı. Ancak enerji ve emtia fiyatları küresel düzeyde enerji ve emtia üreticilerinin işbirliklerini geliştirmeleri sonucu daha önceki sıkılaşma dönemlerine kıyasla yüksek kalmaya devam etti.

Birçok ülkede uygulanan sıkı para politikaları ekonomik daralma sorununu da beraberinde getirdi. Örneğin Avrupa Bölgesinde büyüme 0.2'ye kadar gerilerken AB'nin kaptan gemisi Almanya'da küçülme yaşanmaya başladı. AB'nin genelde durgunlukla karşı karşıya kalması, ABD'de ileride ortaya çıkabilecek olası durgunluk senaryoları merkez bankalarını faiz düşürmeye yöneltti.

Küresel ölçekte yaşanan jeopolitik riskler gıda ve enerji güvenliğini tehdit ederken büyüme ve dünya ticaret hacminin gelişmesi konusunda belirsizlikleri artırmaya devam ediyor. Tek kutuplu dünyadan yeniden çok kutuplu dünya düzenine geçilmesi sermaye akışlarını yeniden dizayn ediyor. Korumacılık önlemleri her yerde yeniden artarken, Çin menşeli mallara yönelik gümrük duvarları yeniden inşa edilirken

ticaret savaşları kendisini belirgin hale getiriyor. Sermaye artık kar peşinde koşma yerine politik olarak etkinlik artırmaya yönelik hareket ediyor.

Hiç kuşkusuz bu trendler Türkiye'yi de yakından ilgilendiriyor. Özellikle AB bölgesindeki durgunluk bu bölgeye yaptığımız ihracatı olumsuz yönde etkilemeye devam ediyor. Sermaye girişlerinde ise doğrudan yatırım yerine sıcak para olarak adlandırılan portföy yatırımları ön plana çıkıyor. Sabırlı sermaye yerine hızla hareket eden sermaye girişleri önümüzdeki dönem için belirsizlikleri de artırıyor.

Türkiye ekonomisi uzun süredir yüksek enflasyon platosunda devam ediyor. Rasyonel politikalara dönüş adı altında sadece yüksek faiz ve kredi sınırlamasına dayalı para politikası uygulanıyor. Maliye politikası, gelirler politikası ve toplumsal uzlaşmaya dayalı mücadele ise şimdilik enflasyonla mücadelenin dışında tutuluyor. Para politikası ise enflasyon oranının üzerinde TL faizi ve enflasyon oranının altında da kur artışı biçiminde özetlenebilecek bir temele oturtulmuş bulunuyor. Maliyet artışlarının altında kontrollü kur politikası ihracat açısından olumsuz ithalat açısından ise oldukça olumlu bir ortamın doğmasına yol açıyor.

Ekonomik istikrar için atılan adımlar, özellikle düşük ve orta gelirli kesimi daha olumsuz etkiliyor. Bu noktada nasıl bir yol izlenmeli?

Enflasyonun geniş kesimlerin satın alma gücünü erittiği biliniyor. Gelir dağılımı bozulurken, gelirler üzerinden değil daha çok harcamalar üzerinden alınan bir vergi politikası dengeleri daha da bozucu etki yaratıyor. Vergilerin yaklaşık yüzde 70'i dolaylı vergilerden sağlanıyor. Yüksek gelirli ile düşük gelirli neredeyse aynı vergiyi ödüyor.

Dolaylı vergilere dayalı vergi politikası aynı zamanda ma-

liyetleri de artırıcı etki yapıyor. Kayıt dışı ekonomiyi minimize edecek kartla harcama destekleneceğine 100 bin TL'yi açan limitli kartlardan 750 TL alınacağına ilişkin tartışmalar birçok kart sahibinin limitlerini düşürmesine yol açıyor. Bu tür tartışmaların zaten var olan belirsizliği daha da artırdığı bilinirken kamunun kaynak arayışının birçok haksız uygulamaya yol açabileceği göz ardı ediliyor.

Merkez Bankası'nın faiz politikalarının mevcut ekonomik durumu üzerindeki etkilerini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Pozitif reel faiz uygulaması ve kredi kısıtları enflasyonist ortamda işletmelerin kredi gereksinimlerini artırıp sermaye erozyonu yaratırken sanayi ve tarım kesimi hızla durgunluğa doğru sürükleniyor. İşletmelerin konkordato taleplerinde ciddi artışlar yaşanırken, kredilerde takip oranları da artıyor. Bu da sadece faiz yükselterek ve kredi kısarak enflasyonla mücadelenin yeterli olamayacağını ortaya koyuyor. Sadece talebin kontrolüne yönelik olarak atılan adımlar yetersiz kalıyor. Enflasyon ortamında kazanan "en yüksek gelirli kesimin" harcamalarını kontrol etmek yüksek faiz ve kredi kısıtlaması ile mümkün olmuyor. Ara malı ithalatının hızla gerilerken tüketim malı ithalatının artmaya devam etmesi de bunu kanıtlıyor.

Enflasyonun temel nedeni talep yetersizliği değil arz kanallarında yaşanan tikanıklar ve aksaklıklar. Rekabetin olmadığı ve/veya işlemediği sektörlerde özellikle de hizmet sektörlerinde fiyatlar artmaya devam ediyor. Örneğin mal fiyatları yüzde 40'lar seviyesinde artarken hizmet sektörü fiyat artışları yıllık yüzde 70'lere ulaşıyor. Mal piyasaları ucuz ithalat ile göreceli olarak rekabet etmek

zorunda kalırken ithalatı mümkün olmayan hizmet sektörlerinde rekabette ağır aksaklıklar yaşanıyor. Tekelleşme eğilimleri keyfi fiyat artışlarının da destekliyor. Sanayi, tarım ve hayvancılık yetersiz üretim nedeniyle büyük ölçüde ölçek ekonomisini kaybediyor yani daha yüksek maliyetlerle üretim yapmak zorunda kalıyor. Enflasyon beklentilerinin kesimler arasında farklılaşması ve bu konuda bir toplumsal uzlaşma sağlanamaması da büyük bir sorun. Finansal piyasalar önümüzdeki 12 içinde yüzde 28 civarında enflasyon beklerken sanayici yüzde 50, hane halkları ise yüzde 70 oranında enflasyon beklentisi içinde. Dolayısıyla toplumsal uzlaşma olmaksızın yüksek enflasyon platosundan çıkmak bir hayli zor görünüyor.

Maliyetlerin attığı, gelirlerin ise yetersiz kaldığı bir ortamda tasarruf yapabilmek mümkün mü?

Maalesef yaşam maliyetleri olağanüstü düzeyde arttı. Bilindiği gibi tasarruf gelirin harcanmayan kısmıdır. Geniş kesimlerin satın alma gücü büyük ölçüde yıprandığı ortamda toplumun yüzde 80'inin tasarruf yapması adeta olanaksız hale geldi. Dolayısıyla bu kesimlerden tasarruf beklemek oldukça naif bir yaklaşım olur.

Artan enerji fiyatlarının Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini yorumlar mısınız?

Jeopolitik riskler ve çok kutuplu dünya düzeninde emtia ve enerji üretenlerin kendi aralarındaki dayanışması göreceli olarak emtia ve enerji fiyatlarını beklendiği düşmesini engelliyor. Genelde yüksek faiz ortamında durgunluk beklenir. Ancak artık merkez bankaları tekrar faiz düşürme sürecine girdi. Bir

de özellikle Çin hükümetinin ekonomik büyümeye yönelik teşvik açıklamaları da dünya ekonomisinin yeniden toparlanabileceği beklentilerini güçlendiriyor. Bu nedenle enerji ve emtia fiyatlarında ciddi gerileme beklenmeli. Türkiye ekonomisi enerji başta olmak üzere girdi ithal eden bir ülke. Dolayısıyla bu fiyat katılığından etkileniyor. Ekonomi yönetimi üretimin ithalata bağlı olduğundan hareketle dış ticaret açığını kapatmaya yönelik olarak özellikle iç talebi baskılamaya yönelik adımlar atıyor. Altın ithalatına kota getiriyor. Böylece döviz açığını küçültmeye çalışıyor. Tabii ki bu adımların sonucu olarak ekonomi durgunluk kısıcına doğru ilerliyor.

Türkiye'deki işsizlik oranları ve özellikle genç işsizliği konusunda hükümetin ve özel sektörün atması gereken adımlar nelerdir?

İşsizlik özellikle genç işsizlik sorunu ülkemizin en önemli sorunları arasında yer alıyor. Üretimden kopuk eğitim sistemi bu sorunu daha da çözülemez hale getiriyor. İşgününe katılımın düşük olduğu ülkemizde 15 ile 25 yaş arasındaki gençlerin neredeyse yüzde 30'u ne işte ne de eğitimde yer alıyor. Geniş tanımlı işsizlik oranı yüzde 27'lere ulaşıyor. Tam zamanlı çalışma azalırken katma değeri düşük kalitesiz istihdam sorunu yaşanıyor. Gençler getir-götür işlerinde çalışmayı tam zamanlı çalışmaya tercih eder hale geliyor. Bunda düşük ücret politikasının da payı var. İşverenler ise çalıştıracak eleman bulmakta zorlandıklarını belirtiyor. Kalifiye eleman sorunu sanayiye tehdit ediyor. Doğru eğitim politikası olmadığı sürece bu sorun önümüzdeki dönemde birçok sorunu da beraberinde getirecek gibi görünüyor.



OTOMOTİVDE GELECEĞİ ŞEKİLLENDİRMEK

Günümüzde otomotiv sektöründe üretimden tüketiciye ulaşma kadar tüm süreçler değişiyor ve yeni bilgiye değil üzerinde düşünmek için yeni yöntemlere ihtiyaç oluşuyor.

BİLGİ ÇAĞINDA TEORİDEN GERÇEĞE

Otomotiv sektöründe artık yeni bir çağın başladığını, büyük değişimlerin yaşanacağını müjdeleyen ilk bilgi çağının adımlarının da elektrikli ve akıllı otonom araçlarla hızla ilerlediğini görebiliyoruz. Bilgi çağında değişimin etkileri otomotiv sektöründe üretim boyutunda da hissediliyor. Şirketlerin bu anlamda şimdiye kadar hiç görülmemiş bir şekilde değişim sürecini yaşadığını, geçmişin durağan ve uzun zaman değişmeyen gerçekliğinde farklı bir döneme geçildiğinin ilk sinyallerini verdiği yönünde açıklamalarını da takip ediyoruz. Bilgi çağının çok büyük devrimlerle geldiğini, tüm varsayımları altüst ettiğini, eski formüllerin, dogmaların ve ideolojilerin geçmişte ne kadar yararlı olurlarsa olsunlar artık gerçeklerle örtüşmediğini de unutmamalıyız.



KORAY ÖZTOPÇU

GARANTİ BBVA

TÜKETİCİ FİNANSMANI DİREKTÖRÜ

OTOMOTİVDE DEĞİŞİMDE İLK ADIM: TEKNOLOJİ VE DİJİTALLEŞME

Teknoloji devrimiyle, her yönden bizleri yeni bir yaşam tarzı ve gelecek bekliyor. Gelişen teknoloji günümüz “Bilgi Toplumu” ortamında yaşamlarımızı yeniden yapılandırmaya devam ediyor. Bilişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, iletişimde ve bilgiye ulaşmada daha önce hayal edilemeyecek bir hıza ulaştı. Yaşanan bu gelişmeler bizlere şimdiye kadarkinden çok daha farklı yaşamlar sunuyor.

Yeni dönemde bilgi ve teknolojinin her şeyden üstün olacağını, toplumların yeni bir yaşam tarzı benimseyeceğini, gelişen bilgi iletişim teknolojilerinin şehirlerimizde, yaşadığımız alanlarda ve iş yaşamlarımızda da köklü bir değişikliklere yol açacağını, teknolojilerin hızlı gelişimi sonucu her evde teknolojik akıllı araçların, bilgisayarların olacağını ve klasik yaşam anlayışımızın değişerek pek çok şeyi bilgisayar ve internet üzerinden gerçekleştirebileceğimizi öngörmek artık çok uzak değil, gerçeğe daha yakın.

YAPAY ZEKÂ VE YENİ EKOSİSTEM

Günümüzde gelişim gösteren yapay zekâ çalışmaları otomotiv sektöründe de söz konusu olacak. Yapay zekâ; öğrenebilen, davranışlarını değiştirebilen, insanın birebir simüle edildiği, insanların beyinleriyle yapabildiği her şeyi daha yüksek performansla bilgisayarlara da yaptır-

mayı hedefleyen bir yazılımdır. Günümüzde yapay zekâ alanında yapılan çalışmalar ve incelemeler bizler için yeni bir dünya öngörüyor. Yapay zekâ alanında yaşanan gelişmelerin ilerlemesiyle teknoloji çağının ötesine bir gidiş gözlemlenecek. İnsanlar artık teknolojik anlamda hayal edebileceği her şeyi gerçekleştirme noktasında ve yakın bir gelecekte insan yaşamının odağını, her türlü iletişim için yeterli donanımına sahip “akıllı araçlar” oluşturacak.

NESNELERİN İNTERNETİ

Otomotiv endüstrisi ve ekosistemi geçmişten bugüne hızla gelişiyor, değişiyor. Şu anda insanların kullandığı araçlardan kendi başlarına sürülen araçlara doğru gerçekleşen büyük dönüşümün toplum üzerinde uzun vadeli etkileri olacak.

Günümüzün arabaları aşama aşama otonom sürüşe geçme adımları atıyor ama akıllı telefonlara bağlanabildikleri, acil yol yardımı sunabildikleri, gerçek zamanlı trafik uyarılarını kaydedebildikleri vb. için ancak bu evrim çok farklı yönde değişmek üzere.

Otomobil endüstrisi, sürücüsüz otomobil endüstrisine geçiş için bir devrimin eşliğinde. Bunun arkasındaki itici güç ise hızla gelişen teknoloji olan Nesnelerin İnterneti (IoT)’dir. IoT dünyayı dönüştürecek ve aynı zamanda otomobil endüstrisi IoT’ye büyük bir ivme kazandıracak. Potansiyel ve bu teknolojinin geleceği şaşırtıcı.

BEŞİNCİ DALGA

Bugün, günlük olarak etkileşimde bulunduğumuz fiziksel varlıklar da dahil olmak üzere hayatımızın tüm yönlerinin bizimle bağlantı kuracağı ve etkileşime gireceği Beşinci Dalganın (Nesnelerin İnterneti IoT) şafağındayız. Beşinci Dalga, nesnelerin insan sahipleriyle etkileşiminin çok ötesine geçiyor. Nesnelerin nesnelerle etkileşime girdiğini görecektir. Araçlar, hatta sürücüsüz araçlar bile birbirleriyle ve trafik ağıyla iletişim kurarak insanların ve eşyaların hızlı ve güvenli hareket etmesine yardımcı olacak.

Enerji şebekesi tamamen etkileşimli olacak, akıllı sayaçlara bağlanacak ve enerji kullanımını daha önce hiç öngörülmemen seviyelerde optimize edecek. Gelecekte bizleri nelerin beklediğini bilmemiz, değişimlere uyarlanabilecek ve her türlü ihtiyaca en iyi cevabı verebilecek araçlar yapmamızı kolaylaştıracak.



Hayalinizdeki otomobile Bireysel Taşıt Kredisi'yle, oturduğunuz yerden kavuşun!

40'a yakın marka arasından hayalinizdeki aracı seçin; bireysel taşıt kredinizle ilgili tüm işlemleri Garanti BBVA Mobil'den kolayca halledin.



Türkiye'de ilk!

Krediniz Onaylanmıştır!

ENERJİ SEKTÖR RAPORU 2024:



TÜRKİYE’NİN ENERJİ ÜRETİMİNDE YERLİ KAYNAKLARIN PAYI YÜZDE 66’YA ULAŞTI

KPMG İŞ BİRLİĞİNDE HAZIRLANAN 2024 YILI “ENERJİ SEKTÖR RAPORU”NDA, TÜRKİYE’NİN ENERJİ PİYASALARININ SON YILLARDAKİ VE BU YILIN İLK YARISINDAKİ GÖRÜNÜMÜNE DAİR ÖNEMLİ BİLGİLERE YER VERİLİYOR. RAPORA GÖRE YÜKSEK HAVA SICAKLIKLARI ELEKTRİK TALEBİNİ DAHA DA ARTTIRIRKEN DEVLETİN ELEKTRİK ÜRETİMİ İÇERİSİNDE PAYI AZALMAYA DEVAM EDİYOR. DİĞER YANDAN, 2024 YILININ İLK 6 AYINDA TOPLAM ÜRETİM İÇERİSİNDE YERLİ KAYNAKLARIN PAYI YÜZDE 66’YA ULAŞIRKEN İTHAL KAYNAKLARIN PAYI YÜZDE 34’E GERİLEDİ. 2024 YILININ İLK YARISINDA EN FAZLA ELEKTRİK İTHAL EDİLEN ÜLKE GÜRCİSTAN OLURKEN SURIYE ELEKTRİK İHRACAT EDİLEN ÜLKELER İÇERİSİNDE GEÇEN YIL OLDUĞU GİBİ BU YIL DA İKİNCİ SIRADA YER ALIYOR.

Türkiye’deki enerji sektörünün son yıllardaki ve 2024 yılı görünümünü ortaya koyan 2024 yılı “Enerji Sektör Raporu” yayımlandı. Global ve yerel ekonomik görünümün yanı sıra son küresel gelişmeler ışığında hazırlanan raporda, Türkiye’nin enerji piyasalarının görünümüne dair önemli bilgilere yer veriliyor.

Rapora göre dünya genelinde 2000 yılında nüfusun yüzde 72,7’si elektriğe ulaşabilirken 2022 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun yüzde 90,5’inin elektriğe ulaşımı sağlandı. Elektriğe erişimin en kısıtlı olduğu bölge Afrika olarak göze çarptı. 2000 yılında kıtada elektriğe erişim nüfusun yüzde 36,1’i için mümkünken 2022 yılında bu oran yüzde 57,7’ye yükseldi. Son 10 yılda elektriğe erişimde en fazla artış “Gelişen Asya” bölgelerinde oldu. Bu bölgelerde 2010 yılında 761,6 milyon insan elektriğe erişemezken artan nüfusa rağmen bu rakamın 2023 yılı verileriyle 106,9 milyona düşeceği öngörülüyor.

Türkiye’de ise elektriğe erişim 2000 yılında nüfusunun yüzde 99,9’u için mümkünken 2010 yılından itibaren nüfusun tamamı elektriğe ulaşabiliyor. Türkiye’de 2000-2023 yılları arasında elektrik talebinin yıllık bileşik büyüme oranı yüzde 4,2 olarak kaydedildi. 2023’ün ilk yarısında bir önceki seneye kıyasla daha az elektrik tüketimi gerçekleşirken yılın ikinci yarısında önceki yıla kıyasla artış yaşandı. 2023’ün ikinci yarısındaki her ayda elektrik talebi bir önceki yıla kıyasla arttı. Bir önceki senenin aynı dönemine kıyasla ekonomik büyümenin daha yüksek olması ve mevsim normalleri dışında gerçekleşen hava sıcaklıkları bu talep artışında rol oynadı.



YÜKSEK HAVA SICAKLIKLARI ELEKTRİK TALEBİNİ DAHA DA ARTTIRDI

Türkiye’de 2024’ün ilk yarısında bir önceki senenin ilk yarısına kıyasla ortalama yüzde 5,9 daha fazla elektrik tüketimi gerçekleşti. 2023 yılındaki Ramazan Bayramı nisan ayının hafta sonuna denk gelirken 2024 yılının nisan ayındaki Ramazan Bayramı’nda köprü tatil uygulandı. Bu sebeple elektrik talebindeki artış kısmi olarak gerçekleşti ve şimdilik 2024 yılında en düşük artışın yaşandığı ay oldu. 2024 yılının haziran ayında bir önceki senenin aynı dönemine kıyasla yüzde 14’lük büyük bir artışın yaşanmasının en önemli sebepleri arasında ise yüksek hava sıcaklıkları ve beraberinde gelen soğutma ihtiyacı yer aldı.

SEKTÖRLERE GÖRE EN FAZLA ELEKTRİĞİ SANAYİ TÜKETİYOR

Rapora göre elektrik tüketiminin sektörel kırılımı aylık olarak incelendiğinde, elektrik tüketiminde en fazla pay sahibi olan tüketici grubunun sanayi olduğu görüldü. Sanayinin

2024 yılının ilk 6 ayındaki toplam tüketim içindeki payı yüzde 41 oldu. 2024 yılının ilk 6 ayında mesken tüketiminin toplam tüketimdeki payı yüzde 28, tarımsal faaliyetlerin elektrik tüketimindeki payı yüzde 3, aydınlatmanın yüzde 2, ticarethanenin ise yüzde 26 olarak gerçekleşti.

DEVLETİN ELEKTRİK ÜRETİMİ İÇERİSİNDE PAYI AZALMAYA DEVAM EDİYOR

2024 Haziran sonu itibarıyla Türkiye’nin kurulu gücü 110.539 MW olarak kaydedildi. Türkiye kurulu gücünün yüzde 57,3’ü yenilenebilir enerji kaynaklarından oluşurken doğal gaz yüzde 22,4, yerli kömür yüzde 10,4, ithal kömür yüzde 9,4, diğer termik yüzde 0,5 pay aldı. Devlete ait elektrik üretim santrallerinin sahibi ve işletmecisi olan Elektrik Üretim Anonim Şirketi’ne (EÜAŞ) ait santrallerinin kurulu güçteki payı 2010 senesinde yüzde 48,9 iken 2024 ilk yarı sonu itibarıyla yüzde 19,5 seviyesine geriledi. Serbest üretim şirketleri 2010-2023 seneleri arasında kurulu güçteki paylarını yüzde 43,5’ten yüzde 64,6’ya çıkardı. Lisanssız santrallerin kurulu güçteki payı ise yüzde 12,9’a yükseldi.

YERLİ KAYNAKLARIN PAYI ARTIYOR

2023 yılının ilk 6 ayında gerçekleşen üretim 153.579 GWh iken 2024 yılının ilk 6 ayında yüzde 6,8 oranında bir artışla 163.959 GWh’a ulaştı. Diğer yandan, Türkiye’nin enerji politikasının ana hedeflerinden biri dış ticaret açığını azaltmak amacıyla elektrik üretimi için yerli kaynakların kullanımını artırdı. 2024 yılının ilk 6 ayında toplam üretim içerisinde yerli kaynakların payı yüzde 66’ya ulaşırken ithal kaynakların payı ise yüzde 34’e geriledi.

TÜRKİYE EN FAZLA ELEKTRİĞİ GÜRCİSTAN’DAN İTHAL EDİYOR

2024 yılının ilk yarısı boyunca Türkiye’nin 3 komşu ülkesi olan Bulgaristan, Gürcistan ve Yunanistan ile elektrik ithalatı gerçekleştirilirken elektrik ihracatı bu 3 komşu ülke ve Suriye ile gerçekleştirildi. 2024 yılının ilk 6 ayı boyunca en fazla elektrik ithal edilen ülke 1.018 GWh ile Gürcistan olurken bu miktar toplam elektrik ithalatının yüzde 68’ine tekabül ediyor. Elektrik ithalatının en çok yapıldığı ikinci ülke 331 GWh (yüzde 22) ile Bulgaristan oldu. Bir önceki yıl da benzer şekilde elektrik ithalatının yüzde 77’si Gürcistan’dan yapılmıştı. Bulgaristan yüzde 21’lik pay ile en çok ithalatın yapıldığı ikinci ülke olmuştu.

SURIYE ELEKTRİK İHRACAT EDİLEN ÜLKELER İÇERİSİNDE İKİNCİ SIRADA

2024 yılının ilk 6 ayı boyunca en fazla elektrik ihraç edilen ülke ise 405 GWh ile Bulgaristan olurken bu miktar toplam ihracatın yüzde 38’ine tekabül ediyor. Elektrik ihracatının en çok yapıldığı ikinci ülke 336 GWh (yüzde 31) ile Suriye oldu. 2023 yılında ise en yüksek ihracat yüzde 54’lük pay ile Yunanistan’a yapılmıştı. 2023 yılında ihracatın en çok yapıldığı ikinci ülke yine yüzde 26’lık pay ile Suriye olmuştu.

TÜRKİYE’NİN KÜRESEL REKABETÇİLİK SEYRİ: İHRACAT VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLARA BAKIŞ



ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ, ÖZELLİKLE GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER İÇİN, EKONOMİK KALKINMANIN İTİCİ GÜÇLERİNDEN BİRİ. BU ÜLKELER HEM TİCARET HEM DE DOĞRUDAN YATIRIMLAR KAPSAMINDA KÜRESEL PAZARLARDAN DAHA FAZLA PAY ALMAYI HEDEFLİYOR. PWC TÜRKİYE, “TÜRKİYE’NİN KÜRESEL REKABETÇİLİK SEYRİ: İHRACAT VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIMLARA BAKIŞ” ÇALIŞMASI KAPSAMINDA, TÜRKİYE’NİN, ÖZET DİŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YATIRIM GÖRÜNÜMÜNÜ ELE ALIYOR, TÜRKİYE’NİN REKABETÇİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRECELİ KONUMUNU İNCELİYOR VE SON YILLARDA GÖRÜLEN DEĞİŞİMLERLE REKABETÇİLİĞİ ARTIRMAK İÇİN ATILABİLECEK TEMEL ADIMLARI ORTAYA KOYUYOR.



CENK ULU / ÜLKE KIDEMLİ ORTAĞI, PWC TÜRKİYE



BAŞAR YILDIRIM / BAŞ EKONOMİST VE DANIŞMANLIK DİREKTÖRÜ, PWC TÜRKİYE



Uluslararası rekabet gücü, sürdürülebilir ekonomik büyüme ve buna bağlı olarak yaratılan istihdam ile ülkelerin kalkınma süreçlerine belirgin bir katkı sağlıyor. Ülkelerin rekabetçiliği, iktisadi, jeopolitik, demografik ve diğer dinamiklerle şekillenerek küresel ticarete pazar payı ve yatırım çekiciliği üzerinde etkili oluyor. Bu kapsamda bakıldığında; ekonomik ve siyasi istikrar, verimlilik, beşerî sermaye, altyapı, hukuki ve düzenleyici çerçeve ile küresel pazarlara erişim, rekabetçiliğin belirleyici faktörleri arasında yer alıyor. Küresel ve bölgesel gelişmelere ek olarak ulusal politikalar diğer tüm gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Türkiye’nin de rekabetçiliği üzerinde etkide bulunuyor. Son yıllarda karşı karşıya kalınan dışsal faktörler ve yurt içi politikaların rekabetçilik üzerindeki etkisinin incelenmesi, mevcut durum tespiti ve bu doğrultuda ortaya konulacak strateji, eylem planı ve yol haritası açısından önem taşıyor. Bu minvalde, son yıllarda deneyimlenen gelişmeler ile Türkiye ekonomisinin rekabetçiliğini, rakip ülkelerdeki benzer faktörler ile karşılaştırarak Türkiye’nin küresel ticaret ve doğrudan yabancı yatırımlardan aldığı payın geldiği konumu değerlendirmenin faydalı olacağına inanıyoruz. Buna ek olarak, özellikle küresel salgın sonrası önem kazanan farklı tedarik zinciri stratejileri, dijitalleşme ve

sürdürülebilirlik gibi dışsal faktörler de rekabetçiliği etkileyen önemli etmenler haline gelmiştir. Bu nedenle, değişen koşullar altında ülkelerin rekabetçiliğini analiz etmek, orta ve uzun vadeli stratejileri belirlemek adına büyük bir önem taşıyor. Bu bağlamda, küresel pazarda uluslararası rekabet gücünü artırmayı hedefleyen ülkelerin, bu dinamiklerin düzenli izlenmesi ve iyileştirilmesi kapsamında sorumluluğu bulunuyor.

REKABETTE GENEL GÖRÜNÜM: TÜRKİYE’NİN DÜNYA REKABETÇİLİK ENDEKSİ PERFORMANSI

Küresel arenada rekabetçiliği bütüncül bir bakış açısıyla ele alan endeksler, ülke kıyaslamalarında ön plana çıkıyor. IMD’nin hazırladığı Dünya Rekabetçilik Endeksi, ülkeleri 36 yıldır çeşitli göstergeleri göz önünde bulundurarak sıralıyor. Bu kapsamda, Türkiye’nin IMD’nin Dünya Rekabetçilik Endeksinde ortaya koyduğu performans değerlendirilmiştir. Son 5 yıllık endeks ana parametreleri incelendiğinde; Türkiye’nin ekonomik performans sıralaması yükselirken kamu yönetimi verimliliğinde aşağı yönlü bir görünüm takip edilmiştir. Türkiye, 2020’den bu yana ekonomik performansta 23 basamak yükselirken,

kamu yönetimi verimliliğinde 12, iş dünyası verimliliğinde 16 ve altyapıda 4 basamak gerilemiştir. Bu durumun başlıca nedenleri arasında bütçe açığının GSYİH’ye oranının artması, merkez bankası politikalarının ekonomiye etkileri, vergi tahsilatını azaltan faktörler ve Türk lirasındaki değer kaybı bulunuyor. Son 5 yıl ortalamasına bakıldığında en düşük sıralama ise, kamu yönetimi verimliliği parametresinde görülmüştür. Türkiye, bu alanda 2020-2024 arası ortaya koyduğu performansla genel sıralamada son 15 ülke arasında yer almıştır. Türkiye’nin ekonomik performans alanında kaydettiği yükseliş, ihracat partnerlerindeki yoğunluk oranı, gayri safi sabit sermaye oluşumu, turizm gelirleri ve GSYİH’deki büyüme performansından kaynaklanıyor. Diğer yandan merkezi yönetim bütçe dengesi, döviz kuru stabilitesi ve nüfus artışında izlenen gelişmeler endeks üzerinde negatif etkide bulunmuştur. Ek olarak, TÜFE (tüketici fiyat endeksi), cari denge ve istihdam oranı da genel görünümde ekonomik performans alanında öne çıkan zayıflıklar arasında gösteriliyor. 2020-2024 yılları arasında Türkiye’nin ilgili alt endekslerinde gözlenen en sert düşüş (16 basamak gerileme) iş dünyası verimliliğinde takip edilmiştir. Bu düşüşte çalışan motivasyonunda azalma, finansal hizmetlere erişimde cinsiyet eşitsizliği ve krediye ulaşma zorluğu yer

kinliklerin artırılmasına katkıda bulunarak ülkelerin kalkınma ve refahı açısından önemli bir katalizör olarak görülüyor. Doğrudan yabancı yatırım iştahı, demografik dinamizm, ekonomik ve politik istikrar gibi göstergeler ön koşul olmak üzere, ülkelerin potansiyeli küresel trendler, sektörel beklentiler ve jeopolitik koşullara göre değişiklik gösteriliyor. Türkiye’ye, 2014-2023 yıllarını kapsayan 10 yıllık periyotta gayrimenkul dahil ortalama 12,4 milyar ABD doları tutarında DYY yapılmıştır. 2014 yılında yüzde 0,9 olarak kaydedilen Türkiye’nin küresel DYY’den aldığı pay ise, 2023’te yüzde 0,8 seviyesinde gerçekleşmiştir. Türkiye’nin küresel ticaret payındaki istikrarlı artışla kıyaslandığında doğrudan yabancı yatırımlarda son 10 yılda daha durağan bir görünüm takip ediliyor. Bu durumun başlıca sebepleri arasında küresel ekonomik belirsizlikler, artan jeopolitik gerilimler, yatırımcı güvenindeki dalgalanmalar ve Türkiye’nin uyguladığı konvansiyonel olmayan politikalara bağlı ortaya çıkan makroekonomik zorluklar gösterilebilir. Ayrıca, doğrudan yabancı yatırımların ihracat kazanımlarına göre daha yavaş ilerlemesinin, bu yatırımların genellikle daha büyük sermaye, daha uzun vadeli planlama ve yerel düzenleyici çerçevelere uyum gerektirmesi gibi yalnızca Türkiye’ye özgü olmayan sebepleri de bulunuyor. (Kaynak: UNCTAD, World Investment Report 2024)

TÜRKİYE’NİN İHRACAT VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM REKABETÇİLİĞİNE KATKI VEREBİLECEK TEMEL ADIMLAR

Türkiye’nin ihracat rekabetçiliğini ve doğrudan yabancı yatırım çekiciliğini artırmak için atılacak adımlar, ülkenin mevcut potansiyelini ve küresel trendleri dikkate alarak planlanmalıdır. Bütüncül olarak rekabetçilik artışında hukukun üstünlüğü, yatırım ortamının iyileştirilmesi, siyasi ve makroekonomik istikrarın yatırımcı güveni ve iştahı için birer ön koşul olduğunu dikkate almak gerekir. Aşağıda önerilen politikaları, “Makroekonomik ve Siyasi istikrar” ile “Düzenleme ve Denetleme Mekanizmalarının Uluslararası Standartlara Uyumu” ön koşulların sağlandığı varsayımıyla, Türkiye’nin rekabetçiliğini artıracak öncül adımlar olarak ortaya koyuyoruz.

1. Mevcut Ticari İlişkilerin Güçlendirilmesi ve Yeni Ticaret Anlaşmalarına Taraf Olunması
2. Yeşil Dönüşüme Uyum Sağlanması ve Temiz Enerji Yatırımlarının Teşviki
3. Lojistik, Enerji ve Telekomünikasyon Altyapısının Güçlendirilmesi
4. Dijitalleşme Yoluyla Yatırım ve Ticaret Süreçlerinin Kolaylaştırılması
5. İhracat Pazarı ve Ürün Çeşitliliğin Artırılması için Araştırma ve Yenilikçiliğin Desteklenmesi
6. Beşerî Sermayeye Yatırımın Artırılması
7. Mikro işletmeler ve KOBİ’lerin Desteklenmesi
8. Nakit Teşvik Desteği ve Yatırıma Katkı Tutarının Güncellenmesi



alıyor. İlgili alt endekse dair göstergeler içerisinde ücret seviyeleri, girişimcilerin düşük başarısızlık endişesi ve toplam erken-dönem girişim faaliyet miktarında olumlu bir gelişim kaydedilmiştir. Türkiye, altyapı parametresinde ise son 5 yılda görece olarak daha yatay bir seyir ortaya koymuştur. Bu alanda, 2024 yılında en yüksek sıralama bilimsel altyapı alanında, en düşük sıralama ise teknolojik altyapı kategorilerinde kaydedilmiştir. Güçlü alanlar arasında özellikle havayolları kalitesi, enerji altyapısı gibi temel altyapı göstergeleri öne çıkarken, zayıf alanlarda yaşam kalitesindeki düşüş, bilgi ve iletişim teknolojileri hizmet ihracatının düşük olması gibi konular izlenmiştir. Tüm bu alt parametrelerdeki değişimler konsolide edildiğinde, Türkiye 2015-2019 yılları arasında Dünya Rekabetçilik endeksinde ortalama 44. sırada yer alırken 6 basamaklık bir düşüş kaydederek 2020-2024 yılları arasında 50. sıraya gerilemiştir.

TÜRKİYE’NİN DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM GÖRÜNÜMÜ VE REKABETÇİLİĞİ

Doğrudan yabancı yatırımlar (DYY), sağladığı sermaye girişiyle yarattığı pozitif ekonomik etkilerin yanı sıra teknoloji ve bilgi transferiyle yet-

EMİSYON TİCARET SİSTEMİ KURMAK SORUNU ÇÖZÜYOR MU?

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN 1 EKİM 2023'TE BAŞLATTIĞI SINIRDA KARBON DÜZENLEME MEKANİZMASI (SKDM), 2026'YA KADAR GEÇİCİ OLARAK UYGULANACAK VE EMİSYON TİCARET SİSTEMİNİ (ETS) UYGULAMAYAN ÜLKELER İÇİN ÖNEMLİ BİR ADIM OLACAK. BU SÜREÇTE, İTHALATÇILAR AB'YE İTHAL EDİLEN ÜRÜNLERİN KARBON EMİSYONLARINI RAPORLAMAK VE SERTİFİKA BEDELLERİNİ ÖDEMEK ZORUNDA KALACAKLAR.

ETS'NİN KURULMASI, İTHALATTA MAHSUPLAŞMA SAĞLAYARAK ŞİRKETLERİN REKABET GÜCÜNÜ ETKİLEYEBİLECEK MALİYETLERİ AZALTACAK. İHRACATÇILAR İÇİN KARBON AYAK İZİ ÖLÇÜMLERİ VE TEŞVİKLERDEN YARARLANMA ÖNEM KAZANIRKEN, TÜRKİYE'DE ETS'NİN UYGULANMASI İTHALATÇILAR İÇİN YENİ MALİYETLER VE SORUMLULUKLAR GETİRECEK. BU SÜREÇTE, YEŞİL DÖNÜŞÜM İÇİN SAĞLANAN FİNANSMAN İMKÂNLARI VE TEŞVİKLERİN TAKİBİ KRİTİK OLACAK.



SERCAN BAHADIR

EY TÜRKİYE VERGİ BÖLÜMÜ ŞİRKET ORTAĞI
VE DOLAYLI VERGİLER BÖLÜM LİDERİ

Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM), 1 Ekim 2023 itibarıyla geçiş süreci olarak Avrupa Birliği'nde uygulamaya geçti. Bu düzenleme 1 Ocak 2026 yılına kadar geçici olarak uygulanacak ve geçiş sürecinde de sadece raporlama üzerinden takip edilecek. Bu süre zarfında Avrupa Birliği üyesi olmayan ve Emisyon Ticaret Sistemi'ni tatbik etmeyen ülkelerde bu sistemin kurulması üzerine çalışılacak. Çünkü, ETS sistemi olmadığında, Avrupa Birliği'nde yerleşik ithalatçının kapsama giren ürün için hesaplanan emisyon bedeli mahsup edilemeyecek. Bu nedenle de ihracatçı ülkeler ETS sistemi kurma yönünde ciddi bir gayret içindeler. Biz de bu konuda çalışma yapan en önemli ülkelerden biri konumundayız. Şu anda Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM)'na tabii ürünler; çimento, demir-çelik, alüminyum, gübre, hidrojen ve elektrik ile sınırlı kalıyor. Bunlar, Avrupa Komisyonu'na göre yüksek bir karbon kaçağı riski içeren ürün grupları olarak tanınıyor. Avrupa Birliği'nde yerleşik şirketler, bu kapsama giren ürünlerin ithalatında ilgili ürünlere tekabül eden emisyon değerlerini geçiş sürecinde raporlamak ve geçiş dönemi bitince de bedellerini ödemek zorunda olacak.

ETS İÇİN ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR

Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM), 1 Ocak 2026'da tam yürürlüğe girdiğinde ise ithalatçıların her yıl bir önceki yıl AB'ye ithal edilen malların miktarını ve bunların gömülü sera gazı emisyonlarını beyan etmesi gerekecek. Bu beyandan sonra ithalatçıları, ilgili sayıda SKDM sertifikasını teslim edebilecek. Sertifikaların fiyatı, €/ton CO2 salınımı olarak ifade edilen AB ETS tahsisatlarının haftalık ortalama açık artırma fiyatına bağlı olarak hesaplanacak.

ETS kurulması SKDM'nin AB tarafında mahsuplaşması açısından oldukça önemli, çünkü kapsamdaki ürünleri üreten şirketler, ETS kapsamında sertifika almak zorunda kalacak, alınan sertifika bedelleriyle Avrupa Birliği'ne ithalatta düşülecek. Bu nedenle, SKDM'nin AB'deki geçiş süreci bitmeden gerekli düzenlemelerinin yapılması ETS'nin yürürlüğe girmesinde yararlı olacak. Buna yönelik değişikliğin de yıl sonunda ya da 2025'in ilk çeyreğinde İklim Kanunu'nun yayımlanmasıyla birlikte gerçekleşeceğini düşünüyoruz.

ETS'nin hayata geçirilmesinin ekonomik olarak bir etkisi olacağı aşikâr. Şöyle ki; ETS'nin uygulanması genellikle karbon tahsisatlarının fiyatı nedeniyle daha yüksek üretim maliyetlerine yol açıyor. Buradaki temel sorun sertifika fiyatlarının nasıl belirleneceği önemli oluyor, çünkü hem yüksek bedeller üreticileri hem de buna bağlı olarak ihracatının üretimde ilave bir maliyeti olduğu için rekabetçi gücünü olumsuz etkileyebiliyor. Yine finansal olarak, ETS'nin benimsenmesi, karbon izinlerinin açık artırma yoluyla satılması aracılığıyla gelir elde edilmesine yol açıyor. Bu gelir, ülke içindeki yeşil projeleri finanse etmek için kullanılabilir, ancak şirketler maliyetlerini tüketicilere yansıttıkça mallar ve hizmetler için fiyatların artmasına da neden olabileceğini unutmamak gerekiyor.

TEŞVİKLERİ TAKİP ETMEK ÖNEMLİ

Kapsamdaki sektörler açısından, ETS olsa da olmasa da bir maliyet ile karşı karşıya kalınması bekleniyor, çünkü ETS olmadığı durumlarda, AB'ye kapsamındaki ürünler ihraç edildiğinde tedarikçiler bu ilave maliyeti yansıtacak ya da bu kapsamda bir ürün almayacak. ETS olunca da ülkede sertifika bedelleri ton başına alınacak. Her iki durumda da karşılaşılan maliyeti önlemek adına ton başına emisyon miktarını azaltmak gerekiyor. Şirketlere ciddi maliyetler yarattığı için teşvikleri takip et-



mek, daha uygun finansmandan yararlanmak için kritik oluyor.

16 Temmuz 2021 yılında Ticaret Bakanlığı tarafından “Yeşil Mutabakat Eylem Planı” yayımlanmıştı. Bu planda, eylem planının hazırlık süreci, dayanakları ve hedefleri yer alıyordu. Hedeflerde bahsedilen “Yeşil Finansman” başlığına ilişkin, “Yeşil Dönüşüme Yönelik Hedeflere Erişimde Kullanılabilecek Finansman İmkânları” belgesi 22 Temmuz 2024 tarihinde yayımlandı ve belgenin üç aylık dönemlerde güncelleneceği belirtildi.

Söz konusu belgede, yeşil dönüşüme yönelik çeşitli Bakanlık ve ilgili kuruluş tarafından sağlanacak birçok destek ve teşvik ön plana çıkıyor. Örneğin, Ticaret Bakanlığı tarafından belirli başvuru ve koşullar sağlandığında, “Responsible” programı kapsamındaki danışmanlık hizmeti giderlerine veya “Marka TURQUALITY Destek Programı” kapsamındaki sürdürülebilirlik danışmanlığına destek verilebiliyor. Yeşil dönüşüme yönelik finansman imkânları çerçevesinde Ticaret Bakanlığı'nın yanı sıra Türk Eximbank, Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, BDDK gibi kurum ve kuruluşlar tarafından da destekler planlanıyor.

ETS İÇİN NE YAPILMALI?

İhracatçıların bu 3 yıllık raporlama döneminde, karbon ayak izi ölçümlerini yapması ve oluşacak maliyetleri tahmin etmeye çalışması dikkate alınması gereken konular arasında yer alıyor, çünkü AB'de tedarikçi, kendi maliyetlerini azaltmak için tedarikçi seçimlerinde bunu bir kriter olarak dikkate alacak gibi duruyor. Bu süre zarfında pazarda bir rekabet avantajı yaratılmazsa ihracatta pazar kaybına neden olunabilir. Bu nedenle de karbon ayak izini azaltan çalışmalara hız vermek, dönüşümde

Makaledeki bilgi ve açıklamalardan dolayı EY ve/veya Kuzey YMM ve Bağımsız Denetim A.Ş.'ye sorumluluk iddiasında bulunulamaz. Mevzuatın sık değiştirilen ve farklı anlayışlarla yorumlanabilen yapısı nedeniyle, herhangi bir konuda uygulama yapılmadan önce konunun uzmanlarından profesyonel yardım alınmasını tavsiye ederiz.

ciddi bir maliyet kalemi olacağı için teşviklerden yararlanmak ve takip etmek gerekiyor.

ETS sisteminin 2024 yılı sonu ya da izleyen yılın ilk çeyreğinde hayata geçmesi bekleniyor. Oluşacak maliyetlerin ülkemizde bir gelir olarak kalması için bu sistemin kurulması ve ithalatçı tarafından mahsup ettirilmesi gerekiyor. Aynı zamanda toplanan gelirin yeşil dönüşümü teşvik için de kullanılması oldukça önemli, ancak sistemin kurulması ihracatçının sorununu çözmiyor. Asıl sorun bu sistem kurulunca başlıyor, çünkü karbon ayak izi ölçümleri azaltılmazsa üretici üzerinde ciddi anlamda bir sertifika bedeli alım maliyeti kalıyor.

Öte yandan ETS Türkiye'de yürürlüğe girince kapsamdaki ürünlerin beyan edilme sorumluluğu ülke ithalatçılarına olacak. Bu konunun da atlanmaması gerekiyor. Çünkü ithalatta ödenecek bu bedeller ithalatçılara bir maliyet kalemi olarak yansıtacak. Bu noktada tedarikçi seçimi aynı AB'de olduğu gibi kritik olacak. Özetle ETS kurulunca, ihracatçı açısından süreçle ilgili yeni bir aşamaya geçiliyor ve sorunlarla yüzleşilmesi ve çözülmesi için yeni bir sayfa açılıyor.

ULUSLARARASI PARA FONU (IMF), KÜRESEL FİNANSAL İSTİKRAR RAPORU'NU YAYIMLADI

ULUSLARARASI PARA FONU (IMF), KÜRESEL FİNANSAL İSTİKRAR RAPORU, "ROTAYI SABİTLEMEK: BELİRSİZLİK, YAPAY ZEKÂ VE FİNANSAL İSTİKRAR" BAŞLIĞIYLA YAYIMLADI. RAPORUN, "YÜKSEK KÜRESEL EKONOMİK BELİRSİZLİK ORTAMINDA MAKROFİNANSAL İSTİKRAR" BAŞLIĞIYLA YAYIMLANAN BÖLÜMÜNDE, ENFLASYON ŞOKLARI VE ARTAN JEOPOLİTİK GERGİNLİKLER NEDENİYLE KÜRESEL EKONOMİK SONUÇLAR VE POLİTİKALARA İLİŞKİN BELİRSİZLİĞİN, KOVİD-19 SALGINI SONRASINDA DAHA DA ARTTIĞI BELİRTİLDİ.



Raporda, yüksek makroekonomik belirsizliğin; aşağı yönlü piyasa risklerini artırarak, tüketim ve yatırım kararlarını geciktirerek ve kredi arzını azaltarak makrofinansal istikrarı derinden etkileyebileceği vurgulandı. Küresel mali kriz dönemindekine benzer şekilde makroekonomik belirsizliğin artmasının hem gelişmiş hem de gelişmekte olan piyasalarda bir yıllık reel gayrisafi yurt içi hasıla büyümesini ortalama 1,2 puan düşüreceğine işaret edilen raporda, bunun ayrıca özel ve kamu sektörlerindeki yüksek borç seviyeleri gibi mevcut finansal kırılganlıkların etkisini kötüleştirme eğiliminde olduğu, gelecekteki çıktı büyümesine yönelik riskleri artıracağı kaydedildi. Raporda, yüksek makroekonomik belirsizlik ortamında finansal koşulların önemli ölçüde gevşemesinin, özellikle düşük finansal piyasa oynaklığı dönemlerinde gelecekteki çıktı büyümesine yönelik aşağı yönlü riskleri artırabileceği ifade edilerek, ancak yeterli bir makro ihtiyati politika tepkisinin bu etkiyi hafifletebileceği aktarıldı. IMF'nin raporunda ayrıca, makroekonomik belirsizliğin etkilerinin, ticaret ve finansal bağlantılar yoluyla sınırları aşarak olumsuz şoklar karşısında bulaşma riskini artırabileceğine de dikkat çekildi.

FİNANSAL İSTİKRAR İÇİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE ÖNCELİK VERİLMELİ

IMF yetkililerinin konuya ilişkin kaleme aldığı yazıda belirsizliğin, büyüme veya enflasyon gibi geleneksel göstergeler kadar kolay ölçülemeyeceği vurgulandı. Ekonomi ile piyasa arasındaki kopukluğun, olumsuz şokun ardından finansal piyasa oynaklığında ani sıçrama ve varlık fiyatlarında büyük düşüş olasılığını artırdığına değinilen yazıda, mali politikaların yüksek kamu borcu seviyelerinin borçlanma maliyetlerini artırmasını ve dolayısıyla makro finansal istikrarı tehlikeye atmasını önlemek için sürdürülebilirliğe öncelik vermesi gerektiği ifade edildi.

YAPAY ZEKÂ, FİNANSAL İSTİKRAR RİSKLERİNİ AZALTBİLECEK

Küresel Finansal İstikrar Raporu'nun "Yapay Zekâ Alanındaki Gelişmeler: Sermaye Piyasası Faaliyetleri İçin Etkileri" başlığıyla yayımlanan bölümünde de üretken yapay zeka ve ilgili atılımların, sermaye piyasalarının verimliliğini önemli ölçüde artırma potansiyeline sahip olduğu belirtildi. Raporda, iş gücü piyasalarından ve patent başvurularından elde edilen yeni kanıtların, sermaye piyasalarında yapay zekânın benimsenmesinin yakın gelecekte önemli ölçüde artacağını gösterdiğine işaret edilerek, fiyatlandırma kalıpları ve ticaret dinamiklerine ilişkin analizlerin bu yeni teknolojilerin benimsenmesiyle bazı piyasalarda tutarlı değişiklikler olduğunu belirttiği aktarıldı.

Yapay zekânın algoritmik ticaretin daha büyük ve daha güçlü kullanımıyla piyasa yapısında büyük değişikliklere neden olabileceği kaydedilen raporda, yeni ticaret ve yatırım stratejilerinin ciroyu artırabileceği ve fiyatların yeni bilgileri giderek artan bir hızla yansıtmasını sağlayabileceğine dikkat çekildi. Raporda, yapay zekânın şu anki kullanımının, makine öğrenimi ve diğer gelişmiş analitik araçların kullanımındaki mevcut eğilimlerin bir uzantısı olduğu belirtilerek, daha önemli değişikliklerin orta ila uzun vadeli bir endişe olduğunun anlaşıldığı anlatıldı. Yapay zekânın finansal istikrar risklerini azaltabileceği kaydedilen açıklamada, aynı zamanda; stres altında artan piyasa hızı ve oynaklığı, opaklık ve gözetim zorlukları, operasyonel risklerin artması gibi riskleri de getirebileceği vurgulandı. Raporda, bu risklerin çoğunun mevcut düzenleyici çerçeveler tarafından ele alındığı ancak önemli yeni ve öngörülemeyen gelişmelerin ortaya çıkabileceği ifade edildi.

Raporun tamamına <https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2024/10/22/global-financial-stability-report-october-2024> adresinden ulaşabilirsiniz.



Test
Sürüşü
İçin

Yeni Ford Puma®

Sıra Dışı Şehirlere



Ford | GELECEĞİ
BUGÜNDEN YAŞA

WLTP çevrimine göre, Puma'nın CO₂ salımı 104-157 g/km, yakıt tüketimi 4,6-6,9 L/100 km arasındadır. Pazara sunulan araçta farklılık olabilir. Ayrıntılı bilgi ford.com.tr/de.



RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200 HP

1.100 km'ye varan menzil⁽¹⁾
kendi kendine şarj teknolojisi
şehir içinde %80'e varan elektrikli sürüş⁽²⁾
dört tekerleği yönlendiren 4Control advanced
30 adede varan gelişmiş sürüş destek sistemi

keşfet



(1) wltip'ye göre tam dolu bir yakıt deposu ile.

(2) bataryanın durumu ve sürüş koşullarına bağlı olarak değişebilir. (kaynak: Renault iç çalışması, 2023)

Renault Rafale E-Tech full hybrid'in wltip standartlarına göre co₂ salımı 107-113 g/km aralığındadır, yakıt tüketimi ise 5,0 lt/100 km'dir. temsili model üzerinde gösterilen ekipman ve aksesuarlar, versiyonlara ve satışa sunuldukları ülkelere göre farklılık gösterebilir. ayrıntılı bilgi yetkili satıcılar ve renault.com.tr'de. © a. doroszewicz

Renault'nun tercihi Castrol

renault.com.tr

S&P Global
Mobility

KÜRESEL OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN KARBON AZALTIM HEDEFİ OLUMLU YÖNDE İLERLİYOR

HÜKÜMETLERİN BAĞLAYICI DÜZENLEMELERİ VE OTOMOTİV SEKTÖRLERİNİN NET SIFIR HEDEFLERİ, KARBON EMİSYONLARINI ÖNEMLİ ÖLÇÜDE AZALTIYOR. BU SÜREÇTE, ELEKTRİKLİ ARAÇ SATIŞLARININ ARTMASININ VE TEDARİK ZİNCİRLERİNİN KARBONSUZLAŞTIRILMASININ KRİTİK ÖNEME SAHİP OLDUĞUNU AKTARAN S&P GLOBAL MOBİLİTY SÜRDÜRÜLEBİLİR MOBİLİTE UZMANLARI, KÜRESEL OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNİN ENERJİ DÖNÜŞÜMÜNE YAKLAŞIMINI ELE ALDI.

Batarya elektrikli araçların (BEV'ler) büyümesi, yüksek başlangıç maliyetleri, sınırlı şarj altyapısı, tutarsız düzenlemeler ve tüketicilerin hibrit seçeneklere olan eğilimi gibi faktörler nedeniyle başlangıçta beklenenden daha yavaş gerçekleşti. Ancak batarya teknolojisinin gelişmesi, maliyetlerin düşmesi, şarj altyapısının genişlemesi ve hükümet politikalarının BEV'leri desteklemesiyle BEV'lerin benimsenmesinin önümüzdeki yıllarda hız kazanması bekleniyor. Otomobil üreticileri, özellikle araçların kullanım aşamasındaki Scope 3 emisyonlarını azaltmaya odaklanarak değer zincirlerini karbon nötr hale getirme zorluğuyla karşı karşıya. Bazı üreticiler agresif karbon azaltma hedefleri belirlerken, bazıları daha ılımlı yaklaşımlar tercih etti. BEV'lere geçişin, araç kaynaklı küresel CO2 emisyonlarında önemli bir azalma sağlaması bekleniyor. BEV dağıtımını desteklemek için bataryalara olan talebin artmasıyla birlikte karbon azaltma çabalarının otomotiv tedarik zincirine kayması gerekecek. Bu da araç tedarik zincirleriyle ilgili artan enerji ve malzeme girdilerinin ele alınmasını ve sürdürülebilir kaynak kullanım uygulamalarının sağlanmasını gerektirecek.

BEV'LERİN ZORLUKLARI VE BEKLENTİLERİ

BEV'lerin büyümesi, başlangıçta beklenenden yavaş olmuştur. Bu duruma katkıda bulunan üç ana faktör vardır:

- 1. Yüksek Maliyet:** BEV'ler, geleneksel içten yanmalı araçlardan daha pahalıdır. Yüksek maliyetin başlıca nedeni, kullanılan batarya teknolojisinin pahalı olmasıdır. Ancak, batarya maliyetlerinin düşmesi ve üretim ölçeklerinin artması bekleniyor.
- 2. Sınırlı Şarj Altyapısı:** Uzun mesafe yolculukları için yeterli şarj istasyonu bulunmaması, tüketicilerin endişelerini artırıyor.
- 3. Düzenleyici Engeller:** Bazı bölgelerdeki düzenlemeler, sıfır emisyonlu araç teşviklerine yeterince destek vermiyor. Ayrıca, vergi teşvikleri karmaşık hale gelmiş ve BEV fiyatlarını artırmıştır. Bu zorluklara rağmen, BEV üretimi ve satışlarının artması bekleniyor. Batarya teknolojisindeki gelişmeler, genişleyen şarj altyapısı ve destekleyici hükümet politikaları benimsemeyi artıracak unsurlardır. Ayrıca, BEV modellerinin çeşitliliği artmış, bu da tüketici talebini olumlu etkilemiştir.

DÜZENLEYİCİ FAKTÖRLER ALTINDA KARBONSUZLAŞTIRILMIŞ EGZOS EMİSYONLARI

2023 Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli raporuna göre, ulaşım sektörü küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık yüzde 23'ünü oluşturarak önemli bir emisyon kaynağıdır. Elektrifikasyon, egzoz CO2 emisyonlarını azaltmanın en etkili yollarından biridir ve yerel düzenlemelerle destekleniyor. AB, Çin ve ABD gibi büyük pazarlar, yakıt verimliliği ve alternatif yakıt teknolojilerini teşvik etmek için çeşitli mekanizmalar geliştirmiştir.

S&P Global Mobility'ye göre, içten yanmalı araçların küresel satıştaki payı 2020'de yüzde 92 iken, 2025'te yüzde 60'a, 2035'te ise yüzde 18'e düşmesi bekleniyor. Otomobil üreticileri, yeni araç filolarını bölgesel yakıt tüketimi ve egzoz CO2 standartlarına uydurmak için teknolojilere yatırım yapıyor. 2025 ve 2030 hedeflerinin AB'de genel olarak karşılanması bekleniyor, ancak bazı geleneksel üreticilerin uyum sağlamakta zorluk yaşayabileceği öngörülmüyor.

S&P Global Mobility, elektrifikasyonun 2035 yılına kadar küresel yeni hafif araç filosunun ortalama egzoz CO2 emisyonlarını yüzde 75 oranında azaltacağını öngörüyor. AB'nin daha düşük karbon yoğunluğuna sahip elektrik üretimi ile en düşük hafif araç kullanım aşaması karbon yoğunluğuna sahip olması beklenirken, Çin, BEV payında lider konumda olsa da daha karbon yoğun bir elektrik şebekesine sahiptir.

OTOMOBİL ÜRETİCİLERİNİN DEĞER ZİNCİRİNİ KARBONSUZLAŞTIRMA TAAHHÜTLERİ

Otomotiv endüstrisinde, araçların kullanım aşamasından kaynaklanan karbon ayak izini azaltmanın yanı sıra, yukarı akış tedarik zincirinin etkilerinin de önemini giderek arttırdığına dair bir farkındalık oluşuyor. Son yıllarda birçok otomobil üreticisi, genellikle 2040'lar ve 2050'ler itibarıyla net sıfır hedeflerine ulaşmayı veya karbon nötr olmayı taahhüt etmiş, bu doğrultuda ara hedefler ve uygulanabilir planlar belirlemiştir. Araçların kullanım aşamasındaki CO2 emisyonlarını karbonsuzlaştırmak, otomobil üreticilerinin araç enerji verimliliği iyileştirmeleri ve elektrifikasyon konusundaki teknolojik yol haritalarıyla uyumlu hale geliyor; bu hedefler doğrudan egzoz emisyonlarının azaltılmasını hedef alıyor. Volvo ve Jaguar Land Rover gibi otomobil üreticileri, ürünlerinin kullanım aşamaları için yüzde 50'den fazla karbon azaltma hedefleri belirlemiştir. Benz, BMW ve Ferrari daha ılımlı bir yaklaşım benimseyerek, sektör ortalamalarıyla uyumlu hedefler belirlemiştir. Ford ve General Motors ise, 2019-2018 kullanım aşaması karbon profilleri ile kıyaslandığında, her araç için yaşam boyu kilometre başına karbon azaltmalarının yarısından fazlası için 2030'ların ortasını hedefliyor.

ELEKTRİFİKASYON ÇAĞINDA KARBONSUZLAŞTIRMA

BEV satışları artarken, BEV'lerin sıfır emisyon perspektifinin yeniden değerlendirilmesi gerekiyor. BEV'ler egzozdan CO2 emisyonu üretmese de, elektrik üretimi, malzeme çıkarımı ve batarya üretimi süreçleri CO2 emisyonlarına neden olabilir. Bu nedenle, BEV'lerin karbonsuzlaştırma etkileri değerlendirilirken bu süreçler de dikkate alınmalıdır. S&P Global Mobility'nin verilerine göre, 2023'te ICE (İçten Yanmalı Motor) araçların küresel CO2 emisyonlarına katkısı önemli ölçüde azalmıştır. 2025'e kadar bu araçların emisyonları küresel toplamın yüzde 64'üne, 2035'te ise yüzde 36'ya düşmesi bekleniyor. Otomobil üreticileri, motor tasarımını optimize ederek ve alternatif yakıtlar kullanarak emisyonları azaltabilir. Bir ICE aracın BEV ile değiştirilmesi, kat edilen kilometre başına CO2 emisyonunu yüzde 75'ten fazla azaltabilir; ancak bu oran, elektrik kaynağına bağlı olarak değişir. BEV satışları arttıkça, küresel hafif araç kullanım aşaması CO2 emisyonlarının payı da artacak; 2020'de yüzde 1'in altında olan bu oran, 2030'da yüzde 15'e, 2035'te ise yüzde 23'e yükselebilir.

OTOMOTİV TEDARİK ZİNCİRİNİN YUKARI KISIMLARINDA KARBONSUZLAŞTIRMA BASKILARI

Elektrikli araç (EV) satışlarındaki artış, bu araçların ortalama batarya kapasitesindeki sürekli büyüme ile mümkün oluyor. BEV'ler ve PHEV'lerin (Plug-in Hibrit Elektrikli Araçlar) ortalama batarya kapasiteleri son 10 yılda artmış olup, 2035'te PHEV'lerin yüzde 76 ve BEV'lerin yüzde 46 artması bekleniyor. Bu durum, elektrikli sürüş menzili artırarak tüketicilerin menzil kaygılarını hafifletiyor.

Küresel lityum iyon batarya talebi de artıyor. Bu talebin neredeyse yüzde 95'i BEV'lerden kaynaklanıyor. Artan elektrifikasyon, otomobil üreticilerinin uyumunu artırıyor ve araçların karbon ayak izlerini azaltıyor. Ancak, karbonsuzlaştırma odak noktası tedarik zincirinin yukarı kısımlarına kaydırılmalıdır. BEV'lerin artışı, daha fazla mineral kullanımı ve daha ağır bataryalar gerektirecektir. Yeni araçların yaşam döngüsü karbon ayak izi, malzeme girdilerindeki gömülü CO2 emisyonları nedeniyle uzun vadede önemli bir konu olacaktır. Üreticiler, yukarı tedarik zincirindeki emisyonların yüzde 15-20'sini rapor ediyor; bu oran, bir aracın yaşam döngüsü karbon ayak izinin yüzde 30 veya daha fazlasını oluşturması bekleniyor.

Gelecekteki araçlar, daha düşük karbon yoğunluğuna sahip ham maddeler ve temiz enerji üretilecektir. Ancak, uzun menzilli BEV talepleri, bu çabaların etkilerini dengeleyecektir. 2030 yılında yeni BEV'lerin kullanım aşaması karbon ayak izinin, 2020'de satılanlara göre yüzde 35 daha düşük olması beklenirken, yukarı karbon ayak izindeki azaltım yüzde 10-15 arasında kalabilir.

SONUÇ

BEV'lerin büyümesi, yüksek başlangıç maliyetleri, sınırlı şarj altyapısı, tutarsız düzenlemeler ve tüketicilerin hibrit seçeneklerine olan tercihi gibi faktörler nedeniyle başlangıçta beklenenden daha yavaş gerçekleşmiştir. Ancak, batarya teknolojisinin gelişmesi, maliyetlerin düşmesi, şarj altyapısının genişlemesi ve hükümet politikalarının BEV'leri desteklemesi ile önümüzdeki yıllarda BEV kabulünün hızlanması bekleniyor. İlerleme, başlangıçta beklenenden daha yavaş olsa da, otomobil üreticileri bölgesel yakıt/CO2 uyum standartlarını karşılamak ve değer zinciri karbonsuzlaştırma taahhütleri için karbon azaltım hedefleri belirlemişlerdir. Otomobil üreticilerinin, araç filolarının kullanım aşamasındaki Scope 3 emisyonlarını azaltmak için BEV'lere yatırım yapmaya devam etmesi bekleniyor. Otomotiv endüstrisinin elektrifikasyon çabaları, daha geniş bir enerji geçiş stratejisinin bir parçasıdır. Karbonsuzlaştırma çabaları, BEV dağıtımını desteklemek için bataryalara olan talebin artmasıyla birlikte, otomotiv tedarik zincirinin yukarısına kaydırılmalıdır. Bu, araç tedarik zincirleriyle ilişkili artan enerji ve malzeme girdileriyle başa çıkmayı ve sürdürülebilir tedarik uygulamalarını sağlamayı gerektirecektir.





YILLIK KARBON EMİSYONLARINDA ARTIŞ YAŞANIYOR

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER RAPORLARI, KÜRESEL ISINMAYI 1,5°C SINIRINDA TUTMAK İÇİN 2030'A KADAR EMİSYONLARIN YÜZDE 42 ORANINDA AZALTILMASI GEREKTİĞİNİ VURGULUYOR. AZERBAYCAN'DAKİ BM İKLİM GÖRÜŞMELERİNDE VERİLERİ SUNAN BİLİM İNSANLARI, BU YILKI ARTIŞIN GEÇEN YILKI YÜZDE 1,4'LÜK ARTIŞTAN DAHA DÜŞÜK OLDUĞUNU BELİRTİYOR.

İklim değişikliğini yavaşlatmak için emisyonların hızla azaltılması gerektiği uyarısına rağmen, araştırmacılar fosil yakıt kaynaklı CO2 emisyonlarında zirveye ulaşıldığına dair hâlâ bir işaret olmadığını ifade ediyor. Araştırmacının yazarlarından Stephen Sitch, dünyanın fosil yakıtları bugünkü seviyede yakmaya devam etmesi halinde, 2015 yılında Paris'te yapılan iklim görüşmelerinde kabul edilen sınır olan sanayi öncesi seviyelerin 1,5 santigrat derece üzerine çıkmasına altı yıl kaldığını söyledi.

Exeter Üniversitesi'nden iklim bilimci Mike O'Sullivan, "Emisyonları azaltmak için küresel ölçekte yeterince çaba göstermediğimiz açık. Hırslımızı büyük ölçüde arttırmalı ve fosil yakıt çıkarlarına bu kadar bağlı kalmadan bir şeyleri nasıl değiştirebileceğimizi düşünmeliyiz." O'Sullivan, bilim adamlarının zengin ülkelerden bildirilen emisyonları ve petrol endüstrisi verilerini kullandığını söyledi. 2024 rakamı son birkaç ayın projeksiyonlarını da içeriyor.

KARBON EMİSYONLARI NEREDE ARTMAYA DEVAM ETTİ?

Küresel Karbon Projesi, en büyük dört karbon salımcısı olan Çin, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Hindistan ve Avrupa için 2023 yılı rakamlarını açıkladı. Ayrıca yaklaşık 200 ülke için daha ayrıntılı ve nihai veriler de sundu. Karbon emisyonlarındaki bu artış, çoğunlukla Çin ve gelişmekte olan ülkelerden kaynaklanıyor.

Analistler, dünya karbon emisyonlarının yüzde 32'sini tek başına üreten Çin'in emisyonlarının zirveye ulaşmasını bekliyordu. Ancak Küresel Karbon Projesi'ne göre, Çin'in karbon emisyonları 2023'e kadar yüzde 0,2, kömür kaynaklı kirlilik ise yüzde 0,3 oranında arttı. Araştırmacı O'Sullivan, bu artışın iki ay içinde sınırlanabileceğini belirtti ve Çin'in emisyonlarının "temelde sabit" olduğunu ifade etti. Bu durum, dünya karbon emisyonlarının yüzde 8'ini oluşturan ve üçüncü en büyük karbon yayıcısı olan Hindistan'ın artış oranıyla kıyaslandığında oldukça düşük. Bilim insanları, Hindistan'ın karbon kirliliğinin 2024'te yüzde 4,6 oranında artacağını öngörüyor. Karbon emisyonları, hem ABD hem de Avrupa Birliği'nde düşüş gösterdi. ABD'de emisyonlar, kömür, petrol ve çimento kullanımındaki azalma sayesinde yüzde 0,6 oranında düştü ve 2024'te dünya karbon emisyonlarının yüzde 13'ünden sorumlu oldu. Tarihsel olarak bakıldığında, ABD 1950'den bu yana dünya emisyonlarının yüzde 21'ini üretmiş durumda. Bu da gazın atmosferde yüz yıllarca kalması nedeniyle önemli bir oran. O'Sullivan, karbon emisyonlarında istikrarlı bir düşüş yaşayan 22 ülke arasında ABD'yi de saydı. 2014-2023 arasında en büyük emisyon düşüşleri ABD, Japonya, Almanya, İngiltere ve Ukrayna'da görüldü. Dünya karbon kirliliğinin yüzde 7'sini oluşturan Avrupa'da ise kömür kaynaklı emisyonlardaki büyük düşüşle birlikte karbon salımları geçen yıla göre yüzde 3,8 azaldı.

AB ELEKTRİKLİ ARAÇ PAZARININ GÖRÜNÜMÜ 2025'TE KÖTÜLEŞEBİLİR

S&P GLOBAL'İN YENİ VERİLERİNE GÖRE, AB'DE BATARYALI ELEKTRİKLİ ARAÇLARIN (BEV) GÖRÜNÜMÜ KÖTÜLEŞMEYE DEVAM EDİYOR. S&P GLOBAL, 2025 YILINDA BATARYALI-ELEKTRİKLİ ARAÇLARIN PAYININ YÜZDE 21 OLACAĞINI TAHMİN EDİYOR. BU, S&P GLOBAL'İN 2024'ÜN İLK YARISINDA YÜZDE 27 OLAN TAHMİNİNDEN ÖNEMLİ BİR AŞAĞI YÖNLÜ REVİZYON. BU REVİZYONUN BAŞLICA NEDENİ, ELEKTRİKLİ ARAÇLARA YÖNELİK TALEBİN KÜRESEL ÇAPTA AZALMASIYLA BİRLİKTE DEĞİŞEN PAZAR KOŞULLARI.



2025'te daha düşük bir bataryalı-elektrikli araç pazar payının, AB'nin 2025 karbon emisyonu hedeflerine ulaşılmasını çok daha zor hale getirmesi muhtemel. Bunun nedenleri arasında, BEV pazar payını ve satışlarını artırmanın, araç üreticilerinin bu hedeflere ulaşmayı planladıkları temel yollardan biri olması bulunuyor.

Diğer yollar arasında daha yüksek emisyonlu üreticilerin daha düşük emisyonlu üreticilerle ortaklık kurması ve daha verimli araç modellerine odaklanmak için satış stratejilerini değiştirmesi yer alıyor. Gelecekte bir dizel ya da benzinli motora yardımcı olması için batarya ile çalışan küçük bir elektrik motorunun kullanılmasını içeren hafif hibrid teknolojisi de bu hedeflere ulaşılmasına katkıda bulunabilir.

Çek Ulaştırma Bakanı Martin Kupka, ACEA web sitesinde yaptığı açıklamada, "Hedefe yönelik bir otomotiv sanayi eylem planı olmaksızın ABD ve Çin'in gerisinde kalma riskiyle karşı karşıyayız. Gerçeklik kontrolü, AB'nin otomobil üreticilerinin iddialı CO2 azaltma hedeflerine ulaşması için daha esnek bir sisteme sahip olması gerektiğini gösteriyor. Sektörün ceza ödemek yerine kârlarını yeni çözümlere yatırım yapmak için kullanmasını sağlamalıyız." diye konuştu.

ACEA GENEL MÜDÜRÜ SİGRİD DE VRİES: YAKLAŞMAKTA OLAN KRİZ ACİL EYLEM GEREKTİRİYOR

ACEA Genel Müdürü Sigrid de Vries basın açıklamasında şu değerlendirmeleri paylaştı:

"Yaklaşmakta olan kriz acil eylem gerektiriyor. Tüm göstergeler, hızlanmaya ihtiyaç duyulan bir dönemde AB elektrikli araç pazarının durgunlaştığına işaret ediyor. AB üreticileri için 2025 yılında ortaya çıkacak orantısız uyum maliyetlerinin yanı sıra, tüm karayolu taşımacılığını karbonsuzlaştırma politikasının başarısı da risk altında. Bazı Avrupa Komisyonu üyelerinin onay oturumlarında düzenleyici öngörülebilirlik ve istikrarı vurgulamalarını takdirle karşılıyoruz, ancak istikrar kendi başına bir hedef olamaz. Üreticiler büyük yatırımlar yaptılar ve yapmaya devam edecekler. Avrupa, işe yarayan bir strateji benimseyerek yeşil dönüşüm rotasında kalmalıdır."

AUTO KING, “DEĞİŞTİRME ONAR” STRATEJİSİYLE SİGORTA SEKTÖRÜNE DEĞER KATMAYA DEVAM EDİYOR

Sigorta sektörü ile 21 yıl gibi uzun bir geçmişe dayanan iş birlikleri sayesinde Auto King, Türkiye genelindeki sigorta şirketleriyle entegre çalışarak otomobil hasar onarım hizmetlerinde en iyi deneyimi yaşatmak için hizmet ve çözüm üretmeyi sürdürüyor. Auto King, özellikle hasar onarım süreçlerini dijital platformlara taşıyarak müşterilerine ve sigorta şirketlerine fayda sağlamaya devam ediyor. Auto King Genel Müdürü Serkan Süer, Sigorta sektörünün gelişimine sürdürülebilir katkı sağlayan bir iş ortağı olarak, bugün sektörün yüzde 93’ü ile iş birliği içinde olmanın gururunu yaşıyoruz. Bu iş birlikleri sayesinde, sigorta şirketlerinin hasar yönetiminde öngörü sahibi olmasına ve süreçlerin en verimli şekilde yürütülmesine destek oluyoruz. Ayrıca, ‘Değiştirme, onar’ yaklaşımımızla, hem sigorta maliyetlerini düşürmek hem de çevresel sürdürülebilirliği desteklemek önceliklerimiz arasında yer alıyor. Geniş servis ağıımız ve eğitimli teknik ekiplerimizle sunduğumuz mini onarım ve mobil onarım konseptleri, sigorta şirketlerine yılda ortalama yüzde 85 oranında maliyet tasarrufu sağlıyor. Bu doğrultuda, sektörümüzle birlikte daha sürdürülebilir ve verimli bir gelecek için çalışmaktan memnuniyet duyuyor, bu anlamlı haftayı kutluyorum.” dedi. Dijitalleşmeye erken uyum sağlayan Auto King, operasyonel süreçlerini dijital platformlara taşıyarak, hasar yönetiminde benzersiz bir hız, kolaylık ve şeffaflık sağlıyor. Merkezi işletme programı olan AKIS sayesinde, tüm hasar işlemleri dijital olarak takip edilebiliyor ve müşteri bekleme süreleri minimuma indiriliyor. Bu altyapı, sigorta şirketlerine operasyonel verimlilik sağlarken, müşterilere de sorunsuz bir deneyim sunuyor.



CASTROL AUTO SERVICE, 50 İLDE 100 SERVİS NOKTASIYLA KALİTELİ ARAÇ BAKIM HİZMETİNİ GENİŞLETİYOR



Castrol’ün her marka araç sahibi için kaliteli bakım ve onarım hizmeti sunan Castrol Auto Service’in geniş ağına Mardin’de yer alan Sinan Otomotiv de katıldı. Böylece Castrol Auto Service’in 100. hizmet noktası faaliyete geçti. Mardin’de bulunan Sinan Otomotiv’in Castrol

Auto Service ağına katılmasıyla bölgedeki varlığını güçlendiren marka, böylece büyükşehirler başta olmak üzere Türkiye genelinde 50 ilde 100 servis ağına ulaşmış oldu. Türkiye genelindeki hizmet ağını her geçen gün daha da genişleten Castrol Auto Service, markanın 125 yıla ulaşan deneyimini araç bakım ve onarım hizmetlerine taşımaya devam ediyor. Tek noktadan hayatı kolaylaştıran bakım hizmetleri sağlayan Castrol Auto Service, Mardin’deki yeni lokasyonu ile Türkiye’deki varlığına güç kattı. TÜV Rheinland tarafından sertifikalandırılan ve düzenli olarak denetlenen Castrol Auto Service noktaları, Türkiye’de bu kalite standardına sahip tek servis ağı olarak öne çıkıyor. Sinan Otomotiv de bu servis ağıının bir üyesi olarak, alanında uzman ustaları ve profesyonel ekipmanları ile yüksek standartta bakım ve onarım hizmeti sunuyor. Böylece araç sahiplerine güvenilir, kaliteli ve profesyonel bir araç bakım ve onarım deneyimi sağlanıyor. Castrol’ün üstün madeni yağlarıyla birlikte, araçlarda kullanılan yedek parçalar orijinal ya da üretici standartlarına uygun olarak değiştirilerek motor performansı, yakıt tasarrufu ve uzun ömürlülük elde ediliyor. Castrol Auto Service’in müşteri odaklı yaklaşımıyla dikkat çeken son üyesi Sinan Otomotiv, Mardin Kızıltepe’de tüm araç markalarına hizmet vererek bölgedeki araç sahiplerine güvenilir ve kaliteli bakım ve onarım sunuyor.

BRİSA, 2024 YILI ÜÇÜNCÜ ÇEYREK FİNANSAL SONUÇLARINI AÇIKLADI

Sabancı Holding ve Bridgestone Corporation iştiraki Brisa, 1 Ocak-30 Eylül 2024 dönemine ait finansal sonuçlarını açıkladı. Brisa, 2024 yılının üçüncü çeyreğinde de güçlü finansal yapısını koruyarak pazardaki lider konumunu pekiştirmeye devam etti. Yenilikçi çözümleri ve geniş ürün yelpazesi ile mobilite alanında öncü olan Brisa, iç pazardaki değişen tüketici ihtiyaçlarına yanıt vererek güçlü marka imajını sürdürdü. Brisa, yılın ilk dokuz ayında, Bridgestone, Lassa ve Dayton markaları ile yenileme pazarında konumunu korurken, OE lastik pazarında pazar payını artırdı. Ocak-Eylül 2024 döneminde geçen yılın aynı dönemine göre Lassa markası ile Orta Avrupa, Batı Avrupa ve Kuzey Afrika pazarlarında satışlarını artırdı ve toplam 21 ülkede pazar payı kazandı.

Brisa’nın 2024 yılı ilk üç çeyrek performansını değerlendiren Brisa CEO’su Haluk Kürkcü, “Brisa olarak mobilite dönüşümündeki liderliğimizi güçlü şekilde sürdürüyor ve müşterilerimize değer katmak için inovatif çözümler sunuyoruz. Mobiliteye bütüncül bir yaklaşım getiren Otopratik ve Arvento gibi hizmetlerimiz, müşterilerimizin ihtiyaçlarına hızlı yanıt verirken sektöre de öncülük ediyor. Arvento Mobil Sistemler ile toplam hizmet verdiğimiz cihaz



sayısı 820 bine ulaştı. Mobilite merkezleri olarak konumlandığımız Otopratik, Otopratik Midi ve Propatik mağazalarımız ile 62 ilde 146 noktada hizmet veriyoruz (KKTC dahil). Bu noktalarımızla Türkiye’nin yüzde 75’ini kapsıyoruz. Elektrifikasyon trendi ile birlikte elektrikli araçların hem ürün hem de hizmet anlamında beklentilerini en üst seviyede karşılamaktan gurur duyuyoruz. Bu dönemde Bridgestone Enliten ve Lassa Nextgen teknolojisi ile ürettiğimiz, elektrikli ve hibrit araçlarla uyumlu lastiklerimizin toplam satışlarımızdaki payında ciddi bir artış oldu. Otopratik noktalarımızda elektrikli araç şarj istasyonlarımızı yaygınlaştırdık. Türkiye’nin elektrikli araç dönüşümünün ivmelenmesine destek oluyoruz” dedi.

YENİLİKÇİ GİRİŞİMLER GARANTİ BBVA’NIN SPONSOR OLDUĞU İSTANBUL VENTURE DAY’DE BULUŞTU



Garanti BBVA, startup ekosistemini desteklemek ve yenilikçi fintech çözümlerine katkı sağlamak amacıyla, Madrid’deki uluslararası üniversite IE University iş birliğiyle, İstanbul Venture Day etkinliğini gerçekleştirdi. İspanyol ve İtalyan konsolosluklarının da katılımıyla gerçekleşen İstanbul Venture Day, IE University tarafından düzenlenen Venture Day serisinin İstanbul ayağını oluşturdu. Etkinliğe katılan startup’lar İtalya ve İspanya’dan yatırımcılarla tanışıp bu ülkelerdeki pazarlar ve yatırım fırsatları hakkında bilgi edindi.

Etkinlikte fintech sektöründe faaliyet gösteren startup’lar, yatırımcılar ve danışmanların deneyimlerini paylaştığı panellerin yanı sıra regtech, martech, adtech vb. fintech’lerle entegre çalışan sektörlerden 5 startup’ın mücadele ettiği bir yarışma gerçekleşti. İstanbul Venture Day’in birincisi Zuzzuu, South Summit yarı finalinde yarışarak, finalde de South Summit’e katılabilmek için mücadele edecek. İstanbul Venture Day ile ilgili bilgi veren Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı Ceren Acer Kezik, “Türkiye’nin lider dijital bankası olan Garanti BBVA’da yenilikçilik, teknoloji ve girişimcilik ekseninde uzun yıllara dayanan bütüncül çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Girişimcilik ekosisteminin büyümesinin, ülkemiz ekonomisi ve geleceği için hayati önem taşıdığının bilinciyle girişimcileri stratejik olarak önceliklendiriyoruz. Çalışmalarımız kadın girişimciliğinden teknoloji tabanlı girişimcilığe kadar, özel ürünler ve hizmetlerle desteklenen geniş bir yelpazeye yayılıyor. Bu kapsamda IE University’nin düzenlediği Venture Day’in İstanbul ayağını gerçekleştirmekten büyük heyecan duyuyoruz. Bu işbirliği, Türkiye’deki startup ekosistemiyle yurt dışındaki yatırımcılar arasında uluslararası köprü kurmanın önemini de vurguluyor. İtalya ve İspanya’dan gelen yatırımcılarla ülkemizdeki startuplarla kurduğu etkileşim onların büyümelerine, ölçeklenmelerine ve Avrupa pazarlarına genişlemelerine fırsat tanıyacak.” dedi.

AUTOROLA GÖNÜLLÜLERİ, 46. İSTANBUL MARATONU'NDA ÇOCUKLARIN EĞİTİMİ İÇİN KOŞTU



Autorola Türkiye ekibi, bu yıl 46.'sı düzenlenen İstanbul Maratonu'nda Türkiye Eğitim Gönüllüleri Vakfı (TEGV) yararına koşarak anlamlı bir dayanışmaya imza attı. Autorola Gönüllüleri, onlarca çocuğun bir yıllık eğitim masraflarını karşılamayı hedefleyerek maratonda yerini aldı.

TEGV ile iş birliği içinde yürütülen bu başış sürecinde, Autorola ekibi çocukların eğitim hayatlarına destek olmanın gururunu ve mutluluğunu yaşadı. Maratona katılan gönüllüler, takım ruhuyla koşarak sosyal sorumluluk bilincini pekiştirirken çocukların geleceğine katkıda bulunmanın önemini bir kez daha vurguladı. Autorola Türkiye Genel Müdürü Oğuzhan Saygı maratona katılımları hakkında, "Çocukların eğitimine katkıda bulunarak onların geleceğine yatırım yapmak, Autorola ailesi olarak bize büyük bir mutluluk veriyor. Bu anlamlı koşuda yer almak ve TEGV gibi önemli bir vakfa destek olmak bizim için çok değerli" dedi. Autorola Türkiye, sosyal sorumluluk bilinciyle hareket ederek, eğitim desteği ve fırsat eşitliği sağlamak adına çeşitli projelerle topluma katkıda bulunmaya devam ediyor.

BAKIRCI YENİLİKÇİ ÇALIŞMALARINI SÜRDÜRMeye DEVAM EDİYOR

10-14 Eylül 2024 tarihlerinde düzenlenen Automechanika Frankfurt Fuarı, otomotiv dünyasının önde gelen temsilcilerini bir araya getirdi. Bakırcı da bu etkinlikte yerini alarak, distribütörlüğünü yaptığı firmaların en yeni teknolojilerini inceleme ve sektördeki yenilikleri değerlendirme fırsatını buldu. Otomotiv satış sonrası hizmetleri alanında verimliliği ve sürdürülebilirliği artıracak çözümleri keşfetmek üzere kapsamlı araştırmalar yapan Bakırcı, sektöre yön veren gelişmeleri yerinde gözlemleyerek müşteri odaklı hizmet anlayışını güçlendirmeyi amaçladı. Fuar sırasında, uluslararası alanda itibarlı bir yere sahip olan BEM (Bundesverband EMobilität) ile mobiliteye yönelik çalışmaları ileriye taşıyacak görüşmelere imza atıldı. Görüşmelerde, iş ortaklığının derinleştirilmesi ve özellikle yeni teknolojik araçlara odaklanan eğitim programlarının planlanması gibi önemli konular ele alındı. Bu programların, yeni otomotiv teknolojileri ve satış sonrası hizmetlerdeki gelişmeleri kapsayacak şekilde düzenlenmesi, hem şirketin hem de iş ortaklarının bilgi birikimini artırmayı ve sektördeki standartları yükseltmeyi hedefliyor. BEM'in Türkiye temsilcisi ve uluslararası temsilcilikler sorumlusu Mustafa Atık, yapılan görüşmelerin verimliliğini ve iş birliğinin gelecekteki projelerde daha da güçleneceğini vurguladı. Bakırcı ile birlikte Automechanika İstanbul'da gerçekleştirilecek ortak katılım planının, iş birliğinin sağlam temeller üzerine inşa edildiğini gösterdiği ifade edildi. Automechanika Frankfurt 2024, sektördeki yenilikleri takip etme ve iş ortaklarıyla verimli iş birlikleri geliştirme açısından önemli bir platform sundu. Bu ziyaret, Bakırcı'nın teknoloji ve inovasyona verdiği önemi bir kez daha gözler önüne sererken, iş ortaklarıyla sürdürülebilir ve güçlü bağlar kurma vizyonunu pekiştirdi.



MOTOR AŞIN'DEN LOGO YAZILIM DESTEĞİYLE DİJİTAL DÖNÜŞÜM HAMLESİ

50 yılı aşkın süredir Türkiye'nin önde gelen yedek parça tedarikçilerinden biri olan Motor Aşın, müşteri memnuniyetini ve operasyonel verimliliği artırmak amacıyla dijital dönüşüm süreçlerini yeniden yapılandırdı. Bu kapsamda Türkiye'nin en büyük yerli iş yazılımı şirketi Logo Yazılım'ın sunduğu yenilikçi çözümlerle, dijitalleşme yolculuğunda güçlü bir adım attı. Kurumsal kaynak planlamadan depo yönetim sistemlerine ve B2B çözümlerine kadar birçok çözümü kapsayan iş birliğiyle birlikte Motor Aşın; operasyonlarını hızlandırırken maliyet avantajı elde ediyor. Tüm yedek parça süreçlerini otomatize ederek tek bir platform üzerinden zaman ve mekândan bağımsız olarak yönetebiliyor. Mevcut sistemlerin modernize edilmesiyle birlikte artan sektörel rekabette öne geçmeyi amaçlayan şirket, dijital dönüşümün getirdiği yenilikleri iş süreçlerine entegre ederek müşterilerine daha hızlı ve kaliteli hizmet sunacak. Logo Yazılım iş ortağı Netline'in da yer aldığı projede veri analitiği ve otomasyon alanlarında önemli adımlar atılırken, sektördeki diğer firmalara da ilham kaynağı olmak hedefleniyor. Otomotivdeki ayak izlerini genişletmeye devam etiklerini ifade eden Logo Yazılım Türkiye Genel Müdürü Akın Sertcan, "Dijitalleşen dünyayla birlikte bilgi teknolojileri bir maliyet merkezi olmaktan çok, şirketlerin geleceğini şekillendiren stratejik konuma sahip bir modele dönüştü. Otomotiv de, çevik yapısı sayesinde dijital dönüşümde öncü sektörler arasında yer alıyor. Türkiye'nin en büyük yerli iş yazılımı şirketi olarak çözümlerimiz ve danışmanlık hizmetlerimizle müşterilerimizin bu süreçte her an yanında olarak gelecek projeksiyonu için yol gösteriyoruz. Motor Aşın ile gerçekleştirdiğimiz 360 derece dönüşüm projesinin sektör için önemli bir referans oluşturacağına inanıyoruz" dedi.



KIVRAK, TEKNOLOJİK VE RENKLİ YENİ SWIFT ÖN SATIŞTA

Kıvrak, teknolojik ve renkli tasarımıyla dikkat çeken yeni Suzuki Swift, sınıfında fark yaratacak yakıt verimliliği ve gelişmiş güvenlik özellikleriyle 1 milyon 359 bin TL'den başlayan fiyatlarla ön siparişe açıldı. Yeni Suzuki Swift, yeni versiyonları Life ve Pulse donanım seviyeleriyle kasım ayı itibarıyla showroomlardaki yerini aldı. Suzuki'nin Akıllı Hibrit Teknolojisi (SHVS) ile donatılarak segmentinde en rekabetçi tüketim değerlerini sunan Yeni Swift, 1.2 litrelik 3 silindirli benzinli motoru ve Suzuki Akıllı Hibrit Teknolojisi ile düşük yakıt tüketimi ve yüksek performans sunarken, aynı zamanda 100 km'de yalnızca 4.7 litre karma yakıt tüketim değeriyle öne çıkıyor. Bu, Yeni Swift'i kendi segmentinde en verimli ve çevreci araçlardan biri yaparken, her sürüşü hem keyifli hem de ekonomik hale getiriyor. Swift modelinin yeni nesli, önceki nesillerin karakteristik tasarım hatlarını korurken, daha güçlü, dinamik ve renkli bir görünümle dikkat çekiyor. Yeni Swift'in parlak siyah renkteki geniş ön ızgarası, L tasarımı LED aydınlatmaları ve çift renk seçenekleri, bu modeli çok daha enerjik kılıyor. 16 inç alaşım jantlar ve sportif arka tasarımıyla yenilenen Swift, sadece yeni görünümüyle değil, aynı zamanda teknolojisiyle de sürüş keyfini yeniden tanımlayacak.



İKİNCİ NESİL KODIAQ RS: PERFORMANSIN YENİ TANIMI

Škoda'nın SUV ürün gamındaki amiral gemisi Kodiaq'ın RS modeli yeniledi. Yeni nesil Škoda Kodiaq RS, 265 HP güç üreten yeni 2.0 TSI benzinli motoru ile artık daha güçlü. Yenilenen Kodiaq RS, 2025 Mart ayından itibaren Türkiye'de satışa sunulacak. Škoda RS modellerinin karakteristik özellikleri olan siyah renkli dış tasarım detayları, yeni nesil Kodiaq RS'de de devam ediyor. Crystal lightning imzalı ön ızgara ve çerçevesi, dış ayna kapakları, cam çerçevelerinin üst kısımları, tavan rayları ve D sütunu parlak siyah renkle vurgulanıyor. Yeni Kodiaq RS'de sunulacak RS Suite Tasarım Seçimi kırmızı kontrast dikişli, entegre baş dayamalı siyah delikli deri spor koltuklar içeriyor. Ön bölümde elektrikli olarak ayarlanabilen ve hafıza fonksiyonu bulunan baldır destekli spor koltuklar yer alıyor. İç mekanın birçok unsurunda olduğu gibi tavan döşemesi de sportif siyah renkten oluşuyor. Yeni Kodiaq RS'deki EU 6 EB emisyon standartlarına uygun 2.0 TSI benzinli motor, önceki nesle göre 15 kW (20 hp) artışla 195 kW (265 hp) güç çıkışı sağlıyor. 0-100 hızlanmasını yalnızca 6,3 saniye de gerçekleştiren bu motorda maksimum tork ise 400 Nm'e ulaşıyor. Tüm dört tekerleğe tork dağıtımı, standart olarak sunulan 7 ileri DSG şanzıman ile sağlanıyor.

VOLKSWAGEN ID. BUZZ GTX, “VENOMLAŞTIRILDI”

Efsanevi Bulli'nin yeni nesli olarak geri dönen Volkswagen ID. Buzz, Hollywood'da da adından söz ettiriyor. Volkswagen Ticari Araç, tamamen elektrikli yeni modeli ID. Buzz'un GTX modeliyle Sony Pictures'ın tüm dünyada büyük ilgi gören Venom üçlemesinin final filmi “Venom: The Last Dance”da yer aldı. Türkiye pazarında Ekim ayının başında satışa sunulan ID. Buzz'ın, sportif iç ve dış tasarıma sahip GTX modeli, serinin aynı zamanda en güçlü modeli olarak öne çıkıyor. 250 kW (340 hp) güce sahip bu son derece çevik elektrikli Bulli, 0'dan 100 km/sa hıza yaklaşık 6,5 saniyede çıkabiliyor. ID. Buzz, filmin lansmanı için hazırlanan reklam spotunda filme uyumlu bir şekilde “Venomlaştırılıyor”: Baş karakter Eddie Brock ve Venom'un araca yaklaşarak kırmızı ID. Buzz GTX'i Venom tarzında güçlü siyah bir GTX'e dönüştürdüğü görülüyor. ID. Buzz'ın GTX modelinin Türkiye pazarına 2025 yılının başında sunulması planlanıyor.



Yeni Sorento



Movement that inspires

YENİLENEN CITROËN C4 VE C4 X PARİS’TE SAHNEYE ÇIKTI!



YENİ CUPRA LEON TÜRKİYE’DE SATIŞA SUNULDU

CUPRA markasına özgü bir model olarak yeniden tasarlanan yeni Leon, iç kokpitteki dizayn iyileştirmeleri, tamamen yenilenen dış tasarımı ve yeni donanım özellikleriyle ön plana çıkıyor. Tamamen yenilenen 12,9” multimedya sistemi başta olmak üzere belirli donanım ve dizayn güncellemeleri iç kokpitte dikkatleri çekiyor. İlk etapta 1.5 eTSI olarak adlandırılan hafif-hibrit (mHEV) teknolojisine sahip otomatik vitesli benzinli motor seçeneği satışa sunulurken; ilerleyen dönemlerde modelin farklı güç ve aktarma seçeneklerine sahip diğer versiyonlarının da pazara sunulması planlanıyor. Yeni Leon, CUPRA donanımının yanı sıra sürüş dinamikleri ve konfor özelliklerini en üst seviyeye taşıyan ‘VZ-Line’ adlı yeni donanım seviyesi ile göze çarpıyor. Mat siyah/gümüş renginde alüminyum alaşımlı POLAR 19” jantlar, Matrix LED ön farlar, açılabilir cam tavan, subwoofer ile 390 Watt güce sahip yeni 12 hoparlörlü Sennheiser™ Premium Ses Sistemi, dinamik şasi kontrolü (DCC) ile bağımsız arka süspansiyon, adaptif hız sabitleyici (ACC), uzun far asistanı, ısıtmalı direksiyon simidi ve ısıtmalı ön koltuklar, koltuk kafalıklarında CUPRA logoları bulunan ‘Bucket’ tip koltuklar, siyah/mavi ‘Dinamica’ (nubuk) koltuk döşemeleri, elektrikli ayarlanabilir/hafızalı sürücü koltuğu ve yan aynalar özelliklerinin standart olarak sunulduğu ‘VZ-Line’ donanımı, CUPRA müşterilerinin ihtiyaç duyduğu tüm özellikleri barındırıyor.



Citroën, kompakt sınıftaki yenilenen modelleri C4 ve C4 X’i ilk kez Paris Otomobil Fuarı’nda dünyaya tanıttı. Farklı tasarım kodlarını dikkat çekici bir şekilde harmanlayan yeni C4 ve C4 X, güncellenen tasarımlarında dengeyi sağlamak için yalın bir görünüme kavuştu. Yeni C4 ve C4 X’in büyük oranda OLI konseptinden esinlenilen ön cepesinde yeniden tasarlanan radyatör ızgarasına ve bu ızgaranın ortasında otomobile daha da iddialı bir duruş kazandıran yeni marka logosuna yer veriliyor. İnce ve zarif tasarlanan yeni LED ön farlar, karakteristik bir ışık imzasına sahip ve uzaktan bile modellerin ilk bakışta bile tanınmasını sağlıyor. Dış tasarımdaki değişime, yeniden tasarlanan Citroën Advanced Comfort® Koltuklar, hafifçe sürücüye dönük 10 inçlik dokunmatik multimedya ekranı ve yeni 7 inçlik dijital gösterge paneli ile gelişmiş araç içi konfor özellikleri eşlik ediyor. Bu özellikleri Kademeli Hidrolik Destekli Süspansiyon® sistemi desteklerken, her bir koltukta geniş yaşam alanı ve günlük kullanımı daha güvenli ve konforlu hale getiren yaklaşık 20 adet sürüş destek sistemi tamamlıyor. Böylece yeni C4 ve yeni C4 X ile yapılan her yolculuk son derece dingin bir sürüş ve seyahat deneyimi anlamına geliyor. Yenilenen modellerde müşteriler, satışa sunulduğu pazarlarda kendini kanıtlamış olan 100 ve 115 kW gücündeki elektrikli e-C4 ve e-C4 X modelleri dışında, yeni 100 HP ve 136 HP gücündeki 48 V hibrit teknolojili güç-aktarma sistemine sahip versiyonlar arasından da seçim yapabilecekler. Ayrıca pazara bağlı olarak 1.2 PureTech 130 EAT8 versiyonu da seçenek olarak sunulmaya devam edecek.



DFSK’NIN YENİ MODELİ E5 TREND TÜRKİYE’DE

DFSK markası, ürün yelpazesini benzinli motora sahip sportif D segmenti SUV E5 TREND modeliyle genişletti. Prestij ve gücü bir arada sunan 7 kişilik DFSK E5 TREND, bunu sportif bir tasarımla harmanlıyor. DFSK tasarımcıları ise, aracın etkileyici görünümünü oluştururken Anka Kuşu’nun efsanevi ihtişamından ilham aldılar. İddialı tasarımıyla her yolculuğu farklı bir deneyime dönüştürmeyi amaçlayan yeni DFSK E5 TREND, göz alıcı detayları ve yüksek teknolojisiyle de dikkat çekiyor. DFSK E5 TREND’in Anka Kuşu’nun ihtişamından esinlenilen ön panjuru, sportif tasarımlı hava kanalları, siyah tavan rayları, siyah çamurluk kapmaları, siyah ön- arka tampon alt çıtaları, gri yan etek çıtaları, 19 inç jantları ve gelişmiş güvenlik sistemleri gibi üstün özellikleri öne çıkıyor. DFSK E5 TREND’in kabininde kullanılan kaliteli malzemeler, her dokunuşta lüks bir hissiyat yaratırken, 360 derece görüş sistemi ve hava temizleme ile filtreleme teknolojisi yolculukları daha keyifli hale getiriyor. 7 kişilik geniş iç hacmi, yüksek torku ve iddialı fren mesafesi ile güvenli bir sürüş deneyimi sağlayan DFSK E5 TREND, aynı zamanda şehir içi manevra kabiliyetinden uzun yolda sunduğu konfora kadar her ihtiyaca cevap veriyor.

OPEL’İN SUV’DAKİ AMİRAL GEMİSİ YENİ GRANDLAND YOLLARA ÇIKMAYA HAZIRLANIYOR

Opel’in SUV’daki amiral gemisi Grandland yeni nesliyle yollara çıkmaya hazırlanıyor. Opel’in cesur, yalın ve büyüleyici modeli olan yeni SUV modeli Grandland, markanın “Alman Enerjisi” anlayışını ortaya koyarken, Opel’in geleceğine ışık tutan Experimental konsept otomobilindeki birçok tasarım özelliklerini seri üretim bir modelde ilk kez buluşturuyor. 2025 yılının ocak ayında ilk etapta hem 582 km’lik menzile sahip elektrikli seçeneği hem de 48V Mild-Hybrid teknolojisine sahip hibrit versiyonuyla Türkiye’de satışa sunulacak olan Yeni Grandland’ın 50.000’den fazla ayrı hücreden oluşan yeni Intelli-Lux Pixel HD sistemi, Opel’in aydınlatma teknolojileri konusundaki öncülüğünü pekiştiriyor. İç mekanındaki geri dönüştürülmüş PET’ten üretilen kumaş kaplamaları ile çevreci yaklaşımını sürdürürken, yarı şeffaf Pixel Box saklama alanı dahil, 35 litre üzerinde hacme sahip iç saklama bölmeleri ile esnek saklama olanakları sunuyor. Alman mühendisliğiyle tasarlanan ve geliştirilen yeni Grandland, tasarım aşamasından itibaren elektrikli araçlar için geliştirilen yeni STLA Medium platformu üzerinde yükseliyor. Yeni Opel Grandland, tamamen elektrikli seçeneği ve verimli 48 Volt hibrit güç seçenekleri ile müşterilerine seçme özgürlüğü sunuyor. Tüm bu yenilikçi özellikleriyle yeni Grandland, Opel’in SUV ve elektrikli portföyünün zirvesini temsil ediyor.



OTOKAR’DAN ALTUR TURİZM’E 1000. SULTAN TESLİMATI

Otokar, Türkiye’nin yanı sıra dünyanın dört bir yanında turizm ve servis taşımacılığının vazgeçilmezi olan Sultan otobüslerinin teslimatlarına bir yenisi daha eklendi. 15 yılı aşkın süredir Türkiye’nin en çok satan küçük otobüs markası olan Sultan, sektörün lider markası Altur Turizm’e yapılan yeni teslimatla başarısını sürdürdü. Altur Turizm, filosuna kattığı 1.000’inci Sultan otobüsünü, şirketin Yenibosna Merkez Garajı’nda düzenlenen törenle teslim aldı. Törene, Otokar Genel Müdürü Aykut Özünler, Otokar Ticari Araçlar Lideri Kerem Erman, Otokar Otobüs Grubu Yurt İçi Satış Direktörü Murat Torun, Altur Turizm Yönetim Kurulu Başkanı Abdurrahim Albayrak ve her iki kurumun üst düzey yöneticileri katıldı. Altur Turizm’e, 1000. Sultan otobüsünü teslim etmekten mutluluk duyduklarını belirten Otokar Genel Müdürü Aykut Özünler, “Sultan, Türkiye’de ve Avrupa başta olmak üzere dünyanın dört bir yanında turizm ve servis taşımacılığında en çok tercih edilen araçlardan biri. 2008 yılından bu yana filosunda yoğunlukla Sultan otobüslerini tercih eden



4X4 ELEKTRİKLİ MG ZAMANI!

Doğuştan elektrikli MG4, %100 elektrikli platformu ile rakiplerinden ayrılıyor. Platformun bir avantajı olarak batarya, konumu itibarıyla otomobilde yüzde 50-50 gibi mükemmel bir ağırlık dağılımı oluşturuyor. 4 tekerlekten çekişli sürüş sistemi sayesinde üstün bir yol tutuşa imkân tanıyan MG4 XPOWER, 435 PS güç üreterek sürüş deneyimini en üst seviyeye taşıyor. Boyutları itibarıyla geniş ve konforlu bir model olarak dikkat çeken MG4 XPOWER, üstün performansı sürüş konforu ile birleştiriyor. Donanım özellikleri ve güvenlik bakımından çok gelişmiş iddialı model, MG Pilot Teknolojik Sürüş Destek Sistemi’ne dahil sürüş asistanları ile sürüş konforu ve güvenliğini artırıyor. Çift motorlu olarak yollara çıkan MG4 XPOWER, 320 kW (435 PS) güç ve 600 Nm tork üretirken 0-100 km/s hızlanmasını 3.8 saniye gibi üstün bir sürede tamamlıyor. Model ayrıca aerodinamik tasarımı sayesinde rüzgâr direncini düşürerek hem uzun menzil hem iyi bir performans sunuyor. MG4 XPOWER’ın sahip olduğu 140 kW DC şarj kapasitesi ile batarya doluluk oranı yalnızca 26 dakikada yüzde 10’dan yüzde 80’e çıkıyor. Boyutları ve premium donanım özellikleriyle segmentinde öne çıkan Marvel R Performance’in, ikisi arkada, biri önde yer alan üç motoru 212 kW (288 PS) kombine güç üreterek performans beklentilerini iyi bir şekilde karşılıyor. Dört tekerlekten çekiş sistemi ile donatılan Marvel R Performance, 0-100 km/s hızlanmasını yalnızca 4.9 saniyede tamamlıyor. WLTP’ye göre 370 km menzil sunan Marvel R Performance, MG Pilot Teknolojik Sürüş Destek Sistemi ile sürüş güvenliği ve konforunu üst seviyeye taşıyor.

Altur Turizm’in, süregelen yıllar boyunca araç yenilemelerinde de yine tercihinin Sultan’dan yana kullanmış olması bizim için mutluluk ve gurur verici. Altur Turizm’e bugün gerçekleştirdiğimiz 1000. Sultan teslimatı, müşterilerimizle olan karşılıklı güven, anlayış ve bunların beraberinde gelen uzun soluklu ilişkilerin kıymetli bir örneği” dedi.



HYUNDAI YENİ TASARIM DİLİNİ HİDROJENLİ KONSEPTİYLE TANITIYOR



Hyundai Motor Company, yeni hidrojen yakıt hücreli elektrikli (FCEV) konsept aracı NITIVM'u tanıttı. Markanın hidrojen mobilitesi ve sürdürülebilirliğe olan bakış açısını sergileyen bu yeni konsept, 2025 yılının

ilk yarısında satışa sunulacak. NITIVM, Latince 'başlangıç' veya 'ilk' anlamına gelen bir kelime. Hyundai tarafından özellikle tercih edilen bu isim, markanın gelecek stratejileri ve izleyeceği yol hakkında da önemli ipuçları veriyor. Konsept, Hyundai'nin 27 yıllık hidrojen teknolojisi gelişimini özetlerken aynı zamanda sürdürülebilir bir hidrojen toplumu yaratmak için büyük önem arz ediyor. NITIVM'un gelişimi üç temel noktaya odaklanıyor. Hidrojenli otomobillerin temel güçlü yönleri olan üstün sürüş menzili ve geliştirilmiş performans en önemli kriter. Bununla beraber aileler için ideal hale getirilen geniş iç mekân ve bagaj alanı da aracın bir diğer önemli özelliği. Hidrojenli otomobillere özgü benzersiz rahatlık ve güvenlik özellikleri de konseptin olmazsa olmazları arasında yer alıyor. Bir hidrojenli FCEV'nin en büyük avantajlarından biri de etkileyici sürüş menzili ve bunun getirdiği esneklik. Hyundai, sürüş menzili en üst düzeye çıkarmak için konsepti daha büyük hidrojen yakıt depolarıyla donatırken böylelikle hidrojenli FCEV'lerin faydalarını artırmış oluyor.

YENİ JAECCO 5 EVCİL HAYVAN DOSTU SEYAHATİ YENİDEN TANIMLIYOR



Yeni nesil arazi aracı markası JAECCO, sektörde taşları yerinden oynatmaya devam ediyor. İlk kentsel off-road SUV modeli JAECCO 7 ile giriş yaptığı Türkiye pazarında da büyük bir ivme ile performansını artıran marka, yenilikçi ürünleriyle de kullanıcıların ilgisini canlı tutuyor. Bu kapsamda JAECCO, yeni nesil şehirli genç kullanıcılar için özel olarak tasarladığı yeni arazi aracı modeli JAECCO 5'i resmi olarak tanıttı.

Yeni JAECCO 5, şehirli gençlerin hem şehir içi seyahat hem de doğayı keşfetme ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılıyor. Şehirli gençlerin ideal yol arkadaşı olarak öne çıkan yeni JAECCO 5'in dikkat çekici özellikleri arasında şüphesiz "İnsan-Evcil Hayvan Dostu Seyahat" konsepti öne çıkıyor. "İnsan-Evcil Hayvan Dostu Seyahat" konseptini derinlemesine yorumlayan marka, kullanıcılara JAECCO 5 ile sınıfının en iyi evcil hayvan seyahat deneyimini sunuyor. Yeni araç, evcil hayvanlara olağanüstü konforlu ve sağlıklı bir ortam yaratmak amacıyla özel olarak tasarlanan uzatılmış koltuklarla, seyahat konforlarını ve güvenliklerini önemli ölçüde artırıyor. Aracın klima filtresi, güçlü filtreleme özellikleriyle evcil hayvan tüylerini etkili bir şekilde engelliyor ve otomobilin içindeki havayı yenileyerek her zaman temiz kalmasını sağlıyor.

MERCEDES-BENZ ECİTARO G, "2024 YILI ELEKTRİKLİ OTOBÜS ŞAMPİYONU" OLDU

Hannover'de düzenlenen 2024 IAA Transportation'ın bir parçası olarak "2024 Yılı Elektrikli Otobüs Şampiyonu" ödülü, "Omnibusspiegel" in yayıncısı ve sorumlu yayın müdürü Dieter Hanke ve "Omnibusspiegel" in editörü Kirsten Krämer tarafından Daimler Buses CEO'su Till Oberwörder ve Daimler Buses Pazarlama&Satış ve Müşteri Hizmetleri Yöneticisi Mirko Sgodda'ya takdim edildi.

Tüm değerlendirmeler, Bonn bölgesinde dört gün süren test sürüşleri ve bir atölye kontrolü sırasında gerçekleştirildi. Mercedes-Benz eCitaro G, tüm kategorilerde en yüksek puanı alarak "2024 Yılı Elektrikli Otobüs Şampiyonu" ödülünü kazandı. Yarışmaya katılan Mercedes-Benz eCitaro G körüklü test aracında, optimum direksiyon özellikleri, yüksek stabilite ve mükemmel manevra kabiliyeti sağlayan dinamik Bükülme Açısı Kuvveti (ATC) bulunuyordu. Ayrıca, aracın içerisinde Akustik Araç Uyarı Sistemi (AVAS), Radar Tabanlı Yan Dönüş Asistanı ve Çarpışma Önleyici Fren Asistanı gibi diğer sürüş asistan sistemleri mevcut.



FİLO VE 2. EL ARAÇ YÖNETİMİNİZ İÇİN AUTOROLA'NIN DİJİTAL EKOSİSTEMİNE KATILIN!

AUTOROLA
MARKETPLACE

2. El Araç
Online Açık Artırma
Platformu

AUTOROLA
SOLUTIONS

2. El Araç
Filo ve Takas
Yönetiminde
Yazılım Çözümleri

INDICATA
PART OF AUTOROLA GROUP

2. El Araç
Stok Yönetimi,
Araç Değerleme ve
Pazar Analizi

PORSCHE’NİN YÜZDE 100 ELEKTRİKLİ İLK SUV MODELİ: YENİ MACAN

Porsche’nin dünya çapında 800 binden fazla kullanıcıya ulaşan modeli Macan, tamamen elektrikli ikinci nesliyle Türkiye’deki Porsche Center’larda satışa sunuldu. Leipzig’deki Porsche tesislerinde karbon-nötr olarak üretilen yeni Macan 4 ve Macan Turbo, modern tasarımı, karakteristik Porsche performansı, uzun menzili ve günlük kullanım kolaylığı ile lüks SUV beklentilerini karşılamayı hedefliyor. Yeni Macan, 270 kW hızlı şarj kapasitesi, 800 Volt mimarisi ve 100 kWh kapasiteli bataryasıyla dikkat çekiyor. 21 dakikada yüzde 80’e kadar şarj olabilen model, rejenerasyon sırasında 240 kW’a kadar enerji geri kazanılabiliyor.

Porsche Aktif Aerodinamizm (PAA) sayesinde 0,25’lik bir hava sürtünme katsayısına sahip olan Macan’da yer alan aktif arka spoiler ve soğutma kapakları aerodinamik performansı artırıyor. Tüm bu geliştirmeler sayesinde şehir içinde Macan 4 782 km; Macan Turbo ise 762 km’ye kadar menzile ulaşabiliyor. Yeni Macan’ın sürüş dinamikleri ve direksiyon hassasiyetine büyük önem verilmiş. 4 tekerlektan çekiş sistemine sahip Macan 4 ve Macan Turbo’da, hızlı tepki veren Elektronik Porsche Çekiş Yönetimi (ePTM)

teknolojisi kullanılıyor. Macan Turbo, Porsche Tork Dağıtımı Plus (PTV Plus) ile yol tutuşunu ve sürüş keyfini daha da artırıyor. Yenilenmiş Porsche Aktif Süspansiyon Yönetimi (PASM), konfor ve performans arasında geniş bir denge sunuyor.



PEUGEOT ELEKTRİKLİ ÜRÜN GAMINI YENİ E-408 İLE ZİRVEYE TAŞIYOR



PEUGEOT, göz alıcı fastback tasarıma sahip, tamamen elektrikli modeli yeni E-408’i dünyaya tanıttı. 58,2 kWsa kapasiteli yüksek verimli NMC bataryası ve 157 kW/210 HP güce sahip motoru ile 453 km’lik sıfır emisyonlu sürüş deneyimi sunan E-408, markanın elektrikli araç stratejisini bir üst seviyeye taşıyor. Yeni E-408’in tamamen elektrikli motoru sahip olduğu yüksek güç ve tork sayesinde üstün sürüş deneyimi sunuyor. Bu üstün sürüş deneyimi, artık PEUGEOT geleneği haline gelen modern PEUGEOT i-Cockpit® ve sürüş özellikleriyle daha da güçleniyor. E-EMP2 (Verimli Modüler Platform) alt yapısını kullanan yeni E-408, bu yenilikçi platform ile bataryanın otomobilin alt gövdesinde, tekerleklerin arasındaki alana yerleştirilmesine olanak sağlıyor. Böylece geniş yaşam alanı korunurken, E-408’in ağırlık merkezi alçalarak modele üstün sürüş keyfi ve dinamik sürüş özellikleri sağlıyor. Yeni 408 ile birlikte elektrikli ürün gamını tamamlayan PEUGEOT, toplamda 12 adet elektrikli binek otomobil ve hafif ticari ürün gamı ile Avrupa elektrikli araç pazarındaki ana akım üreticiler arasında en geniş ürün gamına sahip marka olarak öne çıkıyor.

RENAULT 5 E-TECH %100 ELEKTRİKLİ TEST SÜRÜŞLERİ NICE’TE GERÇEKLEŞİYOR

Renault 5 E-Tech %100 Elektrikli, Nice’te gerçekleşen uluslararası test sürüşleri ile ilk kez gerçek anlamda yollara çıkıyor. Türkiye’den toplam 21 basın mensubunun katıldığı test sürüşleri, Nice’in fantastik rotalarında gerçekleşiyor. Günümüzde bir ikon haline gelen orijinal Renault 5, milyonlarca ailenin hayatını kolaylaştırdı ve dönemine damgasını vurdu. Çok yönlü ve tutumlu bir model olan Renault 5, tüm özelliklerinin yanı sıra kendisini çekici kılan ikonik bir yöne de sahipti. Tüm bu detaylar göz önüne alındığında Renault 5’i yeniden hayata getirmek önem kazandı. Gönülleri fetheden tasarımı, büyüleyici sürüş deneyimi, heyecan verici ve kullanımı kolay elektrikli dijital teknolojisi, hem yerel hem de sorumlu bir döngüsel üretim sistemi ile Renault 5 E-Tech %100 Elektrikli, fosil yakıtlardan elektrik enerjisine geçiş hedefinde yeni standartlar belirlemek üzere ihtiyaç duyabileceği tüm özelliklere sahip bir model. Renault 5 E-Tech %100 Elektrikli’nin mükemmel karakterine katkıda bulunan en önemli unsurlardan biri baş döndürücü tasarımı. Sürüş sırasında tasarruf etmek, sürüş keyfi yaşamak ve günlük hayatı kolaylaştırmak üzere tasarlanan Renault 5 E-Tech %100 Elektrikli; Google destekli entegre OpenR Link sistemi, Reno avatari veya V2G gibi bulunduğu segmentte kuralları yeniden yazan teknolojileri bünyesinde barındırıyor.



Yetkili bayiler ParçaPazarı.com’da yerlerini alıyor!

Otomotiv değer zincirinin en önemli yapı taşlarından olan yetkili bayiler için **ParçaPazarı.com**’da özel alan açıyoruz!



İster otomatik entegrasyon ister manuel dosya transferi ile, satışa sunmak istediğiniz yedek parça stoklarınızı ParçaPazarı.com’un kayıtlı 10 binden fazla müşterisi ile buluşturuyoruz!

Bu iş birliği ile hem banko/dış yedek parça satış hedeflerinizi yakalamanıza, hem de sizlere yük oluşturan az hareketli/hareketsiz stoklarınızı değerlendirmenize yardımcı oluyoruz.

Detaylı bilgi almak için **Müşteri Destek Hattımızı** arayabilir veya kurumsal web sitemizdeki **“Bize Ulaştın”** formunu doldurarak bizimle iletişime geçebilirsiniz.

Müşteri Destek Hattı

0(850) 399 7272

destek@parcapazari.com



QR kodu okutarak
iletişime geçebilirsiniz.



DOĞUŞ OTOMOTİV PLUS'TAN DİJİTAL PUZZLE ETKİNLİĞİ

Doğuş Otomotiv Plus, Galataport İstanbul'da ziyaretçilerine eğlenceli ve yenilikçi bir dijital deneyim sundu. “Etkileşim & bağlılık” teması üzerine kurulan ve marka sadakatini artırmayı amaçlayan etkinlik süresince, Galataport İstanbul'un çeşitli noktalarına gizlenmiş QR kodlar aracılığıyla katılımcılar, özel olarak tasarlanmış etkinlik websitesine yönlendirildi. QR kodu tarayan katılımcılar, belirli bilgileri doldurup Doğuş Otomotiv Plus Showcase alanını ziyaret ettiklerinde, Doğuş Otomotiv markalarına özel hediyelerle ödüllendirildi. Katılımcılar, Doğuş Otomotiv çatısı altında faaliyet gösteren otomobil markalarının modellerine ait görselleri etkinlik websitesine ekleyerek, büyük bir Dijital Puzzle görselinin tamamlanmasına katkı sağladı. Etkinlik sonunda ortaya çıkan bu dijital puzzle, katılımcıların ortak çalışmasıyla tamamlanarak sergilendi.

KIA VE ANADOLU EFES SPOR KULÜBÜ 10. YILDA DA BİRLİKTE

Kia, Türk basketbolunun lokomotifi Anadolu Efes Spor Kulübü ile olan sponsorluk anlaşmasını 2024-2025 sezonunda da devam ettiriyor. Kia'nın sadece bir otomobil markası değil, uluslararası arenada sporun en önemli destekçilerinden biri olarak konumlandığını belirten Kia Türkiye Genel Müdürü Can Ağyel, “Günümüzde Kia markası elektrifikasyon sürecine öncülük ederek gelecek nesillere daha yaşanabilir bir dünya bırakmayı hedefliyor. Bu bağlamda, Anadolu Efes'in sporla gençlerimize olumlu etkisi ve onları geleceğe hazırlama misyonu ile ortak bir vizyonu paylaşıyoruz. Kia ve Anadolu Efes olarak hem çevreye duyarlı hem de gençlerin hayatına dokunan projelerle, yarının daha umut dolu olmasına katkı sunmayı amaçlıyoruz. Anadolu Efes'in değerli oyuncularının İstanbul'da günlük hayatlarında da çevre dostu hibrit Kia modellerini kullanmalarından mutluluk duyuyoruz. Oyuncularımızın trafikte uzun vakitler geçirilebilen bir şehirde rahat ve güvenli bir sürüş deneyimi yaşamalarının, saha performanslarına da olumlu bir katkı sağlayacağına inanıyoruz” dedi.



MERCEDES-BENZ TÜRK, İKİNCİ ELDE FARK YARATİYOR

Mercedes-Benz Türk'ün ikinci el araç markaları TruckStore ve BusStore, zengin araç portföyü ve yüksek hizmet kalitesiyle sektörde fark yaratmaya devam ediyor. TruckStore ve BusStore, müşterilerine hızlı ve yüksek kaliteli bir hizmet sunma anlayışıyla; alım, satım, kredilendirme ve sigortalama işlemlerini tek çatı altında güvenle gerçekleştirme olanağı sağlıyor. Mercedes-Benz Kamyon Finansman ile birlikte özelleştirilmiş finansal çözümler de sunan TruckStore ve BusStore, müşterilerin ihtiyaçlarına en uygun esnek ödeme planlarını oluşturulmasını sağlıyor. Mercedes-Benz Türk 2. El Kamyon ve Otobüs Satış Direktörü Didem Daphne Özensel, “İkinci el kamyon ve otobüslerimizi ‘Tek Noktada Tam Hizmet’ felsefesiyle müşterilerimizle bir araya getiriyor; sıfır kamyon ve otobüs pazarındaki yüksek hizmet kalitemizi ikinci el pazarında da devam ettiriyoruz. İkinci el otobüs ve kamyonları, Mercedes-Benz Türk bayileri ve yetkili servislerinde sertifikalı teknisyenlerimiz ile detaylı ekspertiz süreçlerinden geçirerek TruckStore ve BusStore güvencesiyle müşterilerimizle buluşturuyoruz. 1 iş günü içerisinde alım, satım, kredilendirme ve sigortalama gibi tüm işlemleri tek bir çatı altında hızlıca gerçekleştirerek müşterilerimizin zamandan tasarruf etmelerini sağlıyoruz” dedi.



FORD OTOSAN 'DRIVEVENT' ETKİNLİĞİNDE...

Ford Otosan'ın otomotiv endüstrisi ve mobilite dünyasının geleceğini şekillendirecek girişimleri desteklemek amacıyla kurduğu kurumsal girişim sermayesi şirketi Driventure, yeni nesil teknoloji ve uygulamaları keşfetmeyi sürdürüyor. Otomotiv sektörünün dönüşümünde rol oynayacak inovatif fikirleri destekleyen Driventure, Drivevent etkinliği kapsamında araç mühendisliği, toplam değer yönetim mühendisliği ve yeni üretim teknolojileri alanında çalışan startup'lar ile bir araya geldi. Ford Otosan Gölcük Fabrikası içinde yer alan Vehbi Koç Vakfı Konferans Salonu'nda 31 Ekim 2024 Perşembe günü gerçekleştirilen etkinlikte Ford Otosan liderleri ile girişimciler; yeni teknolojiler, pazar değişimleri ve müşteri beklentileri gibi konular hakkında bilgi alışverişinde bulundu. Driventure Genel Müdürü İlknur İlkyaz Gül etkinlikte yaptığı konuşmada: “Yola çıktığımız 2019 yılından bugüne, otonom ve bağlı araçlardan akıllı mobiliteye, robotik teknolojilerinden lojistik teknolojilerine dek geniş bir yelpazede geliştirilen fikirleri desteklerken, bir yandan geleceğin teknolojilerini keşfetmek adına sınırları zorluyoruz. Driventure, girişimcilik ekosistemine ve ülkemiz ekonomisine büyük değer katıyor. Hedefimiz, sürdürülebilir ve akıllı mobiliteye öncülük ederek, sektördeki dönüşümü güçlendirmek ve geleceği birlikte şekillendirmek.” dedi.

CHERY TARİHİ BİR BAŞARIYA DAHA İMZASINI ATTI

Çin'in otomotiv alanındaki ihracat lideri Chery Grubu, yeni bir kilometre taşını daha geride bırakmayı başardı. Grubun Brezilya'daki üretim üssünde banttan inen 15 milyonuncu Chery, TIGGO 8 modeli oldu. Chery Grubu, ekim ayında Brezilya, Mısır, Kazakistan ve Malezya olmak üzere aynı anda dört ülkede üretim hattından araçları eş zamanlı olarak törenle indirirken, ayrıca Çin'in Wuhu kentindeki üretim üssünde 15 milyonuncu aracının üretilmesi de kutlandı. Bu başarı aynı zamanda 5 kıtada önemli bir sıçramaya işaret ediyor. Chery, küresel varlığı, yüksek standartlardaki Ar-Ge'si, yoğun kalite kontrolü ve mükemmel ürün performansı ile ve özellikle de dünya pazarlarında yıldız gibi parlayan TIGGO serisiyle, uluslararası kullanıcıların ihtiyaçlarını başarıyla karşılıyor. Törende konuşan Chery Group Yönetim Kurulu Başkanı Yin Tongyue,



“1'den 15 milyona ulaşmak, sadece ürün adetlerindeki artış ya da Chery'nin büyümesi adına önemli bir atılım değil, aynı zamanda imkânsız mümkün, mümkün olanı da daha büyük imkânlarla dönüştürme kararlılığını gösteriyor. Chery, bir sonraki 15 milyona ilerlerken, sadece satış büyümesi için değil, aynı zamanda kalite, yapısal optimizasyon ve marka değerindeki gelişmeler için de çaba göstererek, daha keyifli, çeşitli ve farklılaştırılmış marka seçenekleri sunarak küresel kullanıcılara odaklanacak, teknolojiyi geliştirecek ve küreselleşmeye devam edecek” dedi.

DS AUTOMOBILES KUSURSUZ HİZMET ANLAYIŞIYLA SATIŞ VE SATIŞ SONRASI AĞINA YATIRIM YAPMAYA DEVAM EDİYOR



DS Automobiles, Türkiye geneline yayılmış satış ve satış sonrası hizmet ağını genişletmeye devam ediyor. Bu kapsamda yatırımlarını aralıksız sürdüren DS Automobiles, iki yeni DS STORE daha hizmete aldı. Türkiye'de 20 noktaya yayılmış DS SERVICE noktası ile kullanıcılarına kaliteli hizmeti sunan marka, deneyimli servis ekibini ve teknik kapasitesini her geçen gün daha da artırıyor. Türkiye çapındaki hizmet ağı ve kalitesini sürekli artırdıklarını söyleyen DS Automobiles Türkiye Genel Müdürü Selim Eskinazi, “2024'te yatırımlarımız devam ederken, çok yakında açılacak yeni noktalarımızla büyümemiz uzun vadeli stratejik planımıza uygun olarak devam edecek. Aldığımız aksiyonlar sonucunda DS SERVICE İstanbul Büyükdere'de mekanik atölye kapasitemizi yüzde 265 artırmış olduk. DS SERVICE Ankara'da ise mekanik atölye kapasitesi yüzde 100 arttı” dedi. Eylül ayında Diyarbakır'da Mezopotamya Mahallesi'ne Fransız lüksünü getiren DS STORE Diyarbakır ve 2020'den bu yana butik bir şekilde Kalamış'ta hizmet veren DS STORE'un halefi Anadolu yakasının Champs-Élysées'si Bağdat Caddesi üzerindeki DS STORE Cadde ile iki yeni noktada misafirlerimizi ağırlamaya başladık diyen Selim Eskinazi, “Bu sayede Türkiye'de premium otomobilde kapsama oranımızı yüzde 80,8'e çıkardık. DS Automobiles olarak showroom'larımızı ve satış noktalarımızı konumlandırırken müşteri kitlemizin vakit geçirdiği, bulunmaktan keyif aldığı yerleri seçiyoruz” diye konuştu.

FORD TRUCKS, AĞIR TİCARİ ARAÇ SEKTÖRÜNDE ÖNYARGILARI YIKIYOR



Ford Trucks, bu kez de ağır ticari sektöründe toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamaya öncülük ediyor. Kadın Kamyon Şoför Akademisi'ni hayata geçiren Ford Trucks, sektörde cinsiyete dayalı önyargıları yıkmayı ve kadın istihdamını artırmayı hedefliyor. Bu girişim aynı zamanda sektörde yaşanan nitelikli şoför açığına çözüm bulmayı da amaçlıyor. Kadın Kamyon Şoför Akademisi, Ford Trucks'ın "Her Yükte Birlikte" marka vaadini bir kez daha gösteriyor. Otokoç Otomotiv'in de desteği ile hayata geçirilen proje ile, güçlü bir eğitimden geçen kadın kamyon şoförlerini istihdama kazandırırken hem sektörü hem de müşterilerini daha verimli, sürdürülebilir ve cinsiyet eşitliğine dayalı bir geleceğe taşımayı hedefliyor. Kadın Kamyon Şoför Akademisi'nin sektördeki etkisini vurgulayan Ford Trucks Pazarlama Lideri Emine Coşkun: "Ford Trucks olarak, Kadın Kamyon Şoför Akademisi ile sektördeki cinsiyet eşitsizliğini ortadan kaldırmayı ve kadınlara eşit fırsatlar sunmayı hedefliyoruz. Bu akademi, kadınların sektördeki varlıklarını güçlendirirken aynı zamanda toplumsal cinsiyet eşitliği yolunda önemli bir adım atmamızı sağlıyor. Kadınların artan temsiliyeti ile sektördeki nitelikli şoför açığını kapatma çabamız, sadece iş gücünü değil, toplumu da daha adil ve sürdürülebilir bir hale getirecek." diye konuştu.

HONDA, 0 SERİSİ'NİN YENİ TEKNOLOJİLERİNİ TANITTI

Honda elektrifikasyon stratejisi kapsamında tamamen elektrikli Honda 0 Serisi'ndeki güncel gelişmeleri ve yeni nesil teknolojilerini Japonya'daki toplantısında tanıttı. Gerçekleştirilen "Honda 0 Teknoloji Toplantısı"nda yeni teknolojiler ve 0 Serisi'ne dair yaklaşımlar açıklandıkça; Honda'nın elektrifikasyon ile ilgili global vizyonu vurgulandı. Karbon nötr hedefi kapsamında Honda, 2030 yılına kadar küçük, orta ve büyük boyutlu olmak üzere toplam yedi adet Honda 0 Serisi modelini satışa sunmayı hedefliyor. Honda 0 Serisi ile ilgili ilk önemli adımı, bu yılın başında gerçekleştirilen CES 2024'te Saloon ve Space-Hub isimli iki konsept modelini tanıtarak atmıştı. Serinin ilk seri üretim modelinin 2026 yılında satışa sunulması planlanırken; modelin tasarımının konseptte benzer olacağı ve serinin amiral gemisi olarak öne çıkacağı belirtiliyor. Ocak ayında Amerika'da gerçekleşecek CES 2025'te ise Japonya'daki toplantıda tanıtılan teknolojilerin yer alacağı yeni bir Honda 0 Serisi modelinin tanıtılması planlanıyor. İnsan odaklı yaklaşımı temel alan Honda 0 Serisi, "İnce, Hafif ve Bilge" prensibi ile "Sıfır" felsefesi esasına dayanarak tasarlanıyor. Bu yenilikçi yaklaşım; sanatsal tasarım, gelişmiş sürüş destek sistemleri (AD/ADAS), Nesnelerin İnterneti (IoT) ile araç içi yaşam alanı, sürüş keyfi ve elektrik verimliliği olmak üzere beş temel değeri kapsıyor.



NISSAN VEHICLE TO GRID (V2G) TEKNOLOJİSİNİ 2026'DAN İTİBAREN PİYASAYA SÜRECEK

Nissan 2026'dan itibaren seçili elektrikli araçlarda uygun fiyatlı araç içi çift yönlü şarjı başlatacağını duyurdu. Bu girişim, Nissan'ın sürdürülebilir bir enerji ekosistemi yaratma vizyonu doğrultusunda önemli bir adım teşkil ediyor. Proje, Nissan'ın iş planı The Arc'ta yer alan, elektrikli araç geçişini mümkün kılan farklılaştırılmış inovasyon sunma ve yeni gelir kaynakları yaratma taahhüdünü pekiştiriyor. Ayrıca şirketin daha temiz, daha güvenli ve daha kapsayıcı bir dünya yaratmaya yönelik uzun vadeli vizyonu Ambition 2030'u da destekliyor. Elektrikli araç sahiplerinin araçlarının bataryasında depolanan elektriği evlerine güç sağlamak için kullanmalarına veya elektrik şebeke sağlayıcılarına geri satmalarına olanak tanıyan Araçtan Şebekeye (V2G) teknolojisi ilk olarak Birleşik Krallık'ta piyasaya sürülecek ve bunu Avrupa'daki diğer pazarlar izleyecek. Proje, Nissan'ın son on yılda dünya çapında gerçekleştirdiği yaklaşık 40 pilot proje ile V2G alanındaki kapsamlı deneyimiyle destekleniyor. Nissan Energy bayrağı altında kurulan şirketin amacı, V2G teknolojisini Avrupa ve ötesindeki pazarlarda yaygınlaştırmak, tüketicileri yerel altyapı ve yasal gerekliliklere uygun olarak AC veya DC tabanlı V2G çözümleriyle güçlendirmek olacak.

AVRUPA'NIN 3 BÜYÜK ÜLKESİNDE İLK 9 AYDA ZİRVEDE YER ALAN ŞİRKET, STELLANTIS OLDU

Stellantis, yılın 3'üncü çeyreğiyle ilgili sonuçlarını açıkladı. Avrupa pazarındaki zorluklara rağmen dayanıklı olmaya ve uzun vadeli stratejisine bağlı kalmaya devam eden Stellantis, güçlü performansını sürdürdü. Sektörde son aylarda görülen genel satış düşüşlerine rağmen iddialı markalarıyla ve yer aldığı ülkelerdeki güçlü performansı ile öne çıkan Stellantis, grubun zorlu piyasa koşullarında ilerleme becerisini ortaya koyuyor. Buna göre Stellantis, eylül ayı itibarıyla yılın üçüncü çeyreğini AB29 pazarlarında yüzde 17,6 pazar payı ile kapattı ve Avrupa sıralamasında ikinci sıradaki konumunu korumaya devam etti. Markanın özellikle Dodge ve Jeep® markaları iyi bir performans gösterirken, söz konusu markalar satışlarını geçtiğimiz yıla göre artırdı. Şirket, eylül ayında ve yılın başından bu yana Fransa, İtalya ve Portekiz'de 1'inci sırada yer alıyor. Stellantis, Fransa'da yüzde 30 ve İtalya'da yüzde 31'in üzerinde pazar payına sahipken, her iki pazarda binek otomobilde ilk 10 sırada 5 modele sahip olmasıyla öne çıktı.



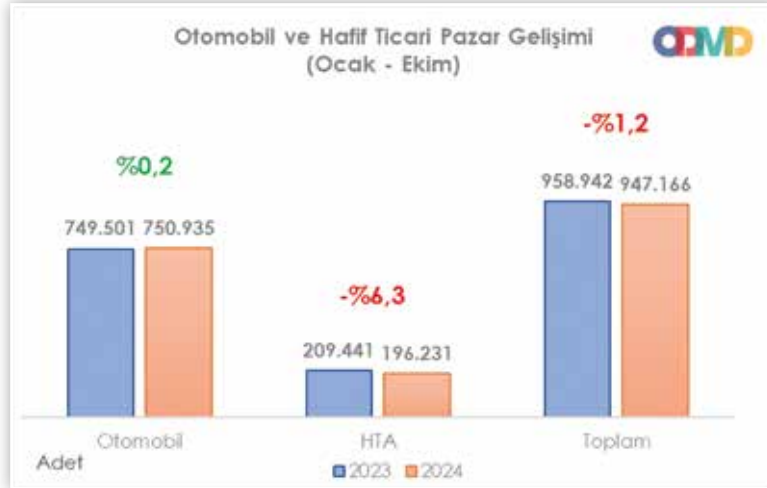
İSPANYA'DA HIZLI BÜYÜYEN TEMSA SON 2 YILDA SATIŞLARINI 5 KAT ARTIRDI

Avrupa otobüs pazarının buluşma noktalarından FIAA 2024, İspanya'nın başkenti Madrid'de düzenlendi. Temsa da, Avrupa'nın farklı ülkelerinden otobüs üreticileri, bayileri, tedarikçileri bir araya getiren organizasyonda Adana'da üretip dünya ülkelerine ihraç ettiği 4 aracıyla yer aldı. HD, MD9 ve Prestij SX model araçlarının yanında Avrupa'nın ilk şehirler arası elektrikli otobüsü unvanına sahip LDSB E'yi de standında sergileyen Temsa, katılımcılardan yoğun ilgi gördü. Etkinliğin basın gününde konuşan Temsa Batı Avrupa Satıştan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Serkan Uzunay, Temsa'nın bugüne kadar dünyanın 70 ülkesine 15 binden fazla araç ihraç ettiğinin altını çizerek, "Temsal olarak, sadece ihracatımızla değil, kurduğumuz bayi ve servis ağımla da küresel ayak izimizi güçlendiriyoruz. "Bu doğrultuda Temsa'nın İspanya'daki varlığını da her geçen yıl daha da güçlendiriyoruz. 2022 yılının tamamında İspanya pazarında satışlarımız 37 araç seviyesindeyken, 2024'ün ilk 9 aylık sonuçlarına göre bu bölgede satışlarımızı 164'e yükselttik. Hedefimiz seneyi 200'e yaklaşan bir satış adediyle tamamlamak. Bu da 2022 satışlarımıza göre 5 katın üzerinde bir artışa işaret ediyor" dedi.

TOYOTA AVRUPA İLK 9 AYDA TÜM ZAMANLARIN REKORUNA ULAŞTI

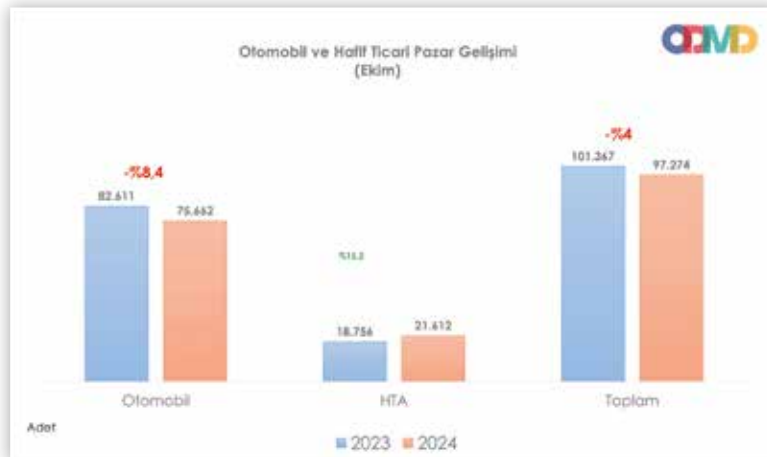
Toyota Avrupa 2024'ün ilk 9 ayında otomobil pazarı hızını geride bırakarak yüzde 6 artışla dikkat çekti ve Ocak-Eylül döneminde 912 bin 671 adetlik araç satışa ulaştı. Toyota Avrupa'nın tam elektrikli, hidrojen yakıt hücreli, tam hibrit ve şarj edilebilir hibrit modellerinden oluşan elektrifikasyona sahip ürün gamı da 683 bin 409 adetle ilk 9 ayda Avrupa satışlarının yüzde 75'ini temsil etti. Toyota Avrupa'nın tam elektrikli satışları yüzde 28, şarj edilebilir hibrit satışları yüzde 37 ve tam hibrit satışları yüzde 9 artış gösterdi. Toyota marka bazında ise ilk 9 aylık dönemde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5'lik artış elde ederek 848 binin üzerinde satış rakamına ulaştı. Toyota bu rakamlarla birlikte Avrupa'nın en çok tercih edilen ikinci markası olmaya devam etti. Toyota'nın Avrupa'da en çok satılan modelleri sırasıyla 155 bin 527 adetle Yaris Cross, 133 bin 634 adetle Yaris, 121 bin 519 adetle Corolla ürün gamı ve 97 bin 698 adetle Toyota C-HR oldu. Toyota'nın yenilenen ve genişleyen hafif ticari araç ürün gamı Toyota Professional ise ilk 9 ayda 97 binin üzerinde satış rakamına ulaştı.





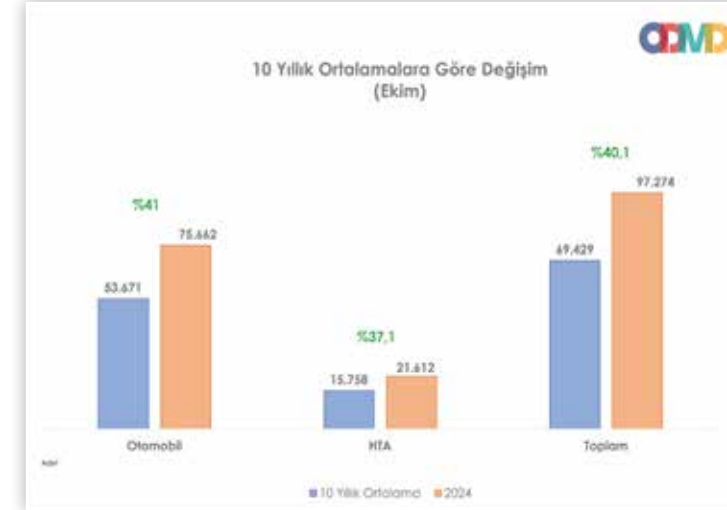
2024 YILI OCAK-EKİM DÖNEMİNDE OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇ PAZARI %1,2 ORANINDA AZALDI.

- Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,2 oranında azalarak 947.166 adet olarak gerçekleşti.
- Otomobil satışları, 2024 yılı Ocak-Ekim döneminde geçen yıla göre %0,2 oranında artarak 750.935 adet, hafif ticari araç pazarı ise %6,3 azalarak 196.231 adet oldu.



OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇ PAZARI 2024 EKİM AYINDA %4 AZALIRKEN, OTOMOBİL PAZARI %8,4 AZALDI VE HAFİF TİCARİ ARAÇ PAZARI İSE %15,2 ORANINDA ARTTI.

- 2024 yılı Ekim ayı otomobil ve hafif ticari araç pazarı 2023 yılı Ekim ayına göre %4 azalarak 97.274 adet oldu.
- 2024 Ekim ayında otomobil satışları bir önceki yılın aynı ayına göre %8,4 azalarak 75.662 adet olurken, hafif ticari araç pazarı %15,2 artarak 21.612 adet oldu.
- Otomobil ve hafif ticari araç pazarı 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %40,1 arttı.
- Otomobil pazarı, 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %41 artış gösterdi.
- Hafif ticari araç pazarı, 10 yıllık Ekim ayı ortalama satışlara göre %37,1 arttı.



EK 1:

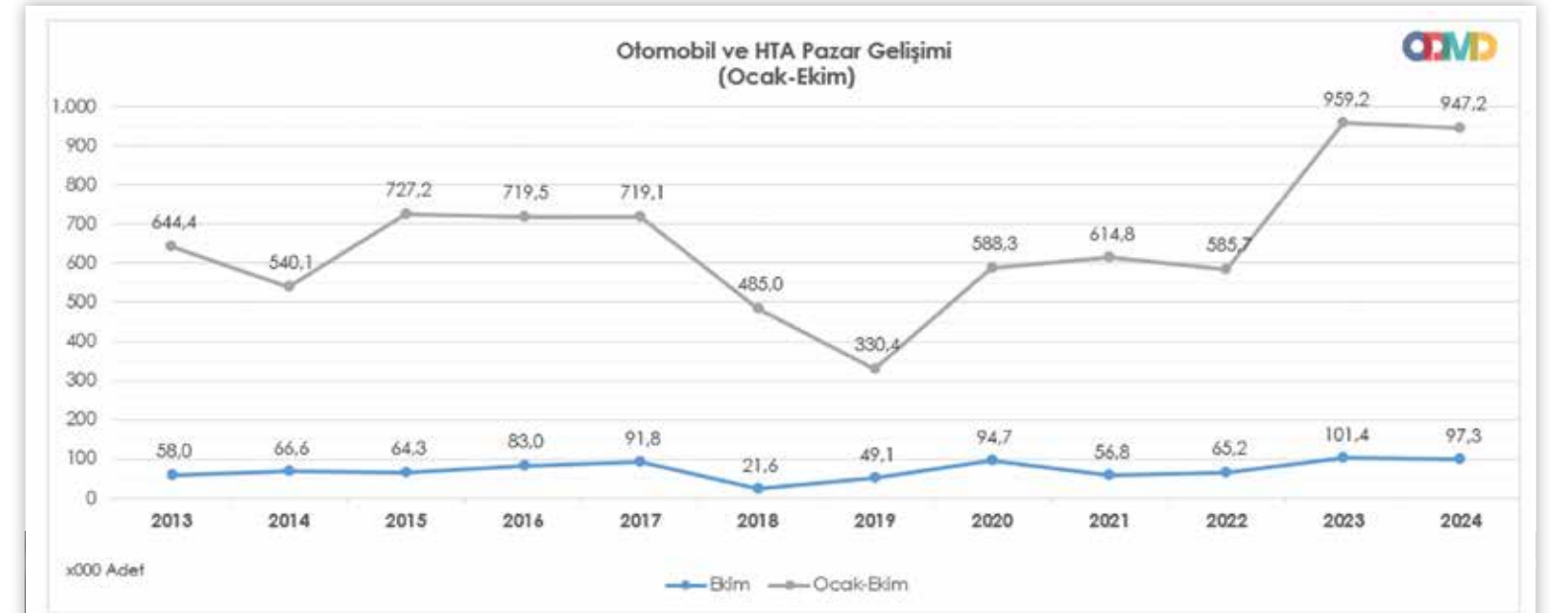
Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu

EK 2:

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

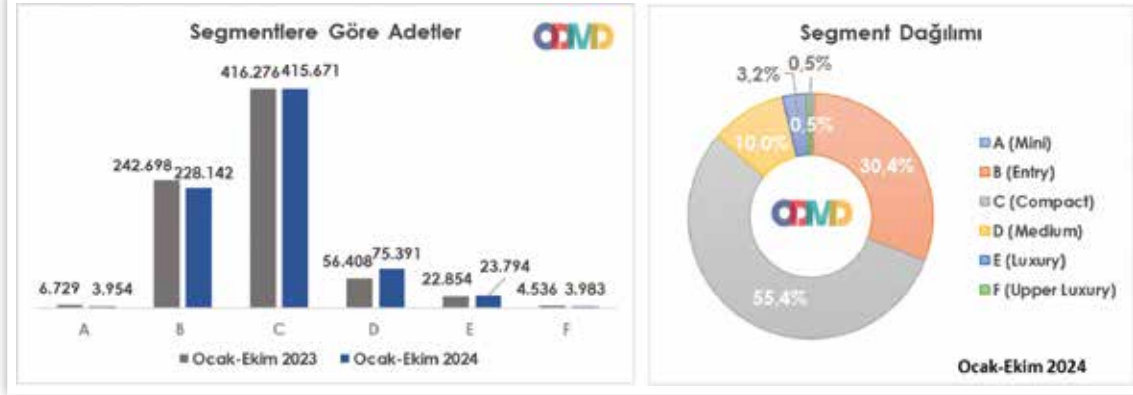
EK 3:

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



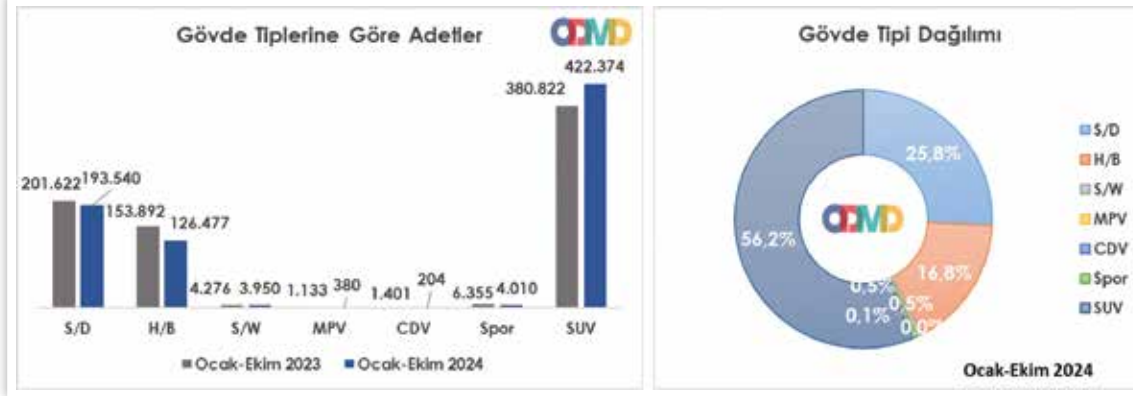
OTOMOBİL PAZAR ANALİZİ (OCAK-EKİM 2024)

OTOMOBİL PAZARI SEGMENTLERE GÖRE;



- Pazarın %86,3'ünü vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerindeki araçlar oluşturdu.
- C segmenti otomobiller 415.671 adetle %55,4 pay,
- B segmenti otomobiller 228.142 adetle %30,4 pay aldı.

OTOMOBİL PAZARI GÖVDE TİPLERİNE GÖRE;

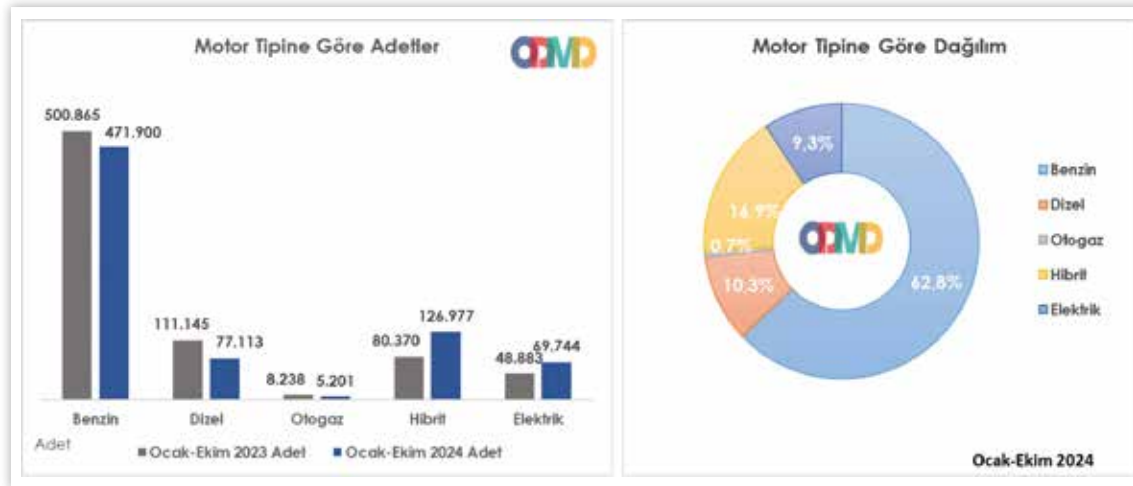


- Gövde tiplerine göre değerlendirildiğinde ise en çok tercih edilen gövde tipi SUV otomobiller (%56,2 pay, 422.374 adet) oldu.
- SUV otomobilleri, %25,8 pay ve 193.540 adet satış ile Sedan, %16,8 pay ve 126.477 adet satış ile H/B otomobiller takip etti.

EK 4:

Segment ve Gövde Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

OTOMOBİL PAZARI MOTOR TİPİNE GÖRE;



- Benzinli otomobil satışları 471.900 adetle %62,8 pay,
- Hibrit otomobil satışları 126.977 adetle %16,9 pay,
- Dizel otomobil satışları 77.113 adetle %10,3 pay,
- Elektrikli otomobil satışları 69.744 adetle %9,3 pay ve
- Otogazlı otomobil satışları 5.201 adetle %0,7 pay aldı.

EK 5:

Motor Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

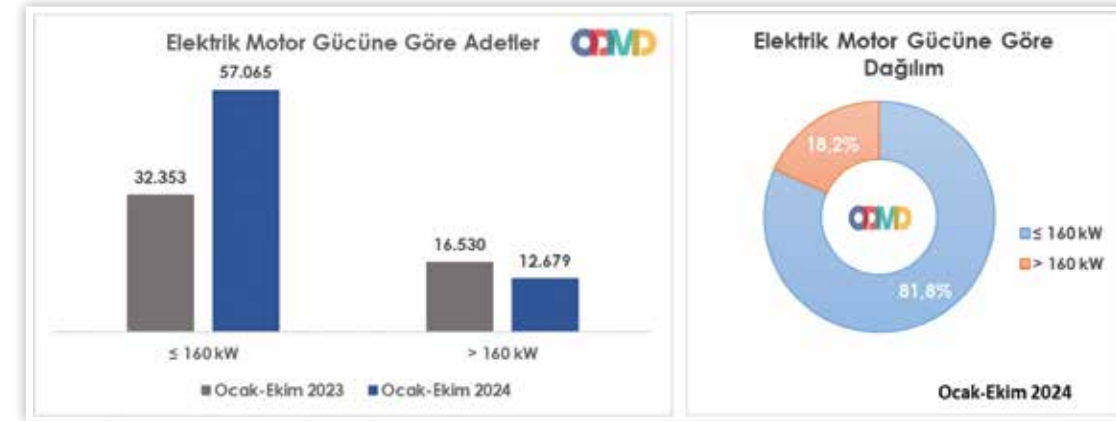
EK 6:

Motor Hacmine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

OTOMOBİL PAZARI MOTOR HACMİNE GÖRE;

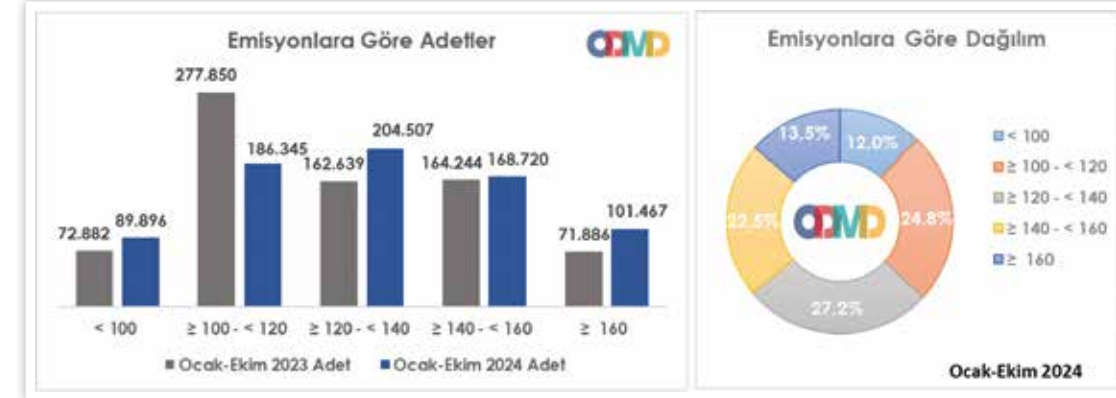
- 1600cc altındaki otomobil satışları %10,7 azalarak %73,0 pay,
- 1600-2000cc aralığındaki otomobil satışları %2,1 azalarak %0,6 pay,
- 2000cc üstü otomobil satışları %20,6 azalarak %0,2 pay aldı.

ELEKTRİKLİ OTOMOBİL PAZARI ELEKTRİK MOTOR GÜCÜNE GÖRE;



- 160 kW altındaki elektrikli otomobil satışları %76,4 artarak %7,6 pay,
- 160 kW üstü elektrikli otomobil satışları %23,3 azalarak %1,7 pay aldı.

OTOMOBİL PAZARI EMİSYON SEVİYELERİNE GÖRE;



- 120-140 gr/km arasındaki otomobiller 204.507 adetle %27,2 pay,
- 100-120 gr/km arasındaki otomobiller 186.345 adetle %24,8 pay aldı.

EK 7:

Emisyon Değerlerine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

OTOMATİK ŞANZIMANLI OTOMOBİLLER;



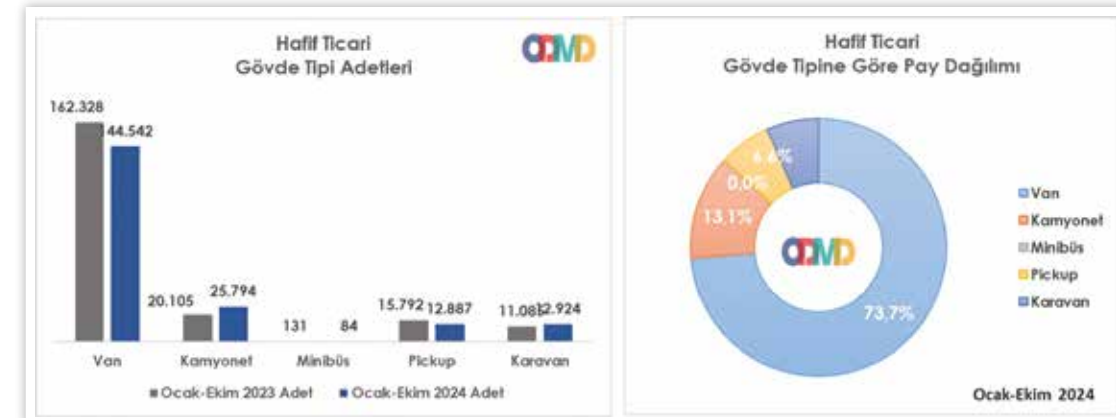
- 682.809 adetle %90,9 pay alırken, manuel şanzımanlı otomobiller 68.126 adetle %9,1 pay aldı.

EK 8:

Otomatik Şanzıman Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

HAFİF TİCARİ ARAÇ PAZARI (OCAK-EKİM 2024)

HAFİF TİCARİ ARAÇ PAZARI GÖVDE TİPİNE GÖRE;



- Van gövde tipi %73,7 pay ve 144.542 adet ile en çok tercih edilen gövde tipi olurken;
- Kamyonet gövde tipi %13,1 pay ve 25.794 adetle 2. sırada yer aldı.

EK 9:

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

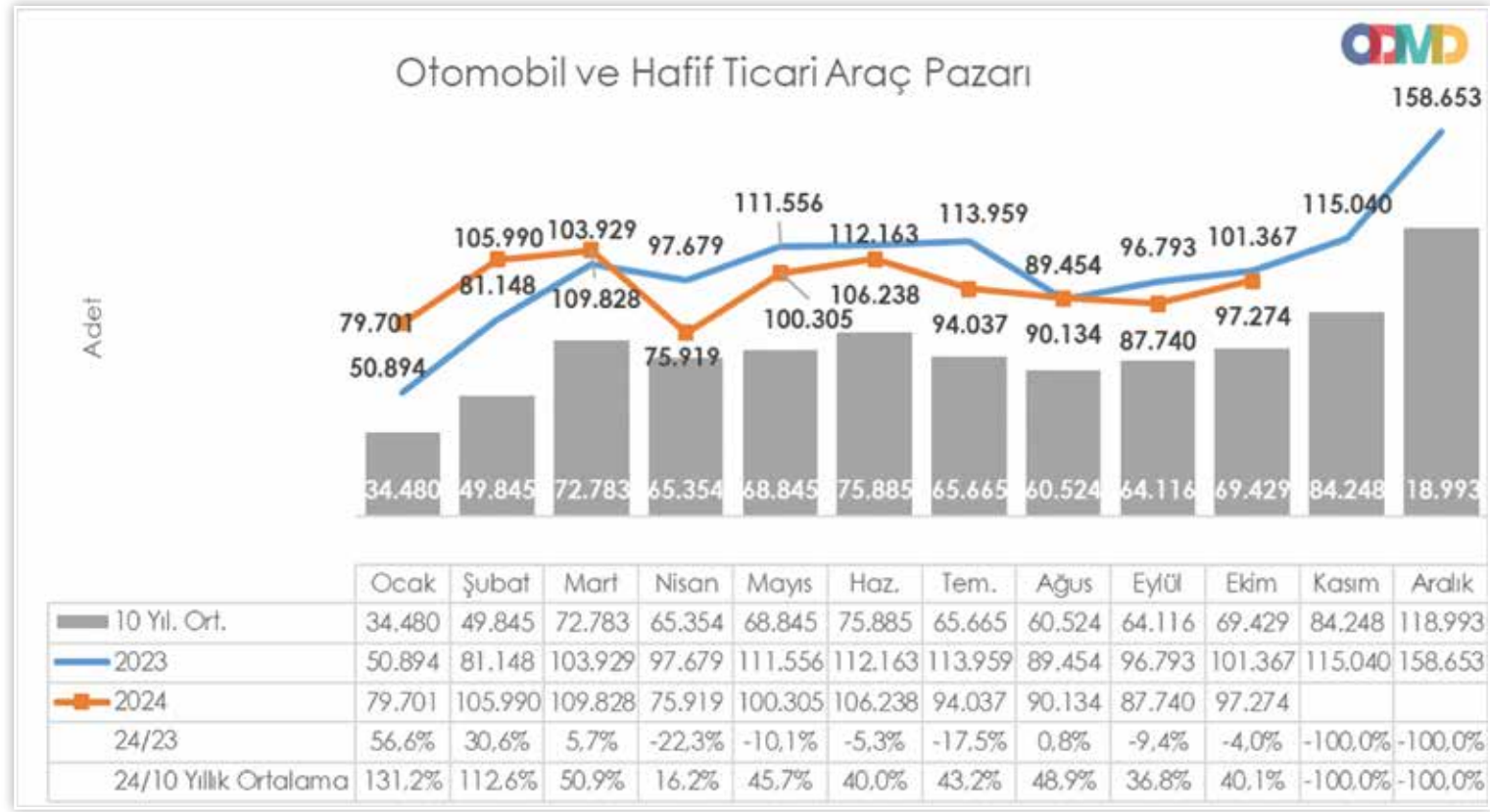
EK 10:

Hafif Ticari Araç Motor Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu

EKLER

EK 1:

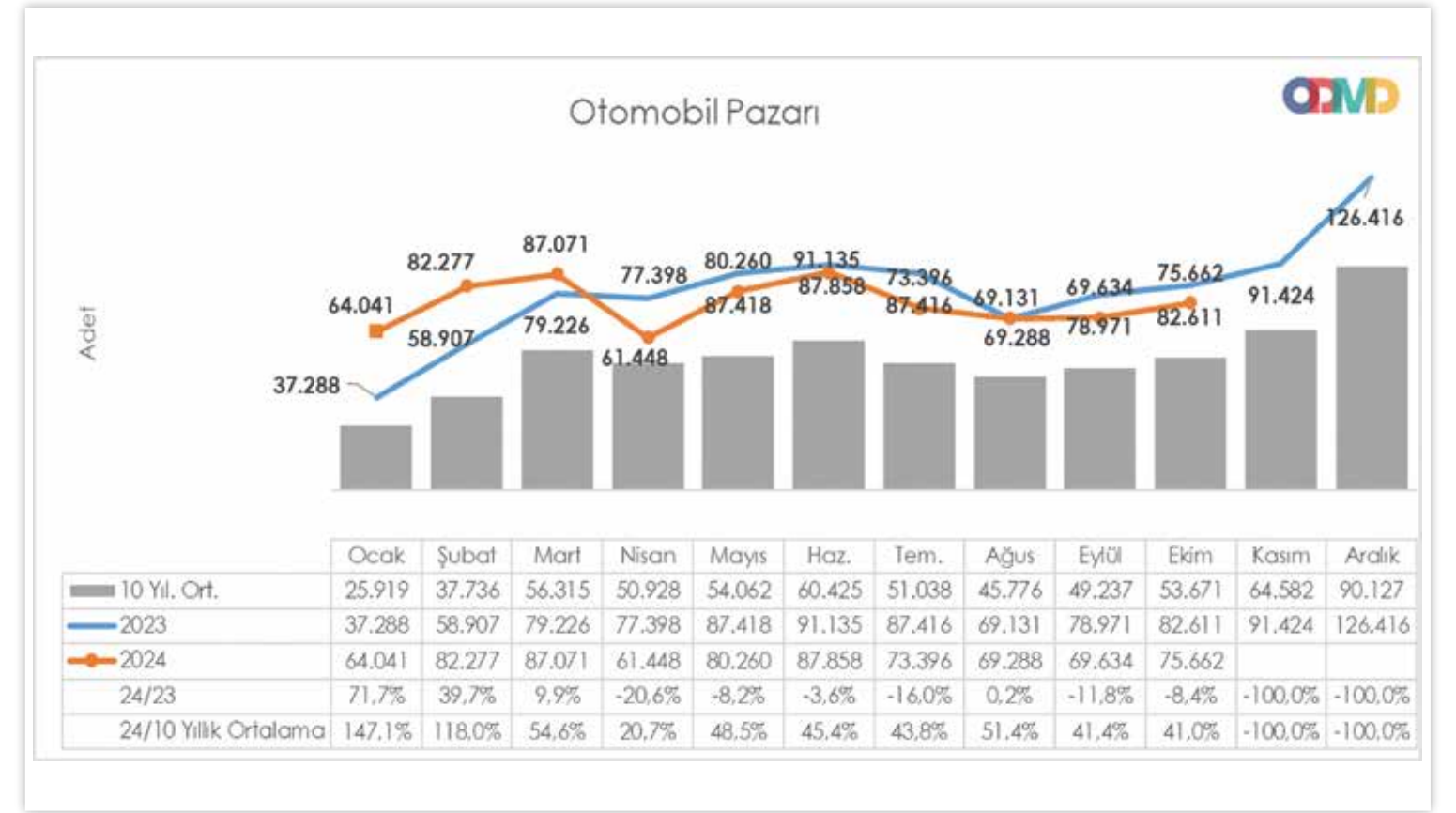
Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu



YIL	Ocak	Şubat	Març	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	62.084	65.222	82.311	115.220	783.283
2023	50.894	81.148	103.929	97.679	111.556	112.163	113.959	89.454	96.793	101.367	115.040	158.653	1.232.635
2024	79.701	105.990	109.828	75.919	100.305	106.238	94.037	90.134	87.740	97.274			947.166
10 Yıllık Ort.	34.480	49.845	72.783	65.354	68.845	75.885	65.665	60.524	64.116	69.429	84.248	118.993	792.241
%	131,2%	112,6%	50,9%	16,2%	45,7%	40,0%	43,2%	48,9%	36,8%	40,1%	-100,0%	-100,0%	

EK 2:

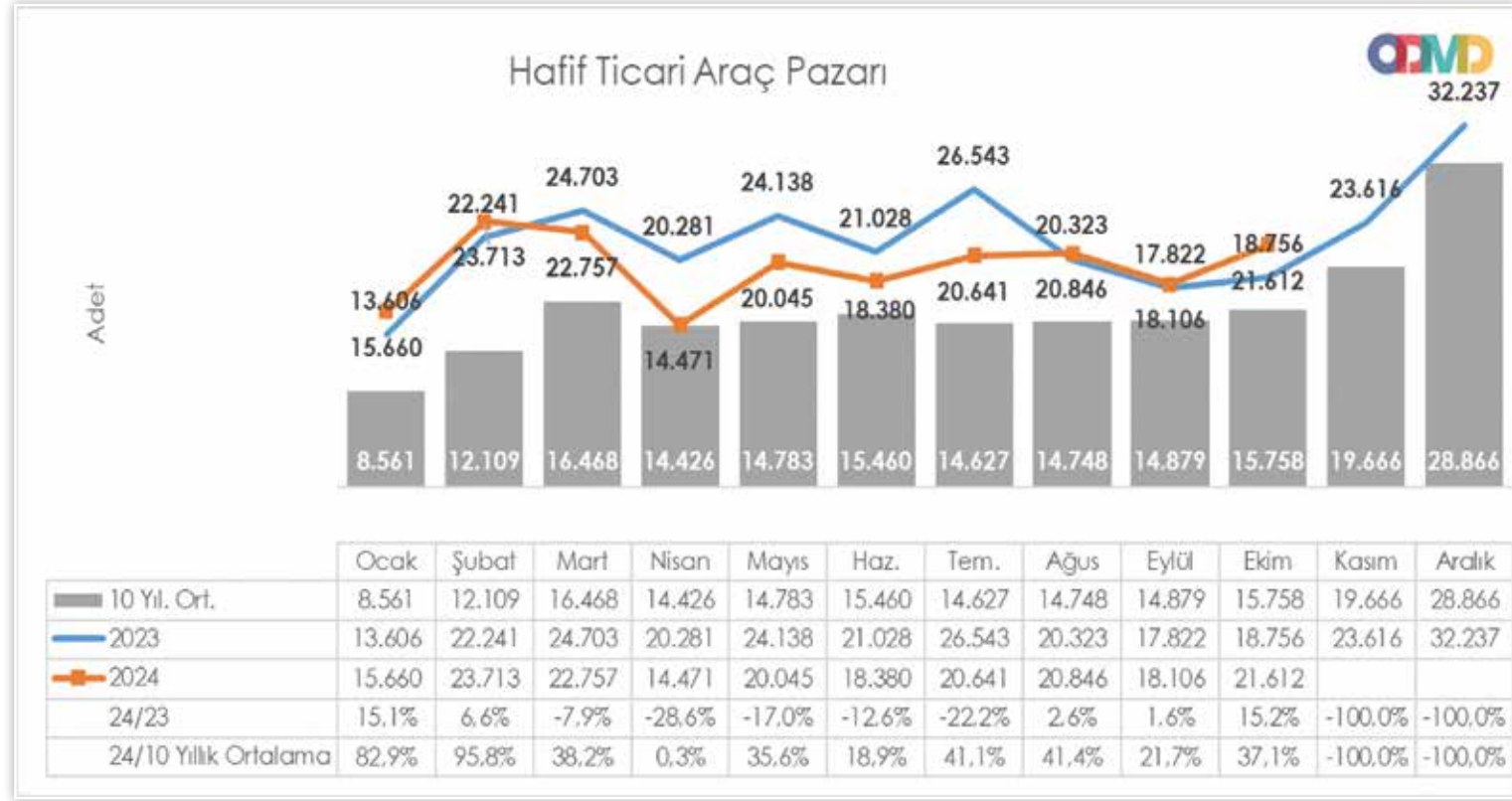
Otomobil Pazarı, 10 Yıllık Ortalama ile Yıllara Göre Gelişim Grafiği ve Tablosu



YIL	Ocak	Şubat	Març	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	44.681	47.440	59.222	86.774	592.660
2023	37.288	58.907	79.226	77.398	87.418	91.135	87.416	69.131	78.971	82.611	91.424	126.416	967.341
2024	64.041	82.277	87.071	61.448	80.260	87.858	73.396	69.288	69.634	75.662			750.935
10 Yıllık Ort.	25.919	37.736	56.315	50.928	54.062	60.425	51.038	45.776	49.237	53.671	64.582	90.127	609.548
%	147,1%	118,0%	54,6%	20,7%	48,5%	45,4%	43,8%	51,4%	41,4%	41,0%	-100,0%	-100,0%	

EK 3:

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



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	17.403	17.782	23.089	28.446	190.623
2023	13.606	22.241	24.703	20.281	24.138	21.028	26.543	20.323	17.822	18.756	23.616	32.237	265.294
2024	15.660	23.713	22.757	14.471	20.045	18.380	20.641	20.846	18.106	21.612			196.231
10 Yıllık Ort.	8.561	12.109	16.468	14.426	14.783	15.460	14.627	14.748	14.879	15.758	19.666	28.866	182.693
%	82,9%	95,8%	38,2%	0,3%	35,6%	18,9%	41,1%	41,4%	21,7%	37,1%	-100,0%	-100,0%	

OCAK-EKİM 2024 VERİLERİ

EK 4:

Segment ve Gövde Tipine Göre Dağılım Tablosu

Ocak-Ekim 2024	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	Pay
A (Mini)	0	3.469	0	0	0	177	308	3.954	0,5%
B (Entry)	16.592	93.439	0	0	138	60	117.913	228.142	30,4%
C (Compact)	142.345	28.841	1.015	286	66	2.701	240.417	415.671	55,4%
D (Medium)	20.861	714	2.671	0	0	498	50.647	75.391	10,0%
E (Luxury)	12.048	4	254	94	0	427	10.967	23.794	3,2%
F (Upper Luxury)	1.694	10	10	0	0	147	2.122	3.983	0,5%
Toplam	193.540	126.477	3.950	380	204	4.010	422.374	750.935	
Pay	25,8%	16,8%	0,5%	0,1%	0,0%	0,5%	56,2%	100,00	

Ocak-Ekim 2023	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	Pay
A (Mini)	0	5.161	0	0	0	497	1.071	6.729	0,9%
B (Entry)	15.919	111.315	0	0	1.401	217	113.846	242.698	32,4%
C (Compact)	149.005	36.292	874	1.052	0	3.519	225.534	416.276	55,5%
D (Medium)	20.618	1.124	3.071	0	0	1.131	30.464	56.408	7,5%
E (Luxury)	14.162	0	329	81	0	392	7.890	22.854	3,0%
F (Upper Luxury)	1.918	0	2	0	0	599	2.017	4.536	0,6%
Toplam	201.622	153.892	4.276	1.133	1.401	6.355	380.822	749.501	
Pay	26,9%	20,5%	0,6%	0,2%	0,2%	0,8%	50,8%	100,00	

Değişim	1	2	3	4	5	6	7		
Segment	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	Spor	SUV	Toplam	
A (Mini)		-32,8%				-64,4%		-41,2%	
B (Entry)	4,2%	-16,1%			-90,1%	-72,4%	3,6%	-6,0%	
C (Compact)	-4,5%	-20,5%	16,1%	-72,8%		-23,2%	6,6%	-0,1%	
D (Medium)	1,2%	-36,5%	-13,0%			-56,0%	66,3%	33,7%	
E (Luxury)	-14,9%		-22,8%	16,0%		8,9%	39,0%	4,1%	
F (Upper Luxury)	-11,7%					-75,5%	5,2%	-12,2%	
Toplam	-4,0%	-17,8%	-7,6%	-66,5%	-85,4%	-36,9%	10,9%	0,2%	

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	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
Benzin	500.865	66,8%	471.900	62,8%	-5,8%
Dizel	111.145	14,8%	77.113	10,3%	-30,6%
Otogaz	8.238	1,1%	5.201	0,7%	-36,9%
Hibrit	80.370	10,7%	126.977	16,9%	58,0%
Hibrit	20.223	2,7%	35.122	4,7%	73,7%
Plug-In Hibrit	1.981	0,3%	4.615	0,6%	133,0%
Mild Hibrit	58.166	7,8%	87.240	11,6%	50,0%
Elektrik	48.883	6,5%	69.744	9,3%	42,7%
Saf Elektrik	43.682	5,8%	64.921	8,6%	48,6%
Uzatılmış Menzil	5.201	0,7%	4.823	0,6%	-7,3%
Toplam	749.501	100%	750.935	100%	0,2%

EK 6:*Motor Hacmine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu*

MOTOR HACMİ	MOTOR CİNSİ	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
		Adet	Pay	Adet	Pay	
≤ 1600cc	B/D	613.531	81,9%	547.991	73,0%	-10,7%
1601cc - ≤ 2000cc	B/D	4.821	0,6%	4.718	0,6%	-2,1%
≥ 2001cc	B/D	1.896	0,3%	1.505	0,2%	-20,6%
B/D Ara Toplam		620.248	82,8%	554.214	73,8%	-10,6%
<=1600cc	HİBRİT	51.331	6,8%	88.744	11,8%	72,9%
1601cc - <=1800cc (<=50KW)	HİBRİT	0	0,0%	0	0,0%	
1601cc - <=1800cc (>50KW)	HİBRİT	13.611	1,8%	22.133	2,9%	62,6%
1801cc - <=2000cc	HİBRİT	14.214	1,9%	14.926	2,0%	5,0%
2001cc - <=2500cc (<=100KW)	HİBRİT	232	0,0%	299	0,0%	28,9%
2001cc - <=2500cc (>100KW)	HİBRİT	340	0,0%	337	0,0%	-0,9%
>2500cc	HİBRİT	642	0,1%	538	0,1%	-16,2%
Hibrit Ara Toplam		80.370	10,7%	126.977	16,9%	58,0%
≤ 160 kW	ELEKTRİK	32.353	4,3%	57.065	7,6%	76,4%
> 160 kW	ELEKTRİK	16.530	2,2%	12.679	1,7%	-23,3%
Elektrik Ara Toplam		48.883	6,5%	69.744	9,3%	42,7%
Toplam		749.501	100,0%	750.935	100,0%	0,2%

EK 7:*Emisyon Değerlerine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu*

CO2 ORTALAMA EMİSYON DEĞERLERİ (gr/km)	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
< 100	72.882	9,7%	89.896	12,0%	23,3%
≥ 100 - < 120	277.850	37,1%	186.345	24,8%	-32,9%
≥ 120 - < 140	162.639	21,7%	204.507	27,2%	25,7%
≥ 140 - < 160	164.244	21,9%	168.720	22,5%	2,7%
≥ 160	71.886	9,6%	101.467	13,5%	41,1%
Toplam	749.501	100,0%	750.935	100,0%	0,2%

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

OTOMATİK ŞANZIMAN	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
A (Mini)	6.527	97,0%	3.793	95,9%	-41,9%
B (Entry)	207.383	85,4%	219.515	96,2%	5,9%
C (Compact)	311.565	74,8%	356.343	85,7%	14,4%
D (Medium)	56.408	100,0%	75.391	100,0%	33,7%
E (Luxury)	22.854	100,0%	23.794	100,0%	4,1%
F (Upper Luxury)	4.536	100,0%	3.973	99,7%	-12,4%
Toplam	609.273	81,3%	682.809	90,9%	12,1%

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

HAFİF TİCARİ ARAÇ GÖVDE TİPİ ANALİZİ	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
Van	162.328	77,5%	144.542	73,7%	-11,0%
Kamyonet	20.105	9,6%	25.794	13,1%	28,3%
Minibüs	131	0,1%	84	0,0%	-35,9%
Pickup	15.792	7,5%	12.887	6,6%	-18,4%
Karavan	11.085	0,0%	12.924	6,6%	16,6%
Toplam	209.441	94,7%	196.231	100,0%	-6,3%

EK 10:*Hafif Ticari Araç Motor Tipine Göre Adetler, Paylar ve Değişimler Tablosu*

MOTOR TİPİ	Ocak-Ekim 2023		Ocak-Ekim 2024		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
Benzin	6.642	3,2%	6.934	3,5%	4,4%
Dizel	194.136	92,7%	179.917	91,7%	-7,3%
Otogaz	8.382	4,0%	8.628	4,4%	2,9%
Hibrit	19	0,0%	43	0,0%	126,3%
Plug-In Hibrit	11	0,0%	43	0,0%	
Mild Hibrit	8	0,0%	0	0,0%	
Elektrik	262	0,1%	709	0,4%	170,6%
Saf Elektrik	262	0,1%	709	0,4%	170,6%
Toplam	209.441	100%	196.231	100%	-6,3%

PERAKENDE SATIŞLAR YERLİ / İTHAL DAĞILIMI: EKİM - 2024									
MARKA	OTOMOBİL			HAFİF TİCARİ			TOPLAM		
	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM
ALFA ROMEO		169	169			0	0	169	169
ALPINE		0	0			0	0	0	0
ASTON MARTIN		1	1			0	0	1	1
AUDI		2.113	2.113			0	0	2.113	2.113
BENTLEY		2	2			0	0	2	2
BMW		2.461	2.461			0	0	2.461	2.461
BYD			0			0	0	0	0
CHERY		2.814	2.814			0	0	2.814	2.814
CITROEN		2.606	2.606	1.987		1.987	0	4.593	4.593
CUPRA		653	653			0	0	653	653
DACIA		2.161	2.161			0	0	2.161	2.161
DFSK		51	51		85	85	0	136	136
DS		129	129			0	0	129	129
FARIZON				1		1	0	1	1
FERRARI		3	3			0	0	3	3
FIAT	5.842	137	5.979	754	1.872	2.626	6.596	2.009	8.605
FORD	1	1.863	1.864	3.375	3.486	6.861	3.376	5.349	8.725
HONDA		1.272	1.272			0	0	1.272	1.272
HONGQI		1	1			0	0	1	1
HYUNDAI	3.197	1.900	5.097		13	13	3.197	1.913	5.110
ISUZU			0	84	227	311	84	227	311
IVECO			0		296	296	0	296	296
JAECOO		684	684			0	0	684	684
JAGUAR		3	3			0	0	3	3
JEEP		235	235			0	0	235	235
KARSAN			0	1		1	1	0	1
KG MOBILITY – SSANGYONG		755	755		118	118	0	873	873
KIA		1.854	1.854			0	0	1.854	1.854
LAMBORGHINI		0	0			0	0	0	0
LAND ROVER		161	161		0	0	0	161	161
LEAPMOTOR		12	12			0	0	12	12
LEXUS		91	91			0	0	91	91
MASERATI		18	18			0	0	18	18
MAXUS			0		21	21	0	21	21
MERCEDES-BENZ		2.690	2.690		791	791	0	3.481	3.481
MG		1.096	1.096			0	0	1.096	1.096
MINI		526	526			0	0	526	526
MITSUBISHI		1	1		0	0	0	1	1
NETA		0	0			0	0	0	0
NISSAN		2.038	2.038			0	0	2.038	2.038
OPEL		3.266	3.266		1.776	1.776	0	5.042	5.042
PEUGEOT		4.191	4.191		2.511	2.511	0	6.702	6.702
PORSCHE		167	167			0	0	167	167
RENAULT	6.908	2.802	9.710		1.021	1.021	6.908	3.823	10.731
SEAT		965	965			0	0	965	965
SERES		0	0			0	0	0	0
SKODA		3.766	3.766			0	0	3.766	3.766
SKYWELL		38	38			0	0	38	38
SMART			0			0	0	0	0
SUBARU		19	19			0	0	19	19
SUZUKI		61	61			0	0	61	61
TESLA		340	340			0	0	340	340
TOGG	3.091		3.091			0	3.091	0	3.091
TOYOTA	3.459	420	3.879		940	940	3.459	1.360	4.819
VOLKSWAGEN		7.732	7.732		2.253	2.253	0	9.985	9.985
VOLVO		897	897			0	0	897	897
TOPLAM:	22.498	53.164	75.662	4.214	17.398	21.612	26.712	70.562	97.274

*Tesla markasına ait veriler, kamuoyuna yapılan açıklamalar ışığında tahmini olarak belirlenmiştir.

ODMD, verilerinde yer alan bilgilerin doğruluğuna azami ölçüde hassasiyet göstermekle birlikte; bu verilerdeki hata, eksiklik veya yorum farklılıklarından ve/veya ticari amaçlı kullanımın-
dan doğabilecek zararlardan hiçbir şekilde sorumlu değildir. ODMD verilerinde; marka ve model bazında yer alan sayısal satış bilgileri ilgili kuruluşların ODMD’ye yaptığı bildirimlerden oluş-
maktadır. Bilgiler haksız rekabete yol açacak şekilde kullanılamaz. ODMD’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. ODMD Raporlarının telif hakkı ODMD’ye aittir. ODMD kaynak göste-
rilmeksizin raporun bir bölümü veya tamamı çoğaltılamaz, paylaşılamaz, yayımlanamaz veya dağıtılamaz. Aksi durumda ODMD’nin her türlü maddi ve manevi tazminat talep hakkı saklıdır.

PERAKENDE SATIŞLAR YERLİ / İTHAL DAĞILIMI: 2024									
MARKA	OTOMOBİL			HAFİF TİCARİ			TOPLAM		
	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM	YERLİ	İTHAL	TOPLAM
ALFA ROMEO	0	760	760	0	0	0	0	760	760
ALPINE	0	7	7	0	0	0	0	7	7
ASTON MARTIN	0	10	10	0	0	0	0	10	10
AUDI	0	14.398	14.398	0	0	0	0	14.398	14.398
BENTLEY	0	29	29	0	0	0	0	29	29
BMW	0	17.277	17.277	0	0	0	0	17.277	17.277
BYD	0	1.730	1.730	0	0	0	0	1.730	1.730
CHERY	0	50.811	50.811	0	0	0	0	50.811	50.811
CITROEN	0	33.741	33.741	0	13.061	13.061	0	46.802	46.802
CUPRA	0	6.822	6.822	0	0	0	0	6.822	6.822
DACIA	0	28.584	28.584	0	0	0	0	28.584	28.584
DFSK	0	450	450	0	503	503	0	953	953
DS	0	1.508	1.508	0	0	0	0	1.508	1.508
FARIZON	0	0	0	0	5	5	0	5	5
FERRARI	0	20	20	0	0	0	0	20	20
FIAT	67.247	690	67.937	25.108	16.552	41.660	92.355	17.242	109.597
FORD	45	22.776	22.821	29.610	24.776	54.386	29.655	47.552	77.207
HONDA	0	20.467	20.467	0	0	0	0	20.467	20.467
HONGQI	0	13	13	0	0	0	0	13	13
HYUNDAI	29.915	14.487	44.402	0	4.284	4.284	29.915	18.771	48.686
ISUZU	0	0	0	1.231	1.288	2.519	1.231	1.288	2.519
IVECO	0	0	0	0	2.602	2.602	0	2.602	2.602
JAECOO	0	2.020	2.020	0	0	0	0	2.020	2.020
JAGUAR	0	49	49	0	0	0	0	49	49
JEEP	0	2.767	2.767	0	0	0	0	2.767	2.767
KARSAN	0	0	0	136	0	136	136	0	136
KG MOBILITY – SSANGYONG	0	7.659	7.659	0	1.945	1.945	0	9.604	9.604
KIA	0	13.601	13.601	0	3.924	3.924	0	17.525	17.525
LAMBORGHINI	0	16	16	0	0	0	0	16	16
LAND ROVER	0	2.438	2.438	0	1	1	0	2.439	2.439
LEAPMOTOR	0	185	185	0	0	0	0	185	185
LEXUS	0	619	619	0	0	0	0	619	619
MASERATI	0	219	219	0	0	0	0	219	219
MAXUS	0	0	0	0	262	262	0	262	262
MERCEDES-BENZ	0	22.784	22.784	0	7.607	7.607	0	30.391	30.391
MG	0	16.488	16.488	0	0	0	0	16.488	16.488
MINI	0	2.992	2.992	0	0	0	0	2.992	2.992
MITSUBISHI	0	56	56	0	0	0	0	56	56
NETA	0	53	53	0	0	0	0	53	53
NISSAN	0	20.060	20.060	0	0	0	0	20.060	20.060
OPEL	0	35.082	35.082	0	11.673	11.673	0	46.755	46.755
PEUGEOT	0	39.930	39.930	0	14.681	14.681	0	54.611	54.611
PORSCHE	0	907	907	0	0	0	0	907	907
RENAULT	70.734	19.624	90.358	0	12.564	12.564	70.734	32.188	102.922
SEAT	0	8.880	8.880	0	0	0	0	8.880	8.880
SERES	0	1	1	0	0	0	0	1	1
SKODA	0	34.088	34.088	0	0	0	0	34.088	34.088
SKYWELL	0	324	324	0	0	0	0	324	324
SMART	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUBARU	0	273	273	0	0	0	0	273	273
SUZUKI	0	5.164	5.164	0	0	0	0	5.164	5.164
TESLA	0	7.367	7.367	0	0	0	0	7.367	7.367
TOGG	20.140	0	20.140	0	0	0	20.140	0	20.140
TOYOTA	30.945	8.067	39.012	0	6.528	6.528	30.945	14.595	45.540
VOLKSWAGEN	0	55.211	55.211	0	17.890	17.890	0	73.101	73.101
VOLVO	0	10.405	10.405	0	0	0	0	10.405	10.405
TOPLAM:	219.026	531.909	750.935	56.085	140.146	196.231	275.111	672.055	947.166

*Tesla markasına ait veriler, kamuoyuna yapılan açıklamalar ışığında tahmini olarak belirlenmiştir.

ODMD, verilerinde yer alan bilgilerin doğruluğuna azami ölçüde hassasiyet göstermekle birlikte; bu verilerdeki hata, eksiklik veya yorum farklılıklarından ve/veya ticari amaçlı kullanımın-
dan doğabilecek zararlardan hiçbir şekilde sorumlu değildir. ODMD verilerinde; marka ve model bazında yer alan sayısal satış bilgileri ilgili kuruluşların ODMD’ye yaptığı bildirimlerden oluş-
maktadır. Bilgiler haksız rekabete yol açacak şekilde kullanılamaz. ODMD’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. ODMD Raporlarının telif hakkı ODMD’ye aittir. ODMD kaynak göste-
rilmeksizin raporun bir bölümü veya tamamı çoğaltılamaz, paylaşılamaz, yayımlanamaz veya dağıtılamaz. Aksi durumda ODMD’nin her türlü maddi ve manevi tazminat talep hakkı saklıdır.

ÜYE İLETİŞİM BİLGİLERİ

	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90
	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. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	BORUSAN OTOMOTİV İTHALAT VE DAĞITIM A.Ş. Fırzoköy Bulvarı No: 21 34320 Avcılar/İSTANBUL Tel: 212 - 412 00 00
	ALJ PAZARLAMA VE SATIŞ A.Ş. Çınar Mah.. Rifu Tongsir Cad. No:115 İç Kapı No: 92 Maltepe / İSTANBUL Tel: 212 - 437 88 88
	CHERY OTOMOBİL SANAYİ VE TİCARET A.Ş. Merdivenköy Mah. Bora Sok. Nidakule Göztepe Blok No: 1-3 İç Kapı No: 74 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 24 79
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİCARET A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 Çayırova/KOCAELİ Tel: 0262 - 676 90 90
	MAIS MOTORLU ARAÇLAR İMAL VE SATIŞ A.Ş. Cevizli Mah., Tuğay Yolu Cad. No:10-C, OYAK Dragos Plaza Kat:2-3, 34846 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 646 66 66
	SHS ARAÇ KİRALAMA LOJİSTİK VE OTO TİC. A.Ş. E5 Marriott Hotel Pendik Yanı, Çamçeşme Mah. Tevfik İleri Cad. No:209 Üst Kaynarca - Pendik / İstanbul / Türkiye Tel: 216 - 625 25 00
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00
	FER MAS OTO TİCARET A.Ş. Kuruçeşme Cad. No: 29 34345 Kuruçeşme/İSTANBUL Tel: 212 - 263 30 01
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90
	FORD OTOMOTİV SAN. A.Ş. İzmit Gölcük Yolu 14. Km. 41680 İhsaniye Gölcük/KOCAELİ Tel: 262 - 315 50 00
	EVPOWER ELEKTRİKLİ ARAÇLAR A.Ş. Şerifali Mah. Miras Sk. No: 53 34775, Ümraniye/İSTANBUL Tel: 216 - 415 27 27
	HONDA TÜRKİYE A.Ş. Sanayi Caddesi No: 1 Aydınevler - Maltepe/İSTANBUL Tel: 850 549 10 10
	D VE D MOTORLU ARAÇLAR A.Ş. Yeniköy Mah. Köybaşı Cad. No:94 İstanbul Tel: 212 - 223 10 11
	HYUNDAİ ASSAN OTOMOTİV SAN. VE TİC. A.Ş. Aydınevler Mah. Sanayi Cad. No:32 İç Kapı No:20 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 571 63 63
	IVECO ARAÇ SANAYİ VE TİC. A.Ş. Eyüp Sultan Mah. Sekmen Cad. No:12 Samandıra - Sancaktepe/İSTANBUL Tel: 216 - 561 16 05
	CHERY OTOMOBİL SANAYİ VE TİCARET A.Ş. Merdivenköy Mah. Bora Sok. Nidakule Göztepe Blok No: 1-3 İç Kapı No: 74 Kadıköy/ İstanbul Tel: 216 - 602 11 00
	BORUSAN OTOMOTİV PAZARLAMA VE TİCARET A.Ş. Hamidiye Mah. Selçuklu Cad., Vadipark B Blok No:10E/1 Kağıthane/İSTANBUL Tel: 0212 - 412 00 00
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş. Büyükdere Cad. No: 145 Tofaş Han 34394 Zincirlikuyu/İSTANBUL Tel: 212 - 275 33 90
	EVPOWER ELEKTRİKLİ ARAÇLAR A.Ş. Şerifali Mah. Miras Sk. No: 53 34775, Ümraniye/İSTANBUL Tel: 0212 - 415 27 27
	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
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	BORUSAN OTOMOTİV PAZARLAMA VE TİCARET A.Ş. Hamidiye Mah. Selçuklu Cad., Vadipark B Blok No:10E/1 Kağıthane/İSTANBUL Tel: 0212 - 412 00 00
	TOYOTA TÜRKİYE PAZARLAMA VE SATIŞ A.Ş. Cumhuriyet Mah. E-5 Yanyol No:11 Yakacık 34876 Kartal/İSTANBUL Tel: 216 - 453 53 53
	FER MAS OTO TİCARET A.Ş. Kuruçeşme Cad. No: 29 34345 Kuruçeşme/İSTANBUL Tel: 212 - 263 30 01
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No:4 Kadıköy/İstanbul Tel: 216-242 08 00
	BYD TURKEY OTOMOTİV LTD. ŞTİ. Keçiliköy OSB Mah. Atatürk Bulvarı No: 5a İç Kapı No: 1 Yunusemre/MANİSA

	MERCEDES-BENZ OTOMOTİV TİCARET VE HİZMETLERİ A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 6 34500 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 30 00
	MERCEDES-BENZ TÜRK A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 2 34522 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 33 18
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	BORUSAN OTOMOTİV İTHALAT VE DAĞITIM A.Ş. Fırzoköy Bulvarı No: 21 34320 Avcılar/İSTANBUL Tel: 212 - 412 00 00
	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
	NISSAN OTOMOTİV A.Ş. Kuş Bakıcı Cad. No: 11 PK: 46 34662 Altunizade/İSTANBUL Tel: 216 - 559 84 00
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00
	OTOKAR OTOMOTİV VE SAVUNMA SANAYİ A.Ş. Aydınevler Mah. Dumlupınar Cad. No: 24 A Blok 34855 Küçükyağlı/İSTANBUL Tel: 216 - 489 29 50
	STELLANTIS OTOMOTİV PAZARLAMA A.Ş. Barbaros Mahallesi, Begonya Sok. Nidakule Ataşehir Batı Apt. No:1/2 Ataşehir/İSTANBUL Tel: 216 - 579 94 00
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	MAIS MOTORLU ARAÇLAR İMAL VE SATIŞ A.Ş. Cevizli Mah., Tuğay Yolu Cad. No:10-C, OYAK Dragos Plaza Kat:2-3, 34846 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 646 66 66
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	MERCEDES-BENZ TÜRK A.Ş. Akçaburgaz Mahallesi Süleyman Şah Caddesi No: 2 34522 Esenyurt / İstanbul Tel: 212 - 867 33 18
	YÜCE AUTO MOTORLU ARAÇLAR TİC. A.Ş. Cevizli Mah. Fil Yokuşu Sk. Skoda Blok No:16 34846 Maltepe/İstanbul Tel: 216 - 383 80 80
	MERCEDES-BENZ OTOMOTİV TİCARET VE HİZMETLERİ A.Ş. Akçaburgaz Mah. Süleyman Şah Cad. No: 6 34500 Esenyurt/İSTANBUL Tel: 212 - 867 30 00
	ŞAHSUVAROĞLU DIŞ TİCARET LTD. ŞTİ. Zümrütevler Mah. Karayemiş Sok. No: 16/24 Maltepe/İSTANBUL Tel: 216 - 493 19 19
	BAYTÜR MOTORLU VASİTALAR TİC. A.Ş. Bayraktar Holding Boyalı Köşk Sok. No: 10 34395 Bebek/İSTANBUL Tel: 212 - 359 60 00
	SUZUKİ MOTORLU ARAÇLAR PAZARLAMA A.Ş. Acıbadem Mah. Ali Dede Cad. No: 2 34718 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 850 266 53 00
	TOYOTA TÜRKİYE PAZARLAMA VE SATIŞ A.Ş. Cumhuriyet Mah. E-5 Yanyol No:11 Yakacık 34876 Kartal/İSTANBUL Tel: 216 - 453 53 53
	DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİC. A.Ş. Şekerpinar Mah. Anadolu Cad. No: 22 PK: 41490 Çayırova/KOCAELİ Tel: 262 - 676 90 90
	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
	VOLVO GROUP OTOMOTİV TİC. LTD. ŞTİ. Fatih Sultan Mehmet Mahallesi, Balkan Cad. Casper Plaza 47/7 Ümraniye/İSTANBUL
	HONDA TÜRKİYE A.Ş. Aydınevler/Maltepe/İSTANBUL Tel: 850 549 10 10
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mah. Ali Dede Sk. No: 4 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 216 - 242 08 00
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38
	DOĞAN TREND OTOMOTİV TİC. HİZMET VE TEKNOLOJİ A.Ş. Acıbadem Mahallesi Ali Dede Sokak No: 2 Kadıköy/İSTANBUL Tel: 444 70 38

DÜZENLİ BAĞIŞLARINIZLA DARÜŞŞAFAKALI ÇOCUKLAR EĞİTİMLE ÜLKEMİZİN GURURU OLUR



Az çok demeden siz de
düzenli bağışçımız olun,
eğitimle çocuklarımızın
parlak bir geleceği olsun.

Darüssafaka
1863
CEMİYET

#EğitimleOlur

darussafaka.org

0212 276 6714

Castrol ilerlemenenin olduğu her yerde



#BuDaCastrol