



**T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME BİLİM DALI**

**PAYLAŞIM EKONOMİSİ TEMELLİ ULAŞIM YÖNETİMİ MODELLERİ -
TAKSİ VE MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI SİSTEMİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BERAT MANAV

DANIŞMAN: PROF. DR. FERHAT SAYIM

**YALOVA
TEMMUZ 2023**



T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME BİLİM DALI

PAYLAŞIM EKONOMİSİ TEMELLİ ULAŞIM YÖNETİMİ MODELLERİ -
TAKSİ VE MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI SİSTEMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BERAT MANAV
207201012

DANIŞMAN: PROF. DR. FERHAT SAYIM

YALOVA
TEMMUZ 2023

ETİK BEYAN

Yalova Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir, aksinin tespiti halinde doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi taahhüt ve beyan ederim.

Berat MANAV





ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimim boyunca benden yardımlarını esirgemeyen, akademik anlamda bana her zaman destek olan ve doğru yolu gösteren sayın danışman hocam Ferhat SAYIM'a teşekkür ederim. Her zaman yanımda oldukları ve benden desteklerini hiçbir zaman esirgemedikleri için aileme ve en çok da annem Sevinç MANAV'a teşekkür ederim.

TEMMUZ – 2023

Berat MANAV



İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN.....	i
ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
ÖZET	xiii
ABSTRACT.....	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. PAYLAŞIM EKONOMİSİ.....	3
2.1. Paylaşım Ekonomisinin Tarihçesi ve Gelişimi	4
2.1.1. İlk ortaya çıkışı.....	4
2.1.2. Gelişim süreci.....	5
2.2. Paylaşım Ekonomisinin Kavramsal Çerçevesi.....	7
2.2.1. Benzer düşünceler	7
2.2.2. Farklı düşünceler	9
2.2.3. Gig ekonomi, on demand	9
2.2.4. Paylaşım ekonomisiyle ilgili alanyazınındaki bazı çalışmalar	10
2.3. Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Uygulamalar	13
2.3.1. Ulaşım hizmeti sağlayan uygulamalar.....	14
2.3.1.1. Uber	15
2.3.1.2. BiTaksi.....	16
2.3.1.3. iTaksi	17
2.3.1.4. En Taksi	18
2.3.1.5. BlaBlaCar	18
2.3.1.6. Martı	19
2.3.2. Diğer uygulamalar	19
2.3.2.1. Freecycle.....	19
2.3.2.2. Airbnb.....	20
2.3.2.3. Kolektif House.....	21
3. ULAŞIM HİZMETLERİVE ULAŞIM SİSTEMLERİ MODELLERİ	23
3.1. Ulaşım Hizmetleri	23
3.1.1. Kara yolu ulaşımı	24
3.1.1.1. Türkiye’de kara yolu ulaşımı ve gelişimi	24
3.1.2. Demiryolu ulaşımı.....	25

3.1.2.1. Türkiye’de demiryolu ulaşımı ve gelişimi	26
3.1.3. Havayolu ulaşımı	26
3.1.3.1. Türkiye’de havayolu ulaşımı ve gelişimi	27
3.1.4. Denizyolu ulaşımı	27
3.1.4.1. Türkiye’de denizyolu ulaşımı ve gelişimi	28
3.2. Ulaşım Hizmetleri ve sistemleriyle ilgili alanyazınında bazı çalışmalar	29
3.3. Ulaşım Sistemleri / Modelleri	32
3.3.1. Karayolu ulaşım modelleri	32
3.3.1.1. Şahsi (özel) araç	32
3.3.1.2. Taksi	33
3.3.1.3. Taksi dolmuş	33
3.3.1.4. Minibüs	33
3.3.1.5. Şehir içi otobüs/özel halk otobüsü	34
3.3.1.6. Metrobüs	34
3.3.1.7. Şehirlerarası otobüs	34
3.3.2. Demiryolu ulaşım modelleri	34
3.3.2.1. Tramvay	35
3.3.2.2. Metro	35
3.3.2.3. Tren	35
3.3.2.4. Hızlı tren	36
3.3.3. Havayolu ulaşım modelleri	36
3.3.3.1. Tarifeli uçuş	36
3.3.3.2. Charter uçuş	36
3.3.3.3. Helikopter	37
3.3.3.4. Balon	37
3.3.3.5. Teleferik	37
3.3.4. Denizyolu ulaşım modelleri	37
3.3.4.1. Deniz Taksi	38
3.3.4.2. Vapur/Feribot/Ro-Ro	38
3.3.4.3. Deniz otobüsü	38
3.3.4.4. Gemi	38
3.4. Karayolları Ulaşımı ile ilgili Kanunlar, Yönetmelikler ve Mevzuatlar	39
4. TÜRKİYE’DE KULLANIMDA OLAN TAKSİ-MİNİBÜS İŞLETMECİLİĞİ MODELLERİ	41
4.1. Taksi İşletmeciliği Modelleri	41
4.1.1. Taksi/Plaka sahipliğine göre işletme çeşitleri	42
4.1.2. Taksi işletmeciliğinde uyulması gereken usul, esas ve yönetmelikler	46

4.1.3. Taksi durağı işletme	48
4.1.3.1. Taksi durak işletmeciliği ilgili kurallar.....	49
4.2. Minibüs İşletmeciliği Modelleri.....	51
4.2.1. Kooperatif.....	51
4.2.2. Özel (şahıs veya tüzel kişi)işletme	53
4.2.3. Hat satma/devretme ve kiralama	53
4.2.4. Minibüs işletmeciliğinde uyulması gereken usul, esas ve yönetmelikler.....	54
4.2.5. Minibüs şoförlüğü	56
5. ARAŞTIRMA İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER VE SAHA ARAŞTIRMASI.....	57
5.1. Araştırma Problemi ve Hipotezi.....	57
5.2. Araştırmanın Amacı	58
5.3. Araştırmanın Önemi.....	58
5.4. Araştırmanın Yöntemi.....	59
5.5. Araştırmanın Kapsamı	60
5.6. Araştırmanın Sınırlılıkları	60
5.7. Saha Araştırması	61
5.7.1. Taksi işletmeciliğiyle ilgili 3 büyükşehirden toplanan şikâyet verileri	61
5.7.1.1. Taksi yolcuları tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar	61
5.7.1.2. İnternet tabanlı şikâyet raporlama sitesindeki taksi şikâyeti verileri	63
5.7.1.3. Taksi işletmeleri tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar	65
5.7.2. Minibüs işletmeciliğiyle ilgili 3 büyükşehirden toplanan şikâyet verileri.....	66
5.7.2.1. Minibüs yolcuları tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar	66
5.7.2.2. İnternet tabanlı şikâyet raporlama sitesindeki minibüs şikâyeti verileri.....	67
5.7.2.3. Minibüs işletmeleri tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar	68
5.7.3. Bulgular	69
5.7.3.1. Taksilerle ilgili bulgular	69
5.7.3.1.1. Taksilerle ilgili temel veriler	69
5.7.3.1.2. Taksilerin, taksi duraklarına bağlı/bağımsız çalışma durumları ve ödedikleri durak ücretleri	70
5.7.3.1.3. Taksicilerin paylaşım ekonomisi kavramı hakkındaki bilgisi ve bakış açısı.....	71
5.7.3.1.4. Taksilerin teknolojik gelişmelere uyumu	71
5.7.3.1.5. Geleneksel taksi modeli ve mobil araç çağırma uygulaması kullanan taksilerin, yolculara sağladıkları imkanlar açısından karşılaştırılması.....	72
5.7.3.1.6. Taksiler ve paylaşımlı araçların özellikleri ve faydaları açısından karşılaştırılması	73

5.7.3.1.7. Türkiye’de taksi, araç çağırma ve paylaşımlı araç uygulamalarının ücretleri	74
5.7.3.1.8. Taksi şoförlerinin, taksi sistemi içerisinde yaşadığı memnuniyetsizlik ve düzeltilmesi gerektiğini savunduğu konular	75
5.7.3.1.9. Türkiye’de ve Dünya’da Taksiler	77
5.7.3.2. Minibüslerle ilgili bulgular	79
5.7.3.2.1. Minibüslerle ilgili temel veriler	79
5.7.3.2.2. Minibüs şoförlerinin, minibüs taşıma sistemi içerisinde rolleriyle ilgili ifade ettiği sorunlar.	80
5.7.3.3. Taksi ve minibüslerle ilgili bazı bulguların karşılaştırılması	83
5.7.3.3.1. Taksi ve minibüslerin ödeme yöntemi açısından karşılaştırılması	84
5.7.3.3.2. Taksi ve minibüslerin paylaşım ekonomisi kavramı hakkındaki görüşlerinin karşılaştırılması	85
5.7.3.3.3. Taksi ve minibüs işletmelerindeki paydaşların demografik özellikleri	86
5.7.3.4. Geleneksel taşımacılık sistemleriyle, paylaşım ekonomisi unsurları arasında çatışma	87
6. MODEL VE REVİZYON ÖNERİLERİ	91
6.1. Önerilen Taksi ve Araç Çağırma Modelleri	94
6.1.1. Bireysel işletme modelleri	94
6.1.1.1. Sınırlandırılmanın kalktığı, mobil uygulama dönemi	94
6.1.1.1.1. Modelin taksilere ve yolculara sağlayacağı faydalar	95
6.1.1.2. Araç paylaşım sistemlerine direnci azaltacak model	95
6.1.1.2.1. Modelin taksi sistemine sağlayacağı faydalar	96
6.1.1.2.2. Modelin taksi durakları ve taksilere sağlayacağı imtiyazlar	97
6.1.1.3. Araç paylaşım uygulamaları dönemi	97
6.1.1.3.1. Pik (en yoğun) gün ve saatlerde, araçlara verilebilecek teşvikler	98
6.1.1.3.2. Modelin özel ulaşım sistemine sağlayacağı faydalar	98
6.1.2. Kurumsal işletme modeli	99
6.1.2.1. Modelin mevcut taksi sistemine sağlayacağı faydalar	99
6.1.2.2. Modelin taksi çalışanlarına ve yolculara sağlayacağı faydalar	100
6.2. Önerilen Minibüs ve Toplu Ulaşım Aracı Çağırma Modelleri	100
6.2.1. Sayıların azaldığı, akbil kullanılan model	101
6.2.1.1. Revizyonların minibüs sistemine getireceği faydalar	102
6.2.2. Güzergahın değiştirilebildiği model	102
6.2.2.1. Mevcut minibüs işletmelerinden farkı ve faydaları	103
6.2.3. Tanıdıkla yolculuk modeli	104
6.2.3.1. Destek modelinin sağlayacağı faydalar	104

6.3. Geleneksel Sistemlerle, Önerisi Sunulan Alternatif İşletme Modellerinin Karşılaştırılması	105
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	107
KAYNAKÇA.....	117
ÖZGEÇMİŞ.....	137



KISALTMALAR LİSTESİ

BUDO	:Bursa Deniz Otobüsü
IUCN	:International Union for Conservation of Nature
İBB	:İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	:İstanbul Deniz Otobüsü
KDD	:Kitle Destekli Dağıtım
KM	:Kilometre
MEB	:Millî Eğitim Bakanlığı
MTV	:Motorlu Taşıtlar Vergisi
P2P	:Peer to Peer(Eşler Arası)
SGK	:Sosyal Güvenlik Kurumu
SHGM	:Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SVOD	:Video On Demand (Talep Üzerine Taşıma)
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	:Türk Dil Kurumu
TOD	:Transportation On Demand (Talep Üzerine Taşıma)
TUHİM	:Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
TV	:Televizyon
UKOME	:Ulaşım Koordinasyon Merkezi
VIP	:Very Important Person (Çok Önemli Kişi)
Wi-Fi	:Wireless Fidelity (Kablosuz Bağlantı Alanı)

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Paylaşım Ekonomisi ve Ulaşım Hizmetleri ile ilgili Alanyazınında Yer Alan Bazı Araştırmalar.....	11
Tablo 2.2. Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Örnek İşletmeler	22
Tablo 3.1. Ulaşım Hizmetleri ve Paylaşım Ekonomisi ile ilgili Alanyazınında Yer Alan Bazı Araştırmalar.....	29
Tablo 3.2. Karayoluyla Yurtiçi Yolcu Taşımacılığında Uygulanacak Tavan Ücret Tarifesi (2021 için).....	40
Tablo 4.1. 2018 Yılındaki UKOME Kararına Göre Taksi Araç Segmentleri.....	42
Tablo 4.2. 2021 ve 2022 Yılında Geçerli C ve Alt Segment Taksi, Taksimetre Ücretleri.....	47
Tablo 4.3. 2022 Yılında Geçerli Minibüs Ücretleri	55
Tablo 5.1. İstanbul Büyükşehir Belediyesine 2021 Yılı İçerisinde Taksi Hizmetleriyle İlgili Gelen Şikayetlerin Konu Başlıkları Bazında Oransal Dağılımı	62
Tablo 5.2. Yolcuların Taksi İşletmesinde Faaliyet Gösterenlere İlettiği Şikayetler.....	63
Tablo 5.3. İstanbul Büyükşehir Belediyesine 2021 Yılı İçerisinde Minibüs Hizmetleriyle İlgili Gelen Şikayetlerin Konu Başlıkları Bazında Oransal Dağılımı	66
Tablo 5.4. Yolcuların Minibüs Şoförlerine İlettiği Şikayetlerin Bir Araya Getirildiği 5 Başlık.....	67
Tablo 5.5. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Taksi İşletmeciliğiyle İlgili Derlenen Temel Veriler	69
Tablo 5.6. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Taksi İşletmeciliğiyle İlgili Derlenen Temel Veriler 2	70
Tablo 5.7. 24 Mayıs 2022 Türkiye Petrolleri Akaryakıt Fiyatları	70
Tablo 5.8. Taksilerin Bir Yere Bağlı/Bağımsız Çalışma Durumları ve Ödedikleri Günlük Durak Ücretleri.....	70
Tablo 5.9. Taksilerdeki Paydaşların, Paylaşım Ekonomisi Kavramı Hakkındaki Bilgi ve Bakış Açısı.....	71
Tablo 5.10. Taksilerin Gelişen Teknolojiye Uyum Sağlama Durumu	71
Tablo 5.11. Geleneksel Taksi Modeli ve Mobil Araç Çağırma Uygulaması Kullanan Taksilerin, Yolculara Sağladıkları İmkanlar Açısından Karşılaştırılması	72
Tablo 5.12. Ticari Plaka Sahibi Taksiler ve Paylaşım Ekonomisi Kapsamındaki Uygulamaların Özellikleri ve Sağladıkları Faydalar Açısından Karşılaştırılması	73
Tablo 5.13. Geleneksel Taksi ve Çağırılabilir Taksi Sistemleriyle Scooter, Moped Tarzı Uygulamaların Bir Arada Gösterimi	74

Tablo 5.14. 2019 Yılında Dünya'daki Bazı Şehirlerde Taksi Verileri	78
Tablo 5.15. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Minibüslerle İlgili Derlenen Temel Veriler.....	79
Tablo 5.16. Taksi ve Minibüs İşletmelerinin Araç Sahipliği ve Kira Bedeli Açısından Karşılaştırılması	83
Tablo 5.17. Taksi ve Minibüslerin Yakıt Türü, Yakıt Masrafı ve KM Açısından Karşılaştırılması.....	83
Tablo 5.18. Taksi ve Minibüslerdeki Çalışanların Çalışma Sistemleri ve Sigortalılık Durumları	84
Tablo 5.19. Taksi ve Minibüslerdeki Paydaşların Demografik Özellikleri	86
Tablo 6.1. Mevcut taksi sistemlerinin alternatif taksi işletmecilik modelleriyle karşılaştırılması	105
Tablo 6.2. Mevcut minibüs sistemlerinin alternatif minibüs işletmecilik modelleriyle karşılaştırılması	106

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Paylaşım Ekonomisinin İşleyiş Şekli.....	6
Şekil 2.2. Mobil Uygulamalardan Araç Çağırma Süreci	15
Şekil 3.1. Türkiye’de Yolcu Taşıma Oranlarına Göre Ulaşım Türleri (%).....	23
Şekil 5.1. Şikâyet Var Sitesine Göre Araç Çağırma Uygulamaları İçerisindeki ve Geleneksel Taksi İşletmeciliğinin Son 1 Yıl İçerisinde Çözüm Kavuşan Şikâyetlerinin Yüzdesi	64
Şekil 5.2. Şikâyet Var Sitesine Göre Geleneksel Minibüs İşletmeciliğinin Son 1 Yıl İçerisinde Çözüm Kavuşan Şikâyetlerinin Yüzdesi	68



PAYLAŞIM EKONOMİSİ TEMELLİ ULAŞIM YÖNETİMİ MODELLERİ - TAKSİ VE MİNİBÜS TAŞIMACILIĞI SİSTEMİ

ÖZET

Ulaşım ekonomisi ve yönetimi giderek daha fazla önem kazanmakta ve büyümektedir. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de farklı arayışlar ve yeni modeller incelenmektedir. Trafikteki karbon salınımının azaltılması amacıyla gelişen teknolojilerin etkin şekilde kullanılması gerekmektedir. Bununla ilgili yapılan akademik çalışmalar incelendiğinde literatürdeki çalışmaların çeşitliliğinin az olduğu ve mevcut markalar baz alınarak yapıldığı anlaşılmıştır. Paylaşım ekonomisi kapsamında yapılan akademik çalışmalar incelenmiş ve ulaşım sektörüyle paylaşım ekonomisinin birlikte ele alındığı yeni çalışmalara ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir. Bu tez çalışması mevcut ulaşım sisteminin paylaşım ekonomisi imkanlarıyla yeniden değerlendirilmesi gerektiği hipotezi üzerine kurgulanmıştır.

Paylaşım ekonomisi kişilerin sahip oldukları mal ve hizmetleri verimli kullanmak amacıyla, kullanmadığı dönemlerde başkalarıyla paylaşması ve bunun yanında atıl kapasiteyi değerlendirmesidir. Kişiler bu paylaşım sonucunda maddi veya manevi bir kazanç elde edebilmektedir. Çalışma paylaşımlı araç uygulamalarına odaklanmaktadır. Ulaşım yöntemleri 4’e ayrılmaktadır. Türkiye’de en çok tercih edilen ulaşım yöntemi karayoludur. Çalışma taksi ve minibüs sistemlerinin paylaşım ekonomisine uyumlulaştırılmasına odaklanmaktadır.

Saha araştırması iki safhada yürütülmüştür. İlk safhada sektöre ilişkin raporlar ve ikincil veriler incelenmiştir. Bu alanda daha önce yapılmış olan çalışmalar gözden geçirilmiştir. Saha araştırmasına model olmak üzere Sayım’ın (2017b) çalışmasındaki maliyet modeli tespit edilmiş ve seçilmiştir. Saha çalışmasının taksi taşımacılığının en faal olduğu ve en fazla sorunun raporlandığı İstanbul ilinde gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Taksi ve minibüs işletmeleriyle ilgili fikir edinmek, sistemi anlamak ve çalışanları gözlemlemek amacıyla yarı yapılandırılmış görüşme metodu tercih edilmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen verilerde değerlendirilerek taksiler için 4 , minibüsler için 3 model önerisi oluşturulmuştur.

Ulaşımında paylaşımlı sistemlerin geliştirilmesiyle trafikte doğaya salınan karbon oranında ve kişilerin özel araç satın alma ihtiyacında düşüş gözlemlenebilecektir. Ulaşım sistemlerindeki plaka sınırlandırılması uygulamalarıyla paylaşım modellerinin birbiriyle çeliştiği söylenebilir. Dolayısıyla dünyada yasal olarak çalışabilen daha fazla aracın teminine yönelik uygulamalar geliştirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Paylaşım ekonomisi, Ulaşım modelleri, Taksi işletmeciliği, Minibüs işletmeciliği

SHARING ECONOMY BASED TRANSPORTATION MANAGEMENT MODELS - TAXI AND MINIBUS TRANSPORTATION SYSTEM

ABSTRACT

Transportation economics and management are becoming increasingly important and growing. As in the rest of the world, different searches and new models are being examined in Turkey. Developing technologies should be used effectively in order to reduce carbon emissions in traffic. When the academic studies on this subject are examined, it is understood that the diversity of the studies in the literature is low and they are based on existing brands. Academic studies conducted within the scope of sharing economy have been examined and it has been evaluated that there is a need for new studies in which the transportation sector and sharing economy are handled together. This thesis is based on the hypothesis that the existing transportation system should be re-evaluated with the possibilities of sharing economy.

Sharing economy is the sharing of goods and services that people own with others in order to use them efficiently, when they are not in use, and also to utilize idle capacity. As a result of this sharing, people can earn a financial or moral gain. The study focuses on shared vehicle applications. Transportation methods are divided into 4. The most preferred method of transportation in Turkey is road transportation. The study focuses on the adaptation of taxi and minibus systems to the sharing economy.

The field research was conducted in two phases. In the first phase, reports and secondary data on the sector were analyzed. Previous studies in this field were reviewed. The cost model in Sayım's (2017b) study was identified and selected as a model for the field research. It was decided to conduct the field study in Istanbul, where taxi transportation is most active and where the most problems are reported. Semi-structured interview method was preferred to get an idea about taxi and minibus businesses, to understand the system and to observe the employees. By evaluating the data obtained as a result of the interviews, 4 model proposals for taxis and 3 model proposals for minibuses were created.

With the development of shared systems in transportation, it will be possible to observe a decrease in the carbon emitted to nature in traffic and the need for people to purchase private vehicles. It can be said that license plate restriction practices and sharing models in transportation systems contradict each other. Therefore, applications are being developed to provide more vehicles that can operate legally in the world.

Keywords: Sharing economy, Transportation models, Taxi management, Minibus management



1. GİRİŞ

2022 yılı itibariyle dünya nüfusu 8 milyara ulaşarak devamlı artış göstermektedir. Nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaşması ve artan kişiler arası etkileşim, toplumları tüketim çılgınlığına teşvik etmektedir. Dünyadaki kaynaklar, insanların sınırsız istek ve ihtiyaçlarını uzun vadede karşılayacak yeterlilikte değildir. Tüketim çılgınlıkları sonucunda insanların kaynakların sınırlı olduğunu fark etmesiyle sürdürülebilirlik kavramı ortaya çıkmıştır.

Sürdürülebilirlik kavramı; somut ve soyut varlıkların uzun süreli kullanımına uygun olacak şekilde tüketilmesi anlamına gelmektedir. Kişileri tüketim alışkanlıklarını daha bilinçli kontrol etmeye teşvik etmektedir. Sınırlı kaynakları efektif kullanmayı öğrenen kişilerin davranışları, paylaşım ekonomisinin ortaya çıkmasında etkili olmuştur.

Paylaşım ekonomisi kişilerin âtil durumdaki mal veya hizmetlerini başkalarıyla maddi bir değer karşılığında veya karşılıksız olarak paylaşmasıdır. Ekonomik sebepler nedeniyle kişiler ihtiyaç duydukları veya istedikleri mal ve hizmete ulaşmakta zorlanabilmektedirler. Bunun etkisiyle kişiler ve toplumlar paylaşım ekonomisi kavramını benimsemiştir.

Paylaşma kavramı Türkiye’de geçmişten günümüze varlığını sürdürmektedir. Ancak Türkiye’de paylaşım ekonomisi kavramı diğer ülkelerdeki kadar gelişim gösterememiştir. Paylaşım ekonomisi Türkiye’de daha çok araç ve ev paylaşımı gibi maddi kazançlar üzerine kurulmuştur.

Araç paylaşımı denildiğinde akla ilk gelen uygulamalardan Uber, Türkiye’deki kısıtlamalar nedeniyle amacına uygun hizmet verememektedir. Ancak diğer ülkelerde paylaşımlı araç yolculuğu, geleneksel taksi sistemlerine alternatif olarak büyük bir hızla gelişmektedir.

Çalışmada ele alınan taksi ve minibüs işletmelerinin birtakım sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların çözümü olarak paylaşım ekonomisi kavramını içeren model önerileri oluşturulacaktır. Sayım’ın (2017 ve 2017b) çalışmalarından da görülebileceği üzere, Türkiye’de faaliyet gösteren taksi işletmelerinde maliyet başta olmak üzere birçok sorun bulunmaktadır.

Bir diğ er sorun da kişilerin gereğinden fazla özel araç satın almaya yönelerek trafik sorununa neden olmasıdır. Paylaşım ekonomisi kavramıyla oluşturulacak taksi ve minibüs modelleri sayesinde, kişiler toplu taşıma veya paylaşımlı yolculuğ  tercih etmeye yönelebilecektir. Oluşturulan modellerin mevcut sistemlerden daha uygun maliyetli ve konforlu olması amaçlanmaktadır.

Çalışma 5 bölümden oluşmaktadır. Birinci ve ikinci bölümde araştırmanın konusu olan paylaşım ekonomisi kavramı ve ulaşım sistemleri kavramsal çerçevede incelenmektedir.   nc  bölümde, taksi ve minibüs işletmelerinin mevcut işletmecilik sistemleri incelenmektedir. Dördüncü bölümde, araştırma hakkında genel bilgi verilerek yapılan saha araştırmasında elde edilen bulgulardan bahsedilmektedir. Çalışmanın son bölümünde, ilk 4 bölümdeki bilgilerden yararlanarak oluşturulacak model önerilerinden bahsedilmektedir.

2. PAYLAŞIM EKONOMİSİ

Paylaşım ekonomisi kavramı hakkında detaylı bilgi verilmeden önce sürdürülebilirlik kavramından bahsetmek faydalı olacaktır. Sürdürülebilirlik kavramı dünya üzerindeki kaynakların azalmaya başlaması ve insanların bu durum karşısında bilinçlenmesi ile ilk kez 1982 yılında Dünya Doğayı Koruma Birliği (IUCN) tarafından kabul gören Dünya Doğa Şartı belgesinde geçmektedir(Yazar, 2006, s. 3). Bahsi geçen kavram, yenilenebilir kaynaklarla üretim aşamasından başlayarak üretim sürecinin doğaya ve çevreye verdiği olumsuz etkilerden sorumlu olmak olarak tanımlanabilmektedir (Yavuz, 2010, s. 64).Sürdürülebilirlik kavramı birçok konuyla iç içe geçmiş bulunmaktadır. Bu sebeple herkes tarafından kabul gören bir tanım kabul edilememiştir.

Çeşitli sürdürülebilirlik tanımlarını bir başlık altında toplayan Mawhinney (2002)'in çalışmasına bakıldığında, bu tanımlardan 3 tanesi ön plana çıkmaktadır. Bu tanımlar (Mawhinney, 2002, s. 3-4);

- Birleşmiş Milletler tarafından ilk defa 1987 yılında Brundtland raporu ile karşımıza çıkan sürdürülebilir kalkınma kavramıdır. Mevcut ihtiyaçlarımızı gidermek adına bizden sonraki nesillerin ihtiyaç duyabileceği kaynaklara zarar vermeyen bir kalkınma hareketi olarak tanımlanmıştır.
- 1989 yılındaki Dünya Bankası Raporu'nda sürdürülebilir kalkınma, kişiler arası eşitliğin bir ölçüğü olarak savunulmuş ve kişi başına azalmayan bir fayda olarak tanımlanmıştır.
- Dünya Vahşi Yaşam Fonu tarafından 1991 yılında yapılan bir diğer tanıma göre sürdürülebilir kalkınma kavramı; birbirlerini destekleyen ekosistemlerin dünya üzerindeki nüfusu ancak birbirlerini destekleme kapasiteleri dahilinde sürdürüp bir yandan da kişilerin yaşam standartlarını arttırması olarak tanımlamaktadır.

Sürdürülebilirlik hakkındaki bilginin yaygınlaşması ve ekonomik şartlardaki değişiklikler kişileri ihtiyaçlarını daha ucuza temin etmeye yönlendirmiştir. Sınırsız ihtiyaçları karşılamaya yeterli gelmeyen kaynaklar sonucunda fiyatlar artış göstermiştir. Kişiler satın almak yerine kiralama gibi alternatif çözüm arayışlarına yönelmiştir. Bu şartlar paylaşım ekonomisinin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.

Sürdürülebilirlik kavramının yaygınlaşması ve ekonomik zorluklar neticesinde paylaşım ekonomisi kavramı, gelip geçici bir trend olmaktan çıkarak her sektöre yayılan bir yaşam biçimi olmaya başlamıştır (Hatipler & Köksalan, 2021, s. 76).

2.1 Paylaşım Ekonomisinin Tarihçesi ve Gelişimi

Paylaşım ekonomisi kavramı yeni olsa da paylaşım çok eskiye dayanmaktadır. Paranın icadına kadar toplumlar ihtiyaçlarını takas yoluyla karşılamıştır. Zaman zaman insanlar sahip olmadıkları birçok şeye ihtiyaç duymuşlardır. Bu tür durumlarda kişiler ihtiyaç duydukları şeye sahip olanlardan kendileriyle paylaşmalarını talep etmişlerdir.

Paylaşım ekonomisine Türkiye’den bir örnek verilecek olunursa; kırsal kesimlerde imece usulü inşa edilen yapılar (cami, okul, ev) ve tarlaların birlikte sürülmesi (tarım araçlarının ödünç verilmesi veya insan gücü sağlanması) gibi yardımlaşma içeren örnekler verilebilmektedir.

2.1.1 İlk ortaya çıkışı

Castells (1977), bireysel tedarik yerine toplu tedarik gerektiren toplu taşıma, konut ve eğitim gibi konulardaki ürün ve hizmetler için kolektif tüketim kavramını ortaya çıkarmıştır. Teknolojik alandaki artan gelişmelerle birlikte bahsi geçen paylaşım aile ve akraba gibi kısıtlı alanları aşarak küresel bir paylaşım halini almıştır (Castells, 1977; akt. Varol & Varol, 2020, s. 132).

Paylaşım ekonomisinin günümüzdeki anlamda ilk ortaya çıkışı Walsh’ın (2011) Time dergisinde 10 büyük fikirden birisi olarak kaleme almasıyla olmuştur. Walsh yazısında müziğin dijitalleşmesi sonucunda insanların birbirleriyle paylaşımının kolaylaştığını ve eski usul CD’lerin gereksiz görülmeye başlandığı bir durumun oluştuğundan bahsetmektedir. İnsanların CD almayı bırakması ve dijital ortamdaki müzikleri başkalarıyla paylaşması ile müzik endüstrisini desteklemek adına kurulan finansal sistem çökmüştür (Walsh, 2011).

Bostman ve Rogers'ın "What's Mine Is Yours" kitabında Airbnb'nin kurucularından Chesky işletme fikrini ailesiyle ilk paylaştığı zaman ebeveynlerinin tepkisinin beklediğinden farklı olduğunu belirtmiştir. Fikrinin yalnızca dedesi tarafından normal karşılandığını dile getiren Chesky, ebeveynlerinin otel işletmeciliği döneminde büyüdüğünü, dedesinin neslinin ise tatil veya seyahatleri sırasında genellikle çiftlik evlerinde ya da eş ve dostlarına ait küçük evlerde kaldıkları bir dönemde büyüdüğünü fark etmiştir. Paylaşım ekonomisi kavramı bir noktada eski zamanlarda köy ve kasabalardaki yüz yüze alışverişleri ve bu yolla kurulan bağları taklit ederek daha geniş bir pazara sınırsız olanaklarla hizmet etmektedir (Bostman & Rogers, 2010, s. 9)

2.1.2 Gelişim süreci

Paylaşım ekonomisinin gelişerek yaygınlaşmasındaki en büyük etkenlerden biri de internettir. Paylaşım ekonomisi hakkında birçok farklı tanımın tek ortak noktası yapılan işlemlerin internet üzerinden gerçekleştirilmesi gerektiğidir.

Askeri ve akademik amaçla geliştirilip 80'li yıllarla birlikte sivil halkın ayrılmaz bir parçası haline gelen internet; içerisinde barındırdığı sosyal platformlar ve çeşitli siteler aracılığıyla paylaşım kavramını dönüşüme uğratmıştır.(Tosuner, 2012, s. 2).Bu nedenle paylaşım eyleminin gerçekleşmesinde önemli rol oynayan internetin gelişim sürecini bilmek önemlidir.

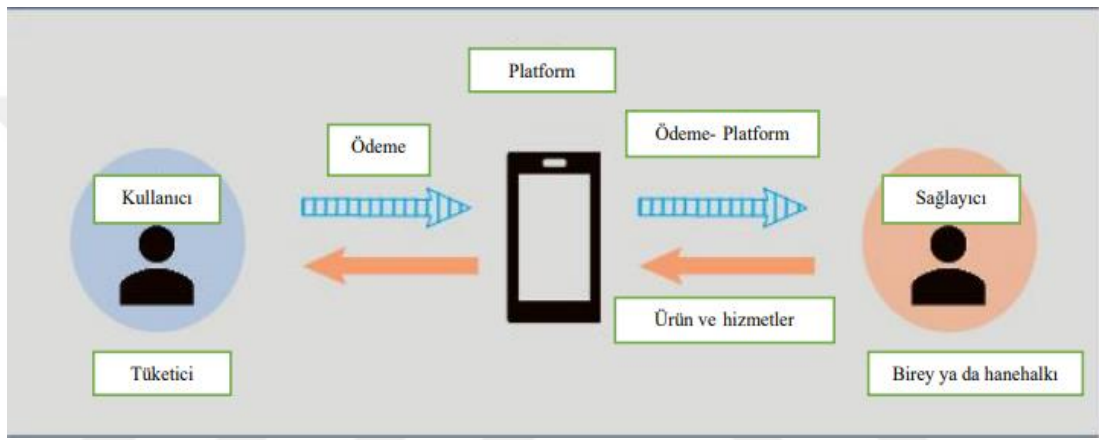
İnternetin günümüzdeki haline gelme sürecini 4 evreye ayırmak mümkündür. Bunlar (Gündüz & Daş, 2018, s. 327);

- **1. Evre;** geleneksel basılı bilgilerin internete, dijital ortama aktarılması ve bilgiye erişimin dijital anlamda daha kolay erişilmesi (1990-1995).
- **2. Evre;** aktarımı sağlanan bilginin diğer bilgi kaynaklarıyla iş birliği yapması ile kullanım imkanlarının sağlanması ve elektronik ticaretin başlaması (1990 yıllarının sonları).
- **3. Evre;** günümüzde kullandığımız sosyal medya ile mobil uygulamaların ortaya çıkışı ve bulut sistemlerinin geliştirilmesiyle kişilerin video ve fotoğraflarının sanal ortama aktarılması/dijitalleştirilmesi (2000 yıllarının başları).

- **4. Evre;** akıllı cihazlar da dediğimiz nesnelerin, dijital olarak internete bağlanması (Günümüz).

İnternetin gelişmesiyle onu kullanan kişi sayısı artış göstermiştir. Günümüzde çoğu kişi günlük ihtiyaçlarını dahi internet üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu duruma kişilerin uzun saatler çalışması, boş vakitlerini verimli kullanmak istemeleri, fiyatların internette daha ekonomik olması ve yakın zamanda gerçekleşen pandemi süreciyle kendilerini hastalıktan korumak istemeleri de bir etken olmaktadır.

Şekil 2.1. Paylaşım Ekonomisinin İşleyiş Şekli



Kaynak: (Hatipler & Köksalan, 2021)

Lamberton ve Rose (2012)'un 2011 yılında yapılan bir araştırmadan aktardıkları üzere, paylaşım ekonomisi bir bütün olarak ele alındığında dünya genelindeki değerinin 100 milyar ABD dolarından daha fazla olduğunun tahmin edildiğini ve bu tahmin edilen miktarın, tüketici ve firmaların daha ekonomik hale getirmeye çalıştıkça artacağı beklenmektedir.

2.2 Paylaşım Ekonomisinin Kavramsal Çerçevesi

Literatüre bakıldığında Paylaşım Ekonomisi kavramı; gig ekonomi (Türkçe karşılığı kısa süreli iştir ve “gig” sözcüğü müzik sektöründen gelen bir kavram olmaktadır(Yılmaz, 2020).) ve on-demand ekonomi (Talep üzerine çalışma anlamına gelmektedir (Eryar Ünlü, 2017)) gibi farklı kavramlarla da karşımıza çıkmaktadır. En kabul gören ve tercih edilen ise paylaşım ekonomisidir(Kaygısız & Demirtaş, 2016, s. 3).

Paylaşım ekonomisi Cambridge Sözlüğünde; kişilerin ücretli veya ücretsiz olarak mal ya da hizmetlerini paylaşmasına dayanan, bu işlemi gerçekleştirmek adına da genelde interneti kullanan bir sistem olarak tanımlanmaktadır(Cambridge Dictionary, 2021).Oxford Öğrenci Sözlüğünde ise ücret kısmına değinilmeden kişilerin mal, hizmet ve benzeri paylaşılabilecek şeylerin internet aracılığıyla paylaşıldığı bir ekonomik sistem olarak tanımlamaktadır (Oxford Learner's Dictionaries, 2021). Paylaşım ekonomisinin tanımı için Türk Dil Kurumunun (TDK) resmi internet sitesine 4 Ekim 2021 tarihinde bakıldığında bir tanım bulunamamaktadır.

2.2.1 Benzer düşünceler

Paylaşım ekonomisi kavramının herkes tarafından kabul edilecek bir tanımını oluşturmak son derece zordur(Schor, 2014). Belki de herkes tarafından kabul edilebilecek bir tanımın oluşturulmasındaki en büyük zorluk paylaşım kelimesinin birden fazla tartışmaya açık olan anlamlarıdır. Martin (2016)'e göre paylaşım sözcüğünün en kabul edilebilir anlamı, bir ya da birden fazla kişinin maddi bir kazanç olmaksızın aralarında gerçekleştirdiği bir durumken, kişiler arasında mülk kiralama (ör. Airbnb) maddi kazanç elde edildiği için paylaşım ekonomisinden hariç tutulmalıdır. Ancak bir varlığa erişim imkanının da paylaşılabileceği düşünüldüğünde maddi kazanç elde etme durumu önemsiz bir hale gelir ve kişiler arası mülk kiralamaya dayanan uygulamalarda paylaşım ekonomisi kavramına dahil edilebilir (Martin, 2016, s. 151).

Schor (2014)'e göre paylaşım ekonomisi kapsamına giren işletmeler 4 farklı kategoriye ayrılmaktadır; sahipliğin devri, âtıl durumlardaki ürünlerin kullanımı, hizmetlerin takası ve yetenek/yetenliklerin paylaşımı. 4 kategoriye bakıldığında (Schor, 2014);

- Sahipliğin devri kategorisine giren işletmeler genellikle kâr amacı gütmeyen (ör. Freecycle) işletmeler olsa da zaman zaman devir sonucunda maddi kazanç elde etme imkânı sunan uygulamalarda bulunmaktadır.
- Âtıl durumlardaki ürünlerin kullanımı kategorisine bakıldığında ise kişilerin dayanıklı ve boşta kalan ürünlerini/mülklerini (ör. Airbnb, Zipcar, Uber) günlük veya saatlik olarak başkalarına kiralamalarını sağlamasıdır.
- Hizmetlerin takası kategorisi köken olarak 1980'lere dayanmaktadır. Amerika'da işsizliğin çok olduğu dönemlerde kâr amacı gütmeksizin kişilerin ihtiyaç duyduğu hizmet ihtiyaçlarını, başkalarına gerekli konularda hizmet vererek elde etmesine dayanmaktadır. Ücretli uygulamaları olduğu gibi ücretsiz uygulamaları da bulunmasına rağmen diğer kategoriler kadar çok büyüme sağlayamamıştır.
- Yetenek/Yetkinliklerin paylaşımı kategorisinin amacı tüketim faaliyetlerinden ziyade kişilerin üretim faaliyetlerini mümkün kılmak ve arttırmaktır. Kişilerin bilgi ve becerilere erişimi konusunda özgür olduğunu savunarak bunlara erişim konusunda kolaylık sağlamayı hedeflemektedir.

Bostman ve Rogers (2010) çıkardıkları “Benim Olan Senindir” (What's Mine Is Yours) kitabında paylaşım ekonomisini oluşturan kategorileri 3'e ayırmanın mümkün olduğunu öne sürülmektedirler. Bunlar;

- Hizmet ya da ürün paylaşım sistemleri
- Yeniden dağıtım pazarları (ör. Freecycle)
- Ortaklaşa yaşam ürünleri (ör. Airbnb)

Paylaşım Ekonomisini, mülkiyet haklarının karşı tarafa devredilmediği ancak kullanma hakkının verildiği erişime dayalı işlemler olarak tanımlayan Bardhi ve Eckhardt (2014), erişime dayalı işlemlerin gerçekleştirildiği alanları aralarında ayırım yapabilmek amacıyla altı boyutta tanımlamıştır. Bunlar (Bardhi & Eckhardt, 2014, s. 881);

- Geçicilik
- Anonimlik
- Pazar Aracılığı
- Tüketici Katılımı
- Erişilen Nesnenin Türü
- Politik Tüketicilik

Bostman (2013) bir başka çalışmasında paylaşım ekonomisini âtıl durumdaki becerileri, mekanları ve eşyaları maddi veya manevi fayda elde etmek amacıyla başkalarıyla paylaşmaya dayanan bir sistem olarak tanımlamaktadır.

2.2.2 Farklı düşünceler

Stephany (2015)'nin yazmış olduğu “Paylaşma İşi – Yeni Paylaşım Ekonomisinde Başarıya Ulaşın” (The Business of Sharing – Making it in the New Sharing Economy) kitabında belirttiği üzere, paylaşım ekonomisi ‘paylaşım’ sözcüğünün anlamından uzaklaşarak kiralama veya satma ile daha ilgili olmaya başlamıştır.

Başka yabancı araştırmacılar da Stephany'nin düşüncesine katılmakta ve bunun daha ziyade bir erişim ekonomisi olduğunu savunarak, paylaşım durumunun yalnızca birbirlerini tanıyan kişiler arasında maddi bir kazanç amacı gütmeyen yapılan bir değişim olduğunu savunmaktadır (Kaygısız & Demirtaş, 2016).

2.2.3 Gig ekonomi, on demand

Paylaşım Ekonomisi kavramı yerine Gig Ekonomisi kavramının kullanılacağı durumlarda dikkat edilmesi gereken bir husus vardır. Paylaşım ekonomisi birçok tanımında bir bedel veya bedelsiz olarak kişilere kullanım hakkı vermektedir. Ancak gig ekonomisi adı altında gerçekleştirilecek her faaliyet sonucunda taraflardan en az bir tanesinin kazanç elde etmesi gerekmektedir (Aloisi, 2016, s. 653).

Ünal ve Temiz (2022) çalışmalarında yabancı bir kaynaktan aktardıkları bilgiye göre kişilerin gig ekonomi uygulamalarına katılım sağlayabilmesi için en azından 3 koşulu yerine getirmeleri gerekmektedir. Bunlar (Ünal & Temiz, 2022, s. 170);

- Kişilerin akıllı bir cihaza veya ulaşım aracına sahip olması gerekmektedir.
- Kişiler sahip oldukları akıllı cihazlar aracılığıyla internete erişebilir durumda olmalıdır.
- Kişilerin uygun iş özelliklerine veya talep edilen becerilere sahip olması gerekmektedir.

On Demand (talebe yönelik) hizmet verdiği alan türüne göre kendisini diğer uygulamalardan ayırmak ve eşsizlik katmak amacıyla kelimenin başına veya sonuna gelen tanımlarla farklılaşabilmektedir.

2.2.4 Paylaşım ekonomisiyle ilgili alanyazınındaki bazı çalışmalar

Paylaşım ekonomisi kavramının kapsadığı alan çok geniştir. Alanyazı araştırmasında birçok farklı konuyu kapsayacak çalışmalarla karşılaşmıştır. Çoğunluğu ulaşım alanını kapsayan ve çalışmanın konusuyla ilgili olduğu düşünülen çalışmalardan bazılarını Tablo 2-1’de yer verilmiştir.

Tablo 2.1. Paylaşım Ekonomisi ve Ulaşım Hizmetleri ile ilgili
Alanyazınında Yer Alan Bazı Araştırmalar

TARİH	YAZAR/LAR	ÇALIŞMA ADI
2014	Jordan M. Barry Paul L. Caron	Tax Regulation, Transportation Innovation, and the Sharing Economy
2015	Scott Wallsten	The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis
2017	Hakan Kiracı Aydın Kayabaşı	Yeni Nesil Bir Ekonomik Sistemin Ülkemizdeki Potansiyeli: Paylaşım Ekonomisindeki İş Modeli Örneklerinin İrdelenmesi
2017	Maham Qasim	Sharing Economy in Developing and Emerging Markets: The opportunities and Challenges Faced by the Ride-Sharing Industry in Pakistan.
2017	Ferhat Sayım	Otomobil Stokunun Yapısına ve Büyümesine İlişkin İstatistikler İle Amortisman Tutarlarının Belirlenmesi – Tüm Türkiye ve İstanbul
2017	Ferhat Sayım	Otomobillerde Amortismanlar Dahil Edilmiş Maliyetleme Modeli ve Kilometre Başı Maliyetlerin Belirlenmesi
2017	Ferhat Sayım	Yeni Taksi Modeli Maliyetlerinin Özel Otomobil Maliyetleriyle Karşılaştırılması ve Yeni Modellerin Ekonomik Etki Potansiyeli – Trafik Sorununa Köklü Çözüm Önerisi
2017	Ferhat Sayım	İstanbul’da Plaka Tahditli Taksi Taşımacılığı İçin Maliyet Bileşenlerinin Belirlenmesi ve Yeni Model Önerisi
2018	Serkan Ballı Ecem Dikmen Ensar Arif Sağbaş	Sürdürülebilir Ulaşım Sistemlerinin Bulanık VIKOR Yöntemi ile Değerlendirilmesi
2018	Nermin Kişi	Paylaşım Ekonomisinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları: Uber Örneği
---	Caner Sevginer Egemen Bilge Özlem Demir Uğur Yıldırım Gezer	Sürdürülebilir Ulaşım İçin Çözüm Önerisi: Taksiiye Yönelik Araç Platformu
2018	Fabio Pacheco Felipe Furtado Eralda Filho	A Proposal of Share Economy Transport Service
2019	Mutlu Yüksel Avcılar Meltem Canoğlu Akın Alkevi	Sahiplik Etkisinin Araç Paylaşımına Yönelik Tutum ve Niyet Üzerindeki Etkisinin Analizi
2020	Taha Altuntaş Kürşad Sertbaş Utku Gönener Muhammet Eyüp Ezuner Ahmet Gönener Tolga Kaan Bahadır	Yerel Yönetimlerde Fiziksel Hareketin Sürdürülebilirliğini Destekleyen KOBİS (Kocaeli Bisikletli Ulaşım Sistemi) Projesinin Yönetim ve Uygulama Süreçlerinin İncelenmesi
2020	Gülaçtı Şen Ahmet Hakan Arslan Erhan Bütün	Gig Ekonomisinin Havacılık Sektöründeki Geleceği
2020	Volkan Çağlar Yıldırım Meltem Nurtanış Velioğlu Süreyya Karsu	Blablacar ile İşbirlikçi Tüketime Katılım Yolculuğu
2020	Hakan Kiracı Ruşen Akdemir	Taksiciler – Uber Tartışmasına Tüketici Gözlüğünden Bir Bakış: Uber Platformunu Kullanma ve Tavsiye Etme Niyetini Belirleyen Etkenler Üzerine Bir Araştırma
2021	Osman Çevik Esra Uyar	Ekonomide Yeni Trend: Paylaşım Ekonomisi ve Tüketicilerin Bakış Açısı
2021	Miriam Garbarova Lukas Vartiak	Consequences Of The Sharing Economy on Passenger Transport
2021	Ahmet Bardakcı Nazan Madak	İstasyonsuz Bisiklet Paylaşım Sistemlerinin Yükselişi ve Düşüşü Üzerine
2021	Mousumi Roy	Sharing Economy and Sustainability
2021	Hasan Teyfik Şenli	Ait Olma ve Konukseverliğin Araç Ortak Kullanımı Katılım Niyetine Etkisi
2021	Volkan Yavaş Ayla Özhan Dedeoğlu	Hava Taşımacılığında Değişen İş Modelleri
2022	Rana Imam	Regulating The Transport Sharing Economy and Mobility Applications in Jordan
2022	Ömer Ünal Hasan Ejder Temiz	Gig Ekonomisi Bağlamında İş İlişkisinin Değişen Yüzü: Uber Örneği

Yapılan çalışmaların genellikle paylaşım ekonomisinin tanımına yönelik olduğu görülmektedir. Paylaşım ekonomisi ve ulaşım denildiğinde ilk akla Uber ve benzeri uygulamalar gelmektedir. 2020 ve 2021 yılında yapılan iki çalışmada da görüldüğü üzere paylaşım ekonomisi kapsamındaki ulaşım sistemleri yalnızca karayoluyla sınırlandırılmamaktadır. Uber uygulaması hizmet verdiği bölgeye göre deniz ulaşımında da hizmet verebilmektedir.

Yavaş ve Dedeoğlu (2021) karayolu ulaşımı ve konaklama sektörlerinden sonra havacılık sektörünün de üyelik ve paylaşım üzerine öncü uygulamalar geliştirdiğini belirtmektedir. Çalışmalarında paylaşım ekonomisinin havacılık sektöründeki kullanım olanakları analiz edilmektedir.

Paylaşım ekonomisi kapsamında şehir içi karayolu ulaşım sistemlerine bir alternatif de bisiklet paylaşım uygulamalarıdır. Bardakcı ve Madak (2021) 2010'lu yıllarda Çin'de icat edilen ve kısa sürede Çin'in dört büyük icadından biri olarak da ifade edilen ve uluslararası pazarlarda yaygınlaşan istasyonsuz bisiklet paylaşım sistemlerini ileride ortaya çıkabilecek girişimler için vaka çalışması olarak ele almaktadır.

Sayım otomobiller, otomobillerin amortismanları, taksiler, taksilerdeki maliyetler ve taksilerdeki plaka tahdidinin etkileri üzerine birbirini tamamlayan 4 çalışma yapmıştır. Çalışmalar sonucunda tahditli plaka sistemine alternatif ve masrafların azaltıldığı yeni modeller oluşturmuştur. Bahsedilen çalışmalar;

- Sayım (2017b)taksilerdeki maliyetleri ve plaka tahdidinin kaldırılması sonucunda oluşturduğu modellerde ortaya çıkan gelir-giderleri ayrıntılı olarak incelemektedir. Çalışma kapsamında taksi sistemlerine alternatif 4 model önerisi oluşturulmuştur.
- Sayım (2017c)Türkiye'deki özel otomobillerin maliyet modellerini oluşturmak amacıyla araçların ikinci el fiyatları, yıllık ortalama değerlerindeki yaşanan kayıp miktarı vb. bilgilerden yararlanmıştır. Sıfır ve az kullanılan araçların yeniden satışa konma süreçleri de çalışma içerisinde dikkate alınmıştır.

- Sayım (2017d) özel otomobillerdeki maliyet modellerini oluşturmak için; araçların amortisman tutarları, motor kapasiteleri, yaşı, kullandıkları yakıt türü, ortalama bakım onarım masrafları vb. değerlere ihtiyaç duymaktadır. Bu değerlerin elde edilmesiyle özel araç sahipleri 11 alt gruba ayrılmıştır. Her grubun maliyetleri ve KM başı maliyetleri hesaplanmıştır.
- Sayım (2017) önceki çalışmalarda elde edilen verilerle önerilen taksi modelleri ve özel araçların KM başı maliyetlerini karşılaştırmıştır. Çalışma önerilen modellerin beklenenden daha fazla potansiyeli olduğunu göstermektedir.

Paylaşım ekonomisi kavramıyla ilgili birden fazla çalışma ve tanım incelendikten sonra paylaşım ekonomisinin; kişilerin boş durumdaki mal veya hizmetlerini en verimli şekilde değerlendirmek ve gelir elde etmek amacıyla cüzi bir miktar karşılığında başkalarıyla paylaşmasıdır.

2.3 Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Uygulamalar

Çalışmada paylaşım ekonomisi kapsamına giren uygulamalar 2 gruba ayrılmıştır. İlk grup ulaşım hizmeti sağlayan uygulamalardır. İkinci grup ise eşya paylaşımı, konaklama olanakları ve ofis paylaşım hizmetleri sağlayan uygulamalardır. Birinci grup içerisinde ele alacağımız ulaşım uygulamalarından bazıları Türkiye’deki yasalar nedeniyle gerektiği gibi faaliyet gösterememektedir. Örneğin Uber uygulaması yalnızca "T" plaka ticari araçlarla hizmet verebilmektedir. Bu koşullar Uber uygulamasını amacından uzaklaştırarak, aracılık hizmeti veren bir uygulamaya dönüştürmektedir.

Çabuk ve diğerlerinin(2015) dikkat çektiği üzere günümüzde çoğu kişinin Uber uygulamasıyla tanıdığı araç paylaşımı (carsharing) sistemi, 1998 yılında İsviçreli ve birkaç ay sonra da Almanlar tarafından faaliyete başlamıştır (Çabuk, Doğan Südaş, & Zeren, 2015, s. 153).

Transportation On Demand (TOD), Türkçe karşılığı talep üzerine taşıma. TOD, kullanıcılarının bulunduğu talebe yönelik olarak önceden belirlenen başlangıç ve bitiş noktaları arasında yolcu veya eşya taşımacılığı hizmeti veren paylaşım ekonomisi temelli bir uygulamadır (François Cordeau, Laporte, Yves Potvin, & Savelsbergh, 2007, s. 429).

Ulaşım alanında paylaşım ekonomisi kapsamına giren bir diğer uygulama bisiklet paylaşımıdır. Türkiye’de birçok şehirde faaliyet gösteren uygulama, dünya genelinde Türkiye’den çok daha fazla ilgi görmektedir. 2012 yılında ayda yaklaşık 2,2 milyon bisiklet paylaşımı yapıldığı bilinmektedir (Lamberton & Rose, 2012, s. 109). Bu sayının günümüzde artış gösterdiği düşünülmektedir.

Amerika'da 2015 yılında Brad Neuberg ve 5 kişilik bir ekiple faaliyete başlayan ofis paylaşımı uygulaması, faaliyetlerini 1 sene boyunca sürdürmüştür (Aydın, 2019, s. 25). Ofis paylaşım uygulaması ilerleyen yıllarda birçok farklı kişi tarafından tekrar hayata geçirilmiştir. Aydın (2019) çalışmasında ofis paylaşımını "açık kaynak fikrinin fiziksel alana dönüştürülmüş, kolektif güdümlü, ağ bağlantılı yaklaşım" olarak tarif etmektedir.

Paylaşım ekonomisi kavramının gelişmesi birçok farklı fikrin doğmasında etken olmuştur. Kitle Destekli Dağıtım (KDD, crowd-shipping) bunlardan bir tanesidir. KDD, kişilerin planlanmış seyahatleri sırasında, gelir elde etmek amacıyla yol üzerinde paket dağıtım hizmeti vermesidir (Yıldız, 2022, s. 104). Bu sayede seyahat eden kişiler ek kazanç elde ederken, paket dağıtımı için kullanılacak araçların çevreye verdiği zarar en aza indirilecektir.

Ortaya çıkan bir diğer uygulama ise Video On Demand (SVOD)'dir. Talebe yönelik olarak kullanıcılarına hizmet veren, izleyicilerin 7/24 akıllı cihazlar aracılığıyla erişim sağlayabildiği ve seçtiği içerikleri izleyebileceği platformlardır (Paz Perez, 202, s. 9). Bu uygulama türünün en bilindik ve eski örneği Netflix'tir.

2.3.1 Ulaşım hizmeti sağlayan uygulamalar

Çalışma kapsamında karayolu ulaşımında faaliyet gösteren 4 adet araç çağırma uygulaması, 1 adet araç paylaşım uygulaması ve 1 adet e-scooter paylaşım uygulamasından bahsedilmektedir. Türkiye’deki bilinirlikleri nedeniyle tercih edilen araç çağırma uygulamaları; Uber, BiTaksi, iTaksi ve En Taksi’dir.

Araç paylaşım uygulaması olarak BlaBlaCar uygulaması tercih edilmiştir. BlaBlaCar aynı güzergahta yolculuk yapacak kişilerin, aracı paylaşarak ulaşım maliyetlerini düşürmelerini sağlamaktadır. Birlikte yolculuk eden kişilere sohbet ederek keyifli bir yolculuk geçirme imkanı da sağlamaktadır. BlaBlaCar uygulaması genellikle şehirlerarası gibi uzak mesafe yolculuklarında tercih edilmektedir.

Marka bilinirliği ve diğer uygulamaları nedeniyle e-scooter paylaşım uygulamaları arasında Martı seçilmiştir. Kullanıcının güvenliğini korumak amacıyla hız sınırlaması getirilen e-scooterlar genellikle kalabalık şehirlerde ve kısa mesafe ulaşımlarda tercih edilmektedir. E-scooterlar kullanıcılarına sunduğu hareket özgürlüğü ve çevre dostu yakıt özelliği nedeniyle her geçen gün daha fazla ilgi görmektedir.

Şekil 2.2. Mobil Uygulamalardan Araç Çağırma Süreci



Kaynak: (Yüce, Çoban, İnanır, & İşler, 2021, s. 406)

2.3.1.1 Uber

2008 yılında Travis Kalanick ve GarrettCamp Paris'te taksiye ihtiyaç duydukları sırada kendilerine “telefonunuzdan araç çağırabilseniz nasıl olurdu?” sorusunu düşünmeleri ile başlamıştır(Kişi, 2018, s. 61). İki girişimci fikrin ortaya çıkışından 1 sene sonra 2009 yılında Amerika’da UberCab uygulamasını geliştirmiştir. Uber firması 2010 yılında isimlerindeki Cab kelimesini çıkartarak Uber ismiyle uluslararası alanda faaliyet göstermeye başlamıştır. Uber uygulaması; etkinlik, toplantı ve özel günlerle birlikte gündelik ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla taksi ve lüks otomobil çağırma hizmeti vermektedir.

Aynı güzergahta yolculuk yapacak kişilerin tek araçla seyahat etmesine olanak sağlayan UberPool, Ağustos 2014 yılında San Francisco'da hizmete başlamıştır (Uber, 2021b). Uber uygulaması aynı zamanda kullanıcılarına UberXl, Uber Comfort, Uber Black ve Uber Black SUV gibi farklı kategorilerde de hizmet vermektedir (Uber, 2021c). Uber uygulaması eşya ve paket servis taşımacılığı hizmeti de sunmaktadır.

Ulaşım kolaylığı sağlaması amacıyla ortaya çıkan fikrin başarılı olması ulaşım ve lojistik alanında faaliyet gösterecek birçok uygulamanın oluşturulmasına sebebiyet vermiştir. Bu uygulamalar (Yetim, 2016, s. 624);

Ulaşım Hizmeti Sağlayan Uygulamalar

- Uber
- UberTAXİ
- UberX
- UberXL
- UberBLACK
- UberSUV
- UberLUX
- UberPOOL/UberCOMMUTE
- UberBOAT

Lojistik Hizmeti Sağlayan Uygulamalar

- UberRUSH
- UberFRESH
- UberEATS

Uber günümüzde 70 ülkede, 1000'den fazla şehirde faaliyet göstermektedir (Uber, 2021d). Uber kullanıcılarına sağladığı hizmet karşılığında dinamik bir fiyat politikası sürdürmekte ve iş yoğunluğuna göre bu fiyatlar değişkenlik gösterebilmektedir. Uber sağladığı aracılık hizmeti karşılığında, aracın yolcudan tahsil edeceği ücretin %20'sini aracılık payı olarak almakta ve kalan %80'ni ise sürücünün hesabına yatırmaktadır (Yetim, 2016, s. 626).

Sürdürülebilirlik kavramı paylaşım ekonomisini oluşturan etkenlerden bir tanesidir. Uber internet sitesinde, 2040 yılına kadar doğaya zarar vermeyen sıfır emisyon oranına sahip araçlarla hizmet veren bir platform olmayı hedeflediklerini bildirmektedir (Uber, 2021a).

2.3.1.2 BiTaksi

BiTaksi uygulaması 2 girişimci ve 25 kişilik bir ekiple 2013 yılında kurulmuştur. Yabancı araç çağırma uygulamalarının Türki'ye de faaliyetlere başlamayı düşündüğü süreçte, yerel ve öncü bir yaklaşım olarak faaliyetlerine başlamıştır (Eyidilli, 2013).Cebindeki taksi sloganıyla İstanbul'da faaliyete başlayan BiTaksi, Ankara'da da faaliyet göstermektedir.

BiTaksi araç arayan yolcular ile yolcu arayan taksi şoförlerini, mobil uygulama aracılığıyla bir araya getiren, büyükşehir insanı için yapılan en iyi icatlardan birisidir (BiTaksi, 2021).BiTaksi uygulaması bireysel kullanıcılar dışında kurumsal işletmelere de hizmet vermektedir. Bu sayede işletmeler, yapılan şirket yolculuklarını takip edebilir ve ödemesini daha kolay yapabilmektedir (BiTaksi, 2021b).

Yakında zamanda ödeme yöntemlerine temassız kartı da ekleyen BiTaksi uygulaması, kullanıcılarından bu işlem için 20 TL'ye kadar 50 kuruş, 100 TL ve üzeri maksimum 300 TL'ye kadarki ödeme işlemlerinde 6,90 TL banka komisyon ücreti almaktadır(Sputnik Türkiye, 2021b).

BiTaksi yakın zamanda Getir uygulamasıyla iş birliğine başlanmıştır. Bu sayede Getir uygulamasının içerisinde bulunan GetirBiTaksi panelinden de kullanıcılarına hizmet vermektedir. İstanbul ve Ankara'da faaliyet gösteren BiTaksi uygulaması bu iş birliğiyle Getir uygulamasının hizmet verdiği şehirlerde de faaliyete geçmeyi hedeflemektedir (Milliyet, 2021).

2.3.1.3 İTaksi

İTaksi uygulaması, İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait olan İşbak şirketi tarafından geliştirilip 2017 yılında faaliyete başlamıştır(iTaksi, 2021). İTaksi şoför ile yolcuyu anlayan, iki tarafında isteklerini dikkate alarak çözüm üretmeyi amaçlayan ve bunun için elektronik ortamda hizmet veren bir uygulamadır(iTaksi, 2021b).

İTaksi uygulaması; akıllı şehir konseptini gerçeğe dönüştürmek, toplu taşımada rahatlık sağlamak ve taksi/yolcu bulma çabasını en aza indirme amacıyla faaliyetlerine başlamıştır (İspark, 2015). Diğer taksi çağırma uygulamalarından farklı olarak İstanbulkart ile ödeme seçeneği bulunmaktadır.

İTaksi uygulamasına 23.02.2022 tarihinde giriş yapılamamaktadır. Bu durumun 2 aya yakın bir süredir devam ettiği tespit edilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin konu ile ilgili bir açıklama yapmaması, kullanıcılarına İTaksi uygulamasının kapatılacağı düşüncesinin getirmektedir (Küçük, 2022).

2.3.1.4 En Taksi

En Taksi uygulaması; İzmir halkının güvenli ve hızlı şekilde taksi hizmeti almasını sağlamak amacıyla, İzmir Büyükşehir Belediyesi ve İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası iş birliğinde 2020 yılında faaliyete başlamıştır. İzmir'de bir ilk olan VIP taksicilik hizmeti de uygulama içerisinde hizmet vermeye başlayacaktır(En Taksi, 2021).

Uygulama İzmir haricinde İstanbul Havalimanında faaliyet göstermektedir (İstanbul Havalimanı Taksi, 2020). Uygulamanın İstanbul'daki faaliyetleri kısıtlıdır. Uygulama üzerindeki harita özelliğine bakıldığında taksilerin yalnızca havalimanı çevresinde bulunduğu görülmektedir.

2.3.1.5 BlaBlaCar

BlaBlaCar 3 girişimci tarafından 2006 yılında Fransa'da faaliyete başlamıştır. BlaBlaCar fikri; 3 girişimciden biri olan Fred'in 2003 Noel'inde ailesinin yanına gidecek tren bulamaması üzerine ortaya çıkmıştır. Kişilere yolculuklarında boşta kalan koltukları başkalarıyla paylaşma imkanı sunan uygulama, "Seyahat dünyasına özgürlük, adalet ve kardeşlik getiriyoruz" cümlesiyle misyonunu ifade etmektedir (BlaBlaCar, 2021). Uygulama iki tarafında ulaşım maliyetlerini daha ekonomik hale getirmektedir.

Uygulamanın ismi araç sahiplerinin yolculuk esnasındaki konuşkanlık durumlarını belirtecek şekilde, oluşturulan değerlendirme sistemine uygun olarak konulmuştur(Coean, 2015). Bu değerlendirme sistemi (BlaBlacar, 2022);

- Konuşmayı sevmeyen ve kendilerini sessiz birisi olarak görenler için “Bla”,
- Ara sıra konuşanlar veya rahat hissettiğinde konuşanlar için “BlaBla”,
- Çok konuşan ya da yolculuk boyunca hiç susmayanlar için “BlaBlaBla” dır.

BlaBlaCar uygulaması diğer araç paylaşma uygulamalarından farklı olarak, uzun mesafe yolculuklarında başkalarıyla birlikte seyahat etmek isteyen ve bunu kabul eden sürücülerin birbirleriyle buluşmalarına aracılık etmekte ve masraflarını azaltmalarına olanak sağlamaktadır (Seven & Öksüzoğlu, 2020).

BlaBlaCar'ı diğer (Uber, BiTaksi, iTaksi vb.) uygulamalardan ayıran kısım; ilanı paylaşan kişilerin bunu bir gelir kaynağı olarak değil, yapılan yolculuğu daha ekonomik ve eğlenceli hale getirme amacıyla yapmasıdır.

2.3.1.6 Martı

2018 yılında kurulan ve 2019 yılında kullanıma sunulan Martı; Oğuz Alper Öktem tarafından İstanbul'da faaliyet gösterecek şekilde scooter paylaşmaya olanak sağlamak adına kurulan bir uygulamadır. 2020 yılında Ankara bölgesinde de kullanıcılarına hizmet vermeye başlayan uygulama 4 farklı şehirde daha hizmet vermektedir(Takvim, 2020).

Martı, düşük karbon salınımı ile çevre dostu bir yaklaşım benimseyerek kullanıcılarının şehir içerisindeki ulaşımını kolay ve eğlenceli hale getirmeyi amaçlayan, bunu da kişilere dakika üzerinden scooter kiralayarak yapmaya çalışan bir teknoloji şirketidir (Martı, 2021).Kullanıcılarına uygulama içerisinde Scooter, Motor ve Moped olmak üzere üç farklı segmentte araç paylaşım imkânı sunan Martı uygulaması, seçilen araç çeşidine göre farklı ücretlendirmeler sunmaktadır.

Martı uygulaması, dünya genelinde akıllı cihazlar aracılığıyla kiralanan ve kullanım süresince ücret ödenen, kullan-bırak mantığıyla faaliyet gösteren, uygulama içi harita özelliği ile en yakın scooterı bulma imkanı sağlayan uygulamalardan bir tanesidir (Bölen & Çeliker, 2021, s. 1104).

2.3.2 Diğer uygulamalar

Paylaşım ekonomisi geniş bir kavramdır. Bu sebeple içerisinde her alanda faaliyet gösteren uygulama barındırmaktadır. Bu uygulamalara her gün bir yenisi eklenmektedir. Çalışma ulaşım alanındaki uygulamaları odağına almasına rağmen paylaşım ekonomisi kavramını daha iyi anlamak amacıyla farklı alanlardaki uygulamalardan da bahsetmek gerekmektedir. Ulaşım alanı dışındaki tanımı yapılmayan uygulamalardan bazıları Tablo 2-2'de verilmektedir.

2.3.2.1 Freecycle

2003 yılında Deron Beal tarafından Amerika'da kayıtlı olmak üzere Birleşik Krallıkta kurulan bir yardım kuruluşudur. Gereksiz atıkları azaltmak, değerli kaynakları korumak ve çöp sahalarındaki yükü hafifletmek amacıyla kişiler arası eşya paylaşma platformudur (Freecycle, 2021).

Uygulama ücretsizdir. İhtiyaç duyduğu işletme giderlerini sponsorluklar, bağışlar ve reklamlarla karşılamaktadır. Sponsorları arasında 125 yıllık geçmişe sahip King & Spalding hukuk bürosu ve Nokia bulunmaktadır (Tosuner, 2011, s. 87).

Freecycle misyonlarını “Üyelerinin daha büyük bir topluluğun gücünden yararlanmalarını sağlayan ve bu sırada israfı azaltarak, değerli kaynakları koruyan ve atık toplama alanlarındaki yığılmayı azaltarak dünya genelinde bir armağan hareketi oluşturmak” şeklinde açıklamaktadır (Freecycle, 2022).

Günümüzde 9 milyondan fazla üyeye sahip olan Freecycle, 5 binden fazla bölgede kar amacı gütmeyen halk ve gönüllüler tarafından faaliyetlerini sürdürmektedir(Freecycle, 2021b).

2.3.2.2 Airbnb

Airbnb 2008 yılında Amerika’nın San Francisco eyaletinde arkadaş olan 3 girişimci (Brian Chesky, Joe Gebbia, Nathan Blecharczyk) tarafından kurulmuş; kişilere tatil ve turizm faaliyetleri için konaklama imkanlarını listeleyen ve konaklayan ile mekân sahibini bir araya getiren bir uygulamadır (Vikipedi, 2021). 2019 yılındaki verilerine göre Airbnb 150 milyon üye sayısı ile 191 ülkede 81 bin farklı şehirde faaliyet göstermektedir (Yüksel, 2019).

Airbnb’nin kurucuları web sitelerinde yayınladıkları mektuplarında; Joe ile Brian’nın 2007 yılında kaldıkları yerin kirasını ödeyemediklerini ve o sıralarda şehirde gerçekleşen bir konferans neticesinde tüm konaklama işletmelerinin dolmasını bir avantaja çevirerek dairelerinde yatak & kahvaltı konseptiyle 3 şişme yatağı kiralamaları sonucunda Airbnb’nin ilk ev sahibi olduklarını belirtmektedir. Nate’in de bir süre sonra onlara katılmasıyla günümüzdeki Airbnb’nin temelleri atılmaya başlanmıştır (Airbnb, 2021).

Airbnb 2021 yılında kullanıcılarına verdikleri hizmet konusunda 100’den fazla ana ve alt başlık altında yenilik sunmaya başlamıştır. 4 farklı ana başlık vardır, bunlar (Airbnb, 2021b);

- Esneklik
- Deneyim
- Kayıt Olma
- Destek

2.3.2.3 Kolektif House

3 ortak (Ahmet Onur, Civan Orhan ve Arda Yiğithan Orhan) tarafından 2015 yılında Türkiye’de faaliyete geçen Kolektif House; birlikten kuvvet doğar felsefesi ile üyelerinin ortak çalışma alanı deneyimlerini geliştirmek ve ideal bir çalışma deneyimine sahip olması için yeni nesil bir ofis hizmeti vermektedir (Kolektif House, 2021). Kolektif House, üyelerinin ekonomik olarak uygun bir ortamda verimli ve yaratıcı bir şekilde çalışmasını sağlamak adına verdiği hizmetlerle birlikte, farklı meslek gruplarına sahip, işlerini severek yapan kişileri tek merkezde toplayarak birbirlerinden beslenmelerini amaçlamaktadır (Kolektif House, 2021b).

Kullanılan ofis anlayışı dünyada Coworking, yani iş birliği içinde çalışmak anlamına gelmektedir. Kullanılan ofis modeline aynı zamanda bağımsız ama beraber çalışmada denmektedir. Kolektif House bireysel olarak 4, ofis olarak ise 3 farklı üyelik modeli barındırmaktadır. Bunlar (Kolektif House, 2021);

- Bireysel
 - Dijital Üyelik
 - Sabit Masa
 - Gezgin
 - Sanal Ofis
- Ofis
 - Hazır Ofis
 - Kolektif Enterprise
 - Kolektif Suites

Tablo 2.2. Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Örnek İşletmeler

Uygulama	Yıl	Ülke	Açıklama
Zumbara	2012	Türkiye	Zaman'ın para yerine kullanıldığı, kişilerin yetenek ve tecrübelerini birbirleri ile paylaştıkları bir topluluk
Bumerangla	2016	Türkiye	Kişilerin sahip oldukları çadır, fotoğraf makinesi ve bisiklet gibi ürünleri birbirleriyle ücret karşılığı paylaştığı platformdur
Askıda Ne Var?	2012	Türkiye	Üniversitede okuyan ihtiyaç sahiplerine yardım etmek ve bazı ihtiyaçlarını karşılamak adına oluşturulan sosyal bir platformdur
TaskRabbit	2008	Amerika	“Ben üşeniyorum, sen yap” mantığını benimseyen uygulama kişisel ihtiyaçlarınız için dış kaynak kullanmanızı sağlamaktadır
Just Park	2006	İngiltere	Kişiler sahip oldukları park alanlarını başkalarına ücret karşılığında sunabilmekte ve kullanma imkânı vermektedir
Mobike	2015	Çin	Kişilere bisiklet paylaşım hizmeti sunan bir mobil uygulama
Couchsurfing	2004	Amerika	Kişilere kalacak yer imkânı sağlayan ve başkalarına yardım etmek isteyen kişileri birbirleriyle buluşturan ücretsiz bir uygulama
Lyft	2012	Amerika	Kişilere mobil uygulama üzerinden kendilerini gitmek istedikleri yere götürecek bir araç çağrılarını sağlayan bir uygulama
Skillshare	2010	Amerika	Üyelerinin ücret karşılığında ilgili konularda eğitim almasını veya vermesine yardımcı olan bir platform

Kaynak:(Kişi, 2018, s. 60), (Kacar, 2019, s. 41-50), (Kaygısız & Demirtaş, 2016, s. 6)

3. ULAŞIM HİZMETLERİ VE ULAŞIM SİSTEMLERİ MODELLERİ

Bu bölümde ulaşım hizmet çeşitleri, gelişim süreçleri ve içerisinde barındırdıkları modeller incelenmektedir.

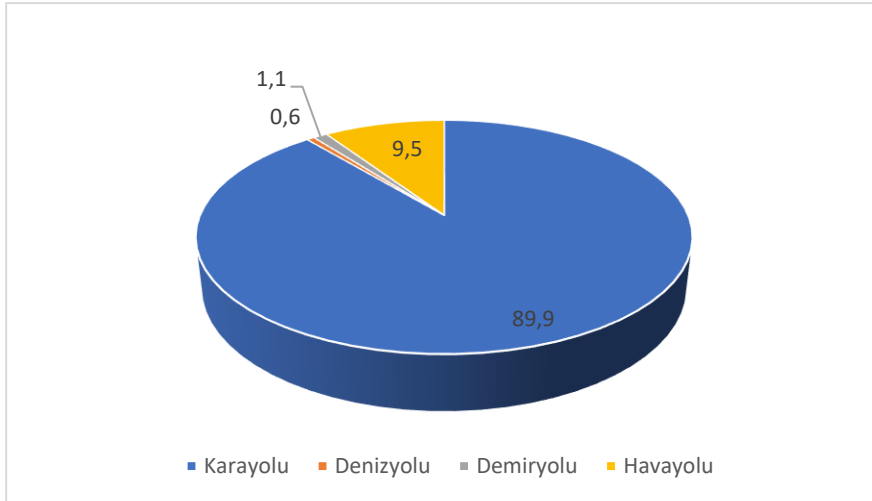
3.1 Ulaşım Hizmetleri

Ulaşım en basit tabir ile bir şeyi mevcut yerinden başka bir yere aktarma işlemidir (Türk Dil Kurumu Sözlükleri, 2021). Bir başka tanıma göre; bir kişi ya da nesneyi hareket ettirerek mevcut yerinden farklı bir konuma aktarmaktır (Ayataç, 2016). Dünya çapında ulaşım hizmetleri karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu olmak üzere 4 farklı gruba ayrılmaktadır.

Aralarında en maliyetli ve hızlı ulaşım ve taşımacılık imkanına havayolları sahiptir. Kişiler uzak mesafe ve kıtalar arası yolculuklarda havayolunu tercih etmektedir. Yük taşımacılığı konusunda en uygun maliyetli olan ulaşım yöntemi denizyoludur.

Avrupa ülkelerinde şehirler arası ulaşımında hız ve ucuzluğu nedeniyle genellikle demiryolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Bu durum Türkiye’de kişilerin alışkanlıkları, gelir durumları ve alternatif ulaşım araçlarının yaygınlık durumları nedeniyle genelde karayolunun tercih edilmesiyle sonuçlanmaktadır (Kocakaya, Şahin, & Tektaş, 2018, s. 567).

Şekil 3.1. Türkiye’de Yolcu Taşıma Oranlarına Göre Ulaşım Türleri (%) (2016)



Kaynak:(Taç, 2018)

Ulaşım hizmetleri en çok talep edilen hizmet türlerinden biridir. Artan nüfus ve şehirleşmenin artmasıyla, kişiler yaşam alanları dışındaki faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla ulaşım araçları kullanmak zorundadır(Kocakaya, Şahin, & Tektaş, 2018, s. 568). Kişilerin özel araç sahibi olmaması veya sağlık nedenleriyle kullanamaması onları taksi ve toplu taşıma araçlarına yönlendirmektedir. Sağlığı ve ekonomik şartları elverişli olan kişiler, Türkiye’deki toplu taşımanın yetersiz olması nedeniyle özel araçlarıyla bireysel taşımayı tercih etmektedir(Aktürk, Akdemir, &Üzkurt, 2003, s. 72).

3.1.1 Kara yolu ulaşımı

Geçmişe eskiye dayanan karayolu ulaşımı, günümüz trafik akışına cevap verebilmek amacıyla gelişim göstererek akış hızının sabit olduğu otoyol ve akış hızının daha esnek olduğu otobanlarla varlığını sürdürmektedir (Ertin, 1993, s. 74). Altyapı faaliyetleri içerisinde bulunan karayolu ulaşımının gelişimi kişilere zaman kazandıracağı gibi ülkelerin ekonomik olarak büyümesine de katkıda bulunmaktadır. Bu duruma örnek olarak, ticaret alanında etki sahibi ülkelerin hepsinde karayolu ulaşımının gelişmiş olması verilebilir (Kara & Ciğerlioğlu, 2018, s. 577).

Karayolu ulaşımı yerleşim alanları arasındaki ekonomik, sosyal ve kültürel etkileşimin sağlanması ve geliştirilmesinde bir aracı olmaktadır. Ulaşım imkanına sahip kentlerin sanayi alanlarda gelişme olanağı bulundurması, ülkelerin hazırlamış oldukları kalkınma planlarında önemli bir yer edinmesine sebebiyet vermektedir (Ertin, 1993, s. 74). Tarihi ipek yolunun diğer ticaret yollarından ayrılmasının sebebi, fiziksel malların taşınmasıyla birlikte fikir, inanç ve medeniyetlerinde taşınmasında etkin rol almasıdır (Bakırcı, 2014, s. 65).

3.1.1.1 Türkiye’de kara yolu ulaşımı ve gelişimi

Osmanlı’nın son dönemdeki politikaları mevcut olanın korunmasından ibarettir. Yaşanan çöküşler ve yıkımlar sonucunda ulaşım yolları da zarar görmeye başlamış ve 19. Yüzyılın başlarında çoğu kullanılamaz duruma gelmiştir. Tanzimat dönemiyle birlikte Osmanlı, Avrupa ülkelerinin karayolu gelişimine önem vermeye 18. Yüzyıl da başladığını fark ederek, mevcut politikalarında karayolu yapımını öncelik haline getirmektedir (Çadırcı, 1991, s. 153-154).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan 27 yıl sonra faaliyete başlayan Karayolları Genel Müdürlüğüyle karayollarına verilen önem artmış ve gelişme faaliyetleri hız kazanmıştır. Gelişme faaliyetlerinin hız kazanmasında, 1950'li yıllardaki Marshall Planı olarak da anılan Truman doktrini etkili olmuştur (Çakar, 2001).

1963 yılından itibaren Türkiye'de uygulanan beş yıllık kalkınma planlarında her zaman karayolu yatırımlarının payı büyüktür. 80-90'lı yıllarda otoyol ve diğer karayollarına yapılan yatırımların artırılması, Türkiye'deki karayollarının modernleştirilmesinin ilk kısmı, 2000'li yıllardaki yapılan yol çalışmaları ise ikinci kısımdır (Duman, Ayduğan, & Koçak, 2007, s. 152-153).

3.1.2 Demiryolu ulaşımı

Sanayileşmeyle tüketim artmış ve bu tüketiminin karşılanması amacıyla üretim faaliyetleri kitleselleşmiştir. Ağırlık ve hacim olarak büyük ham maddelerin (kömür, demir ve çelik) taşınmasında ucuz, hızlı ve pratik bir ulaşım sağlayan demiryolları bulunduğu döneme adını da vermiştir (Kaynak, 2002, s. 24). Demiryolu ulaşımı ve taşımacılığı ülkelerin kara ve deniz mücadelelerinde önemli bir yer edinerek 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra gerçekleşen her savaşta ülkelere birçok avantaj sağlamıştır (Yücel & Taşar, 2016, s. 294).

Demiryolu ulaşımı ve taşımacılığının sektördeki egemenliği 20. Yüzyılın başlarında otomobillerin ve karayollarının gelişmesiyle düşüş göstermiştir (Kaynak, 2002, s. 25). Bu durum hızlı trenlerin gelişmesi ve yaygınlaşarak şehirlerarası yolculukta tercih edilmeye başlanmasına kadar sürmüştür (Kabasakal & Solak, 2009, s. 28).

Demiryolu ulaşımı diğer ulaşım yollarına göre ihtiyaç duyduğu altyapı maliyetleri, işletilmesinin çok karlı olmaması ve batık maliyet riskinin fazlalığı nedeniyle tekellik barındırmaktadır (Çolak, 2011, s. 101). Bu sebepler nedeniyle Avrupa ve birçok ülkede özel sektörün demiryollarına girişimi engellenmiş ve hükümetler tarafından finanse edilmiştir. Türkiye'de bu faaliyetlerden Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) sorumludur.

3.1.2.1 Türkiye’de demiryolu ulaşımı ve gelişimi

İngilizler demiryollarının önemini daha erken kavrayarak, Hindistan’a oluşturulabilecek en kısa yolun Osmanlı topraklarından geçmesi gerektiğini tespit ederek bu yolun yapımı konusunda Osmanlıya teklifte bulunmuşlardır. 18. Yüzyıla başlayan yenilik hareketleri ve 19. Yüzyıldaki batılılaşmayla İngilizlerin demiryolu yapma teklifi kabul edilerek, 1856 yılında İzmir-Aydın hattı yaptırılmıştır (Kahya, 1988, s. 211).

İngilizler tarafından yapımı üstlenilen demiryolları onların çıkarlarına hizmet etmekte ve Türkiye’ye pek faydası bulunmamaktadır. Türkiye’deki demiryolu ulaşımının gelişmesi Cumhuriyet döneminde 2’si özel, 12 tanesi devlet tarafından yapılan 14 demiryolu hattıyla gerçekleştirilmiştir (Yücel & Taşar, 2016, s. 295,332).

Cumhuriyetinin kuruluşuyla hızlanan demiryollarının gelişimi, yeterli kaynak bulunmaması nedeniyle yavaşlamış ve karayolu ulaşımının gerisinde kalmıştır (Şaşmaz, 2008, s. 6-7). Hükümet 2004 yılı itibariyle demiryoluna verdiği önemi arttırmış ve kalkınma planlarına eklemesiyle gelişimine hız kazandırmıştır. 2023 yılından itibaren 12 yıllık bir süreçte Türkiye’deki demiryollarının ulaştığı km sayısının 30 binlere yükselmesi, Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında oluşturulacak demiryolu hatlarıyla yük taşımacılığındaki payın %20’lere çıkması beklenmektedir (Baran & Esmer, 2018, s. 328-331).

TCDD’nin işletme faaliyetlerine bakıldığında, demiryolu ulaşımının yavaş, konforsuz ve kalitesiz bir ulaşım deneyimi sağlaması sebebiyle yolcu ve yük taşımacılığı pazar payının devamlı bir düşüş gösterdiği görülmektedir(Çolak, 2011, s. 102).

3.1.3 Havayolu ulaşımı

Havacılık faaliyetleri sivil ve askeri olarak ayrılmaktadır. Özel ve kamu tarafından gerçekleştirilen yolcu ve yük taşımacılığı sivil havacılık kapsamındaki faaliyetler olmakla birlikte ülkenin gelişiminde büyük rol oynamakta ve hükümet tarafından yakın takibe maruz kalmaktadır(Çam, 2016, s. 713). Sivil havacılık kuruluşlarının en temel vazifesi kişilerin havayolu ulaşımında güvenli ve etkin bir ulaşım hizmeti almasını sağlamak ve denetlemektir (Tosun, 2017, s. 10).

Ticari amaçlı ilk uçuş 1919 yılında Fransa’da, ikinci uçuş ise 1926 yılında Amerika gerçekleşmiştir (Deniz, 2016, s. 148). Ticari uçuşlar teknolojinin gelişmesiyle Avrupa kıtasına daha sonra diğer kıtalara da yayılmıştır (Karakaş-Özür, 2019, s. 26).

Özel sektörün faaliyet gösterebilmesi ve aralarındaki yoğun rekabet nedeniyle havayollarının gelişim hızı diğer ulaşım yollarına göre daha yüksektir(Çam, 2016, s. 731). Uçak sanayisinin gelişmesi ve havayolu ulaşımı kullanan tüm ülkelerin uymayı kabul ettiği belli standartların oluşturularak denetlenmesi de bir etkidir(Tosun, 2017, s. 10).

3.1.3.1 Türkiye’de havayolu ulaşımı ve gelişimi

Türkiye dünyadaki havayolu gelişimine paralel bir süreç yürüterek, ilk havalimanını 1912 yılında askeri amaçlı 2 hangar ve 1 küçük meydandan oluşmak üzere İstanbul’da faaliyete geçirmiştir (Karakaş-Özür, 2019, s. 26-27).

İlk sivil havayolu işletmesi, 1933 yılında Türk Hava Postaları adıyla kurulmuş ve günümüzde Türk Hava Yolları adıyla faaliyetlerine devam etmektedir (Şekerli, 2021, s. 852). İlk ticari uçuş 1933 yılında yurtiçinde, yurtdışı seferi ise 1947 yılında Türkiye-Yunanistan arasında gerçekleştirilmiştir (Bakırcı, 2012, s. 344).

Türkiye’de faaliyete başlayan ikinci sivil havayolu işletmesi 1954 yılında kurulan Hürkuş Hava Yollarıdır ve faaliyetlerini 1 yıl sürdürebilmiştir (Vikipedi, 2021b). Özel sektörün havayolu ulaşım sektörüne girişinin engelleri 1980 yıllarındaki liberalleşme süreciyle nispeten kolaylaşmıştır (Çam, 2016, s. 713). Günümüzde yurtiçi ve yurtdışında faaliyet gösteren 150’den fazla havayolu firmasının 12 tanesi Türkiye merkezlidir (Biletall, 2021).

3.1.4 Denizyolu ulaşımı

Denizcilik faaliyetleri de askeri ve sivil denizcilik olarak ayrılmaktadır. Sivil denizcilik faaliyetleri ticaret, lojistik ve ulaşım gibi sektörleri içerisinde bulundurmaktadır. Denizyolu ulaşımı veya taşımacılığı farklı adlandırılrsa dahi aynı amaca hizmet etmektedir. Deniz taşımacılığı bir yükün veya canlı varlığın deniz üzerinde bir noktadan başka noktaya taşınmasını kapsarken, denizyolu ulaşımı bu hizmetin karayolu üzerinde de devam etmesi durumudur (Erdoğan, 2014, s. 11).

Denizyolu taşımacılık ve ulaşım faaliyetlerinin dünyadaki tarihsel gelişimine bakıldığında 4 evreye ayrılmaktadır. Bunlar (Özdemir, 2015, s. 423-427);

- Kürekli Gemi Dönemi
- Yelkenli Gemi Dönemi
- Buharlı Gemi Dönemi
- Nükleer Gemi Dönemi

Denizyolu ulaşımının yaygınlaşması, karayolunda gerçekleştirilen tarihi ipek yolu taşımacılığının eski önemini kaybetmesine neden olmuştur. Deniz yolu kullanımının yaygınlaşması ile geçmişte karayolu üzerinde gerçekleşen ve kendinden çokça söz ettiren İpek Yolu da önemini kaybederek yerini denizyoluna devretmiştir (Aydemir & Kurtulgan, 2021, s. 638).

Demiryoluna oranla 3,5 kat, karayoluna göre ise 7 kat daha ucuz olan denizyolu taşımacılığı ve ulaşımı bu özelliği sayesinde diğer alternatiflerinden ön plana çıkmakta ve dünyada yapılan ticaret taşımacılığının yaklaşık %80'nini oluşturmaktadır (Vizyon 2023, 2003, s. 8).

Kıtalar arası ulaşım ve taşımacılık denizyolu ve havayolu ile kısıtlanmaktadır. Denizyolu ve havayolu ulaşımı başka ülkelerin sınırlarından geçiş yapılmasını gerektirmekte ve zaman zaman ülkeler arası gerginliklere sebebiyet verebilmektedir (Elbirlik, 2008, s. 21). Kıtalar arası taşımacılıkta ölçek ekonomisinden yararlanan denizyolu işletmeleri daha fazla tercih edilmektedir (Muslu, 2018, s. 2265).

3.1.4.1 Türkiye’de denizyolu ulaşımı ve gelişimi

Üç yanı denizlerle kaplı olan Türkiye, denizyolu ulaşımı ve taşımacılığında coğrafi ve stratejik bir öneme sahiptir (Aydemir & Kurtulgan, 2021, s. 638). Türkiye Cumhuriyeti 8 bin 300 Km’lik sahil şeritleriyle her bölgede etkili bir deniz ulaşımına uygundur (Fidan, 2014, s. 67).

20. Yüzyılın başlarına kadar iç denizlerdeki ulaşım faaliyetleri yelkenli gemilerle gerçekleştirilmiş olup sonrasında buharlı gemilere geçiş başlamıştır (Düzcü, 2014, s. 98). Bozkurt ve diğerleri (2018), gelişmiş ülkeler tarafından entegre olunun ulaşım hizmetlerinin temellerinin Türkiye’de 1980-1990 yıllarında atıldığını ve daha sonra denizyolu alanında büyük atılımların yapıldığını belirtmektedir.

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşu öncesinde, denizlerde yabancıların daha fazla hak sahibi olması nedeniyle ticari faaliyetler onlar tarafından gerçekleştirilmiştir (Gülenç, 2009; akt. Özdemir, 2015, s. 431). 1926 yılındaki Kabotaj Kanunuyla kıyılardaki deniz ulaşımı, taşımacılığı ve diğer faaliyetleri Türk vatandaşlarına ait işletmelere verilmiştir (Fidan, 2014, s. 62).

3.2 Ulaşım hizmetleri ve sistemleriyle ilgili alanyazınında bazı çalışmalar

Ulaşım hizmetleri ve sistemleri çok kapsamlı bir alandır. Ulaşım 4 farklı (karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu) şekilde gerçekleştirilebilmektedir. Çalışma paylaşım ekonomisinin dahil edildiği karayolu ulaşım sistemlerini ele almaktadır. Bu sebeple Tablo 3-1’de yer verilen çalışmalar genellikle karayolu ulaşımı ve paylaşım ekonomisi kapsamındadır.

Tablo 3.1. Ulaşım Hizmetleri ve Paylaşım Ekonomisi ile ilgili Alanyazınında Yer Alan Bazı Araştırmalar

TARİH	YAZAR/LAR	ÇALIŞMA ADI
1991	Musa Çadırcı	Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı
1993	Gaye Ertin	Karayollarının Mekana Etkisi Üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)
2002	Muhteşem Kaynak	Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye
2005	Mustafa Özsoy, Ebru Arkan Öztürk	Ankara’da Minibüs (Dolmuş) Taşımacılığı İçin Yeni Bir İşletme Modeli: Çayyolu Örneği
2007	Uğur Yankaya, H. Murat Çelik	Kamu Ulaşım Yatırımlarının Gayrimenkul Değerler Üzerine Etkisinin Modellenmesi: İzmir Metrosu Örneği
2007	Teoman Duman, Pınar Aydoğan, Göknil Nur Koçak	Karayolu Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinde Hizmet Kalitesi, Hizmet Değeri, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati İlişkileri
2008	Gizem Elbirlik, İkbal Aksulu	Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları
2008	Nuray Girginer, Bülent Cankuş	Tramvay Yolcu Memnuniyetinin Lojistik Regresyon Analiziyle Ölçülmesi: Etram Örneği
2008	Çağrı Şaşmaz, Halim Ceylan	Demiryolları ve Karayollarında Verimlilik Analizi
2009	Savaş Bulut, Yeşim Eliefendioğlu	Kent İçi Ulaşımında Geleneksel Toplu Taşıma Sistemlerine Alternatif Çözümler: Ankara İli “Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı” Örneği
2009	Ali Kabasakal, Ali Osman Solak	Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması
2010	Mutlu Yüksel Avcılar, Meltem Canoğlu, Akın Alkeveli	Sahiplik Etkisinin Araç Paylaşımına Yönelik Tutum ve Niyet Üzerindeki Etkisinin Analizi
2011	Çağrı Şaşmaz, Halim Ceylan	Karayolu ve Demiryolu Ulaşım Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi
2012	Dilek Özsoy, Volkan Yavaş	Türk Sıcak Hava Balonculuğu: Dünü, Bugünü ve Yarını
2014	Alperen Erdoğan, Mehmet Hüseyin Bilgin	Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığında Türkiye’nin Yeri
2015	Ünal Özdemir	Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi
2016	İlhami Pektaş	Japonya Shinkansen Hızlı Trenlerini Nasıl Geliştirdi?
2016	Taşkın Deniz	Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum
2016	Serhan Yücel, Murat Taşar	Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti
2017	Ferhat Sayım	Otomobil Stokunun Yapısına ve Büyümesine İlişkin İstatistikler İle Amortisman Tutarlarının Belirlenmesi – Tüm Türkiye ve İstanbul

Tablo 3-1. (Devam) Ulaşım Hizmetleri ve Paylaşım Ekonomisi ile ilgili Alanyazınında Yer Alan Bazı Araştırmalar

2017	Ferhat Sayım	Otomobillerde Amortismanlar Dahil Edilmiş Maliyetleme Modeli ve Kilometre Başı Maliyetlerin Belirlenmesi
2017	Ferhat Sayım	Yeni Taksi Modeli Maliyetlerinin Özel Otomobil Maliyetleriyle Karşılaştırılması ve Yeni Modellerin Ekonomik Etki Potansiyeli – Trafik Sorununa Köklü Çözüm Önerisi
2017	Ferhat Sayım	İstanbul'da Plaka Tahditli Taksi Taşımacılığı İçin Maliyet Bileşenlerinin Belirlenmesi ve Yeni Model Önerisi
2018	Aziz Muslu	Gemi İşletmeciliğinde Önem Kazanan Ölçek Ekonomisi ve Türkiye Deniz Ticaretine Yansımaları
2018	Kübra Kocakaya, Büşra Şahin, Mehmet Tektaş	Karayolu Taşımacılığında Otobüs Firması Seçim Tercihlerine Etki Eden Faktörler
2018	Nermin Kişi	Paylaşım Ekonomisinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları: Uber Örneği
2018	Mehmet Akif Kara, Oğuz Çiğirlioğlu	Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi
2019	Nazan Karakaş-Özür	Küreselleşme Bağlamında Dünya'da ve Türkiye'de Hava Ulaşımının Gelişimi
2019	Ali Soylu, Seher Ceylan, Nuray Selma Özdişçiner	Turizmde Deneyim İnovasyonu: Doğu Ekspresi Örneği
2020	Vural Seven, Hilal Tuğba Öksüzöğlu	BlaBlacar Platformu Aracılığıyla Yapılan Taşımaların Hukuki Niteliği (Hatır Taşınması ve Otostop Karşılaştırması)
2020	Talha Altuntaş, Kürşad Sertbaş, Utku Gönener, Muhammet Eyüp Uzuner, Ahmet Gönener, Tolga Kaan Bahadır	Yerel Yönetimlerde Fiziksel Hareketin Sürdürülebilirliğini Destekleyen KOBİS (Kocaeli Bisikletli Ulaşım Sistemi) Projesinin Yönetim ve Uygulama Süreçlerinin İncelenmesi
2021	Mehmet Cem Bölen, Orhan Çeliker	Paylaşımlı Elektrikli Scooter Hizmetlerini Kullanma Niyetinde Etkili Olan Faktörler
2021	Eyüp Bayram Şekerli	Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme
2021	Volkan Yavaş, Ayla Özhan Dedeoğlu	Hava Taşımacılığında Değişen İş Modelleri
2022	Barış Yıldız	Kitle Destekli Dağıtım Servis Ağı Tasarımı Problemi

Yıldız (2022) şehir içi dağıtım faaliyetleri ve sebep oldukları sorunların çözümü amacıyla Kitle Destekli Dağıtım (KDD) modelini önermektedir. Model yolcu ve paket taşımacılığını bir arada gerçekleştirerek atıl kapasitenin etkin şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Bu sayede doğaya verilen zararın azaltılabilmesine katkı sağlanabilecektir. Çalışma KDD modelinin faydalı olabileceğini göstermektedir. Ufak sayıda kişi ve servis noktası belirlenerek yapılan çalışma, önerilen modelin uygulanabilirliği hakkında önemli noktalara dikkat çekmektedir.

Bisiklet şehir içi ulaşım araçlarına en doğa dostu alternatiftir. Altuntaş ve diğerleri (2020) çalışmalarında Kocaeli Bisikletli Ulaşım Sistemi (KOBİS) uygulamasının yönetim süreçlerini ve kullanıcı görüşlerini incelemiştir. 1106 KOBİS kullanıcıyla yapılan görüşmeler sonucunda; kullanıcıların bisiklet kullanımına önem verdiğini, alt yapının daha fazla iyileştirilmesini istediklerini ve bisiklet yollarının artırılarak çevre düzenlemelerinde ağaçlandırılmanın artırılmasını istediklerini tespit etmişlerdir.

Kara ve Cığırlioğlu (2018) alt yapı çalışmalarının ekonomi üzerinde etkisi olduğunu ve ulaşım altyapısına verilen önemin arttığını belirtmektedir. İyi bir ulaşım altyapısı kişilere zaman tasarrufu ve ulaşımında kolaylık sağlamaktadır. Ticari faaliyetleri iyi olan ülkelerin ulaşım altyapılarının gelişmiş olduğu görülmektedir. Türkiye'deki altyapı yatırımlarının çoğunluğu karayoluna yapılmaktadır. Yapılan analizler sonucunda Türkiye'deki altyapı geliştirmelerinin ekonomik büyümeyi olumlu etkilediği tespit edilmiştir.

Sayım (2017) otomobiller, otomobillerin amortismanları, taksiler, taksilerdeki maliyetler ve taksilerdeki plaka tahdidinin etkileri üzerine birbirini tamamlayan 4 çalışma yapmıştır. Çalışmalar sonucunda tahditli plaka sistemine alternatif ve masrafların azaltıldığı yeni modeller oluşturmuştur.

Şaşmaz ve Ceylan (2008) yatırım ve işletme maliyetleri yüksek olan karayolları ve demiryolları sistemlerindeki verimliliği arttırmayı amaçlamaktadır. Yatırım ve işletmedeki maliyetler nedeniyle gelişmekte ve kısıtlı imkanlara sahip olan ülkelerde bu alanlara yapılan yatırımlarda dikkatli olunmalıdır. Karayolları ve demiryollarında yapılan karşılaştırma sonucunda, karayolu ve demiryolu ulaşım hizmetlerinin 2015 yılına kadar yüksek verimde çalışabilmesi için yapılan yatırımların artırılması gerektiği öngörülmüştür.

Soylu ve diğerleri (2019) turizmde önem kazanan deneyim inovasyonunu Ankara'dan başlayıp Kars'ta sonlanan demiryolu seyahati kapsamında incelemektedir. Uzun yıllardır Ankara-Kars arası seferlerini sürdüren tren işletmeciliği yakın zamanda geçtiği bölgelerdeki doğa güzellikleri nedeniyle turistik bir etkinliğe dönüşmüştür.

Elbirlik ve Aksulu (2008) uluslararası alanda en çok denizyolunun tercih edilme sebebinin düşük maliyetli ve güvenli olması olarak belirtmektedir. Türkiye denizcilik hedeflerinin yetersiz kalması nedeniyle denizyolu taşımacılığında bazı sorunlarla karşılaşmaktadır. Çalışma kapsamında yaşanan sorunlar ele alınmakta ve denizyolu ulaşım ve taşımacılığının Türkiye için önemine dikkat çekilmektedir.

Uluslararası alanda kullanılan diğer ulaşım yöntemi de havayoludur. Karakaş-Özür (2019) karayolu ulaşımının küreselleşme açısından önemli olduğunu ifade etmektedir. Türkiye ve Dünyadaki havayolu ulaşımının karşılaştırıldığı çalışmada, Türkiye'nin 2000'li yıllardan sonra havayolu ulaşımında Avrupa ülkeleri arasında 4. sıraya yükseldiği belirtilmektedir. Yapılan araştırma sonucunda Türkiye'nin küreselleşme ve hava yolu ulaşımında yaşanan gelişmelerin gerisinde kalmadığı ve gelişmelerin paralellik gösterdiği tespit edilmiştir.

3.3 Ulaşım Sistemleri / Modelleri

Ulaşım sistemleri ve içerdiği modeller karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu olarak ayrılmaktadır. Ulaşım ve taşımacılık kapsamındaki boru hatları, canlı varlıkların taşınmasında rol almadıkları için çalışmaya dahil edilmemiştir.

3.3.1 Karayolu ulaşım modelleri

Karayolu ulaşım modelleri toplu ve şahsi (özel) olarak ikiye ayrılmaktadır. Bahsedilen 7 karayolu ulaşım modelinin 6 tanesi toplu taşıma kapsamına girmektedir. Faaliyet gösterdikleri bölgelerde farklı isimlerle adlandırılabilirdikleri gibi eklenebilecek veya çıkarılabilecek farklı ulaşım modelleri de mevcuttur.

3.3.1.1 Şahsi (özel)araç

Karayollarının mevzuatına göre şahsi (özel) araçlar; özel amaçlarla kullanılarak insan veya eşya taşımak adına üretilen motorlu araçlardır(Mevzuat, 1997). Kişinin kendi kullanımı için aldığı ve ticari amaç gütmeyen her ulaşım aracı şahsi araç olarak tanımlanabilmektedir.

3.3.1.2 Taksi

Taksi TDK tarafından; taksimetreye sahip olan ve kişileri belirli bir taksimetre ücreti karşılığında gitmek istedikleri yere taşıyan bir otomobil olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2021b). Taksi, şoför koltuğu dahil en fazla dokuz koltuk barındıran, kişileri bir noktadan başka bir noktaya taşımak için üretilen ve bakanlık tarafından düzenli denetimlere tabi olan M1 sınıfı ticari motorlu araçtır (Şavşat Belediyesi, 2020). Taksiler birer işletme oldukları için şahsi araçlardan ayrılmakta ve yalnızca “T” plaka satın alarak faaliyetlerini sürdürebilmektedir.

3.3.1.3 Taksi dolmuş

Taksi dolmuş, taksi ile benzer şekilde en fazla 9 koltuğa sahip olan ve birden fazla yolcuyu taşıyan motorlu araçtır (İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 2021). Taksi dolmuş; belirlenmiş bir güzergahta, belirli bir ücret karşılığında faaliyetlerini sürdürmektedir. Taksi dolmuşlar; minibüs, otobüs ve metrobüslere göre daha niş hatlarda faaliyet göstermektedir. Faaliyet gösterdikleri bölgeye göre ücretler değişiklik gösterebilmekte ve bazen alternatif ulaşım araçlarıyla aynı bedelde olabilmektedir. Ancak genellikle taksi dolmuşlar alternatif ulaşım araçlarına göre daha uygundur.

3.3.1.4 Minibüs

Minibüs, sürücü dahil 17 koltuğa sahip, ticari amaçla kişilerin ulaşımını gerçekleştiren motorlu araçlardan biridir (İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 2021b). Minibüsler de kendi özel plaka sistemlerine sahiptir. Toplu taşımaya uygun olan ve gerekli belgelere sahip olan araçlar “M” plakalı araçlarla faaliyet gösterebilmektedir. Minibüs işletmeleri otobüslerden farklı olarak genelde nakit parayla binilen araçlardır. Bazı bölgelerde kartlı binişlerde bulunmaktadır.

3.3.1.5 Şehir içi otobüs/özel halk otobüsü

Karayolları mevzuatına göre şehir içi otobüs veya özel halk otobüsü olarak isimlendirilen ulaşım aracı; kişi/kişiler veya işletmeler tarafından işletilen, 17'den fazla koltuğa sahip ve gerekli izinler kapsamında toplu taşıma faaliyetlerini ticari amaçlarla gerçekleştiren motorlu taşıttır (Mevzuat, 1997). Şehir içi ulaşımında kullanılan otobüslerin işletmesi ilgili belediye tarafından sağlanıyorsa şehir içi otobüs olarak tanımlanmaktadır. İşletmesinin belediyelerde olmadığı otobüsler ise özel halk otobüsüdür.

3.3.1.6 Metrobüs

İlk defa 1974 yılında Brezilya'da yürürlüğe giren metrobüs; metro ve otobüsün bir araya getirilmesi sonucunda, kendisine ayrılan şeritlerde lastikli tekerlekleri ile faaliyet gösteren bir toplu taşıma aracıdır (Vikipedi, 2021d). Metrobüs alternatif ulaşım araçlarından yolcu kapasitesindeki fazlalığı ve ulaşım hızı ile ön plana çıkmaktadır.

Türkiye'de 2007 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin trafik problemlerine bir çözüm olması amacıyla Küçükçekmece-Topkapı istikametinde ilk metrobüs yolculuğu gerçekleştirilmiştir (İnternet Haber, 2007).

3.3.1.7 Şehirlerarası otobüs

Şehirler arası otobüs uzun mesafe yolculuklarında, kişilerin bulunduğu ilçe, il veya büyükşehir sınırlarından çıkması halinde kullandığı ticari araçtır (Vikipedi, 2021e). Kişilerin yolculukları sırasında yanında eşya getirebilmesi amacıyla bagaj alanlarına sahiptir. Şehir içi otobüslerin sunduğu konfordan daha fazlasını sunmaktadır.

3.3.2 Demiryolu ulaşım modelleri

Demiryolu ulaşım modelleri şehir içi (tramvay ve metro) ve şehirlerarası (tren ve hızlı tren) kullanıma göre ikiye ayrılmaktadır.

3.3.2.1 Tramvay

Tramvay, 1776 yılında kömür taşımacılığını kolaylaştırma amacıyla İngiltere’de ortaya çıkmıştır. Yolcu taşımacılığı alanında ilk seferini 1832 yılında New York’ta gerçekleştirmiş ve Türkiye’de 1869 yılında İstanbul’da kullanıma açılmıştır (Girginer & Cankuş, 2008, s. 182). Tramvay, karayolu yüzeyinde çıkıntı yapmayacak şekilde döşenen raylar üzerinde hareket eden toplu taşıma aracıdır. Şehirlerin kültürel tarihinin parçası olan tramvay, alternatif ulaşım araçlarının artmasıyla genellikle nostaljik bir aktivite olarak kullanılmaktadır.

3.3.2.2 Metro

Metro; 100-250 yolcu kapasiteli, 15-23 metre uzunluğunda, minimum 2, maksimum 10 vagon bulunduran ve şehir içi ulaşımında genellikle yer altında yüksek platformlar üzerine kurulan ileri derecede otomasyona bağlı raylı toplu taşıma aracıdır (Pektaş G. , 1997, s. 24).

Kamu kuruluşu olan metrolara yapılan yüklü miktardaki yatırımların önemli sebeplerinden biri, kişilere şehir içi ulaşım konusunda kolaylık ve esneklik sağlamaktır (Yankaya & Çelik, 2007, s. 258). Metro uzun hatları ve hızlı ulaşımı sebebiyle kişiler tarafından şehir içi ulaşımında en sık kullanılan toplu taşıma araçlarından birisi olmaktadır.

3.3.2.3 Tren

Tren, zemine döşenen demiryolu üzerinde yük ve yolcu taşımak amacıyla bir veya birden fazla lokomotif eşliğinde hareket eden, bir dizi vagonlar bütünüdür (Türk Dil Kurumu, 2021c). Günümüzde tren ulaşımı önemini korumaya devam etmektedir. Liman bölgelerindeki yük taşımacılığında ve esnek zamana sahip konforlu bir yolculuk arayan kişiler tarafından şehirlerarası yolculuklarda tercih edilmeye devam etmektedir.

Tren yolculukları günümüzde turistik bir öge olarak da kabul görmektedir. Türkiye’deki en büyük örneği Ankara-Kars arasında düzenlenen seferlerin, farklı deneyimler yaşamak ve yolculuğu görsel bir şölen haline getirmek için tercih edilmesidir (Soylu, Ceylan, & Özdiçiner, 2019, s. 231).

3.3.2.4 Hızlı tren

5 yıllık bir yapım aşamasının ardından 1964 yılında Japonya’da faaliyete başlayan hızlı tren, 4 saatlik yolcuğu önce 3 saat 10 dakikaya daha sonra ise 2,5 saate düşürmüştür (Pektaş İ. , 2016, s. 92). Türkiye’de 2009 yılında faaliyete başlayan hızlı tren, günümüzde Ankara, İstanbul, Eskişehir ve Konya arasında hizmet vermeye devam etmektedir (TCDD, 2021).

Hızlı trenler altlarındaki güçlü mıknatıslar sayesinde zeminle teması ortadan kaldırarak, yerden 1-10 cm yüksekliğe ulaşır ve azalan sürtünme kuvvetiyle yolcularına geleneksel trenlerden daha hızlı bir seyahat imkânı sunar (Seyrek, 2013).

3.3.3 Havayolu ulaşım modelleri

Havayolu ulaşım modelleri tarifeli uçuş ve tarifesiz uçuş olarak ikiye ayrılır. Genellikle uçak kullanılarak gerçekleştirilen havayolu ulaşımı zaman zaman helikopter, teleferik ve balon gibi ulaşım yollarıyla da gerçekleştirilmektedir.

3.3.3.1 Tarifeli uçuş

Diğer ülkelerle sivil havacılık çerçevesinde önceden belirlenmiş program doğrultusunda, havayolları tarafından belirlenen güzergahta gerçekleştirilen uçuşlardır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021). Havayolu firmaları yolcularını bilgilendirmek şartıyla, uçuşun tarih ve güzergahında değişiklik yapabilmektedir.

3.3.3.2 Charter uçuş

Charter uçuşun bir diğer adı da tarifesiz uçuştur. Charter uçuş; halkın özgür kullanımına müsait olacak şekilde, kısmen veya tamamen havayoluyla gerçekleştirilen, bazen kara ve deniz yolunu da içerisinde bulunduran, seyahat acentelerinin gidiş-dönüş tarihlerini kapsayacak şekilde tüm uçuşu kiralamalarıyla gerçekleşen uçuşlardır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021b). Tarifeli uçuşlarda tek yön bilet alınabilirken, charter uçuşlarda gidiş-dönüş bileti almak zorunludur.

3.3.3.3 Helikopter

Özel bir piste ihtiyaç duymadan, deniz ve karadaki bir konuma iniş yapabilen ve o konumdan kalkış yapabilme özgürlüğüne sahip, havada motor gücü ile hareket eden ağır hava aracı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2017). Helikopterler uçaklar kadar hızlı olmasa da diğer hava taşıtlarının yapamayacağı birçok şeyi yapabilmekte ve bu esneklik nedeniyle birçok alanda tercih edilmektedir (Havacılık ve Uzay Portalı, 2020). Örneğin; arama kurtarma çalışmaları ve hasta nakil süreçleridir.

3.3.3.4 Balon

Balon; havanın ısıtılarak ya da helyum ve benzeri gazla doldurularak atmosferde uçuş faaliyetlerini gerçekleştiren, küre şeklinde, insan taşıyan hava aracı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2015). Havacılık faaliyetlerini denetleyen SHGM’de balon faaliyetleriyle ilgili bir birimin olmaması, balonculuk sektörüne yapılan desteği azaltmakta ve sınırlı bölgede faaliyet gösteren balonculuk hizmetlerini, kişilerin kendi çabasına bırakmaktadır (Can & Yavaş, 2012, s. 8).

3.3.3.5 Teleferik

Kelime anlamı Yunanca 'ya dayanan teleferik; iki farklı yerdeki demir direkler arasına gerili çelik halatlar aracılığıyla, asılı şekilde hareket edebilecek vagonlar sayesinde yolcu ve yük taşımayı mümkün kılan bir ulaşım sistemidir (Bulut, 2019, s. 39). Bulut (2019)’a göre teleferik ulaşım sağlanacak bölgedeki arazinin engebeli olması, dik yokuşlar barındırması, zorlu iklim koşulları nedeniyle alternatiflerinin yüksek maliyet gerektirmesi ve farklı yükseklikteki iki bölgenin birbirine bağlanmasını sağlayan en kullanışlı taşıma biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.3.4 Denizyolu ulaşım modelleri

Denizyolu ulaşım modelleri bireysel araçlar ve toplu taşıma kapsamındaki (deniz taksi, vapur, feribot, deniz otobüsü ve gemi) araçlar olarak ikiye ayrılabilir. Deniz taksi haricindekiler denizyolu ulaşım araçları benzer özellikler taşımaktadır.

3.3.4.1 Deniz Taksi

Deniz taksi; özel şahıslar tarafından işletilen, kişileri gitmek istedikleri yere nehir veya benzeri su bölgelerinde ulaştırma faaliyeti gösteren teknedir (Cambridge Dictionary, 2021b). İstanbul'da faaliyet gösteren deniz taksi; maksimum 10 yolcu taşıma kapasitesine sahip, rezervasyon hizmetiyle 7/24 faaliyet gösteren, önceden belirlenen kalkış ve varış noktası belirli, gidilecek rota üzerinden ücret tahsili yapan deniz taşıma aracıdır (Şehir Hatları, 2021).

3.3.4.2 Vapur/Feribot/Ro-Ro

Buharlı gemi anlamına gelen vapur, akaryakıt ile çalışmaya başlamasıyla feribot olarak da anılmaktadır. Feribotlar bireysel yolcularla birlikte otomobillerin kullanımına da uygundur. Demiryolunda faaliyet gösteren araçların iki farklı kara parçası arasında taşınması işlemi için özelleştirilen modellerine ise Ro-Ro denmektedir. Vapur, feribot veya Ro-Ro genellikle şehir içi veya kısa mesafe ulaşımında faaliyet göstermektedir.

3.3.4.3 Deniz otobüsü

Katamaran sitilinde ve aerodinamik yapısı sayesinde alternatif deniz araçlarından hızlı olan deniz otobüsü, kişilere veya araçlara toplu ulaşım hizmeti sunan deniz aracıdır. Feribotlara oranla daha uzak mesafelerde faaliyet gösteren deniz otobüsü, genel olarak yolcu taşımacılığına ağırlık vermektedir.

3.3.4.4 Gemi

Diğer deniz araçlarına oranla daha yavaş bir ulaşım sağlayan gemi, aralarında en uzak mesafelerde faaliyet gösteren deniz aracıdır. Yolcu ve yük/kargo taşıma imkanına sahip, büyük ölçekli deniz aracıdır. Kıtalar arası ulaşımında havayolunun daha hızlı olması nedeniyle genellikle yük taşımacılığında faaliyet gösteren gemi, turistik amaçlarla da yolculara hizmet vermektedir.

3.4 Karayolları Ulaşımı ile ilgili Kanunlar, Yönetmelikler ve Mevzuatlar

Karayolları Trafik Kanunu, kişilerin karayollarındaki can ve mal güvenliğini sağlamak amacıyla ilgili kuralları, yükümlülükleri ve kişilere tanınan hakları belirlemektedir(Karayolları Trafik Kanunu, 1983, s. 6047). Karayolları Trafik Kanunundaki maddelerin uygulamaya konulması, yürütülmesi ve alınması gereken tedbirler ve düzenlemelerden, Karayolları Trafik Yönetmeliği sorumludur (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997).

Trafikte faaliyet gösterecek araçların, Karayolları Trafik Kanunun belirttiği esaslara uygun olduklarına dair tescil belgesi alması zorunludur. Tescil belgesini alabilecekleri kuruluşlar (Karayolları Trafik Kanunu, 1983, s. 6058,6060);

- Faaliyet göstereceği şehrin trafik tescil kuruluşu veya Emniyet Genel Müdürlüğünün belirleyeceği kamu kurumları ya da özel tüzel kişilerce,
- Askeri amaç için kullanılacak araçların tescil işlemleri Türk Silahlı Kuvvetlerince,
- Raylı sistemde çalışan araçların, kullanılacağı yere göre ait olduğu kuruluşça,
- İş makinelerinin tecil işlemleri, kamuda faaliyet gösterecek araçlar için ilgili kuruluşlar tarafından, özel veya tüzel kişilere ait olan araçların faaliyet alanına göre üye oldukları ticaret veya sanayi odalarından onay almaları gerekmektedir.

Karayollarında faaliyet gösteren her aracın uyması gereken kurallardan biri de hız sınırıdır. Araç tipine göre değişiklik gösterebilen hız sınırı uygulaması, şehirlerarası çift yönlü yollarda 90km/s ve otoyollarda 120km/s'dir (Karayolları Trafik Kanunu, 1983, s. 6069).

Karayolu Taşıma Kanunu; yolcu ve eşya taşıma işlemlerinin ülke ekonomisinin gerektirdiği biçimde düzenleme, yolcu ve eşyanın taşınma esnasındaki güvenliğini sağlayacak standartlar belirleme ve bu hizmetleri sunan işletmelerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını da belirlemektedir (Karayolu Taşıma Kanunu, 2003, s. 1).

Küresel pandemi sonrası normalleşme sürecinde, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 3 ay geçerli olmak üzere karayollarında yolcu ve eşya taşıma ücretlerine düzenleme getirmiştir. Bu düzenleme ile işletmelerin pandemi sürecinde yaşamış oldukları zararı fahiş fiyatlarla telafi etmeleri önlenmeye çalışılmıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen ücretlendirmeler Tablo 3-2’de verilmektedir.

Tablo 3.2. Karayoluyla Yurtiçi Yolcu Taşımacılığında Uygulanacak Tavan Ücret Tarifesi (2021 için)

Yol Mesafesi (KM)	Tarife (TL)	Yol Mesafesi (KM)	Tarife (TL)
101 – 115 km.	84 TL	651 – 700 km.	174 TL
116 – 130 km.	90 TL	701 – 800 km.	180 TL
131 – 150 km.	96 TL	801 – 900 km.	198 TL
151 – 175 km.	102 TL	901 – 1000 km.	222 TL
176 – 200 km.	108 TL	1001 – 1100 km.	241 TL
201 – 250 km.	114 TL	1101 – 1200 km.	264 TL
251 – 300 km.	126 TL	1201 – 1300 km.	282 TL
301 – 350 km.	132 TL	1301 – 1400 km.	306 TL
351 – 400 km.	138 TL	1401 – 1500 km.	329 TL
401 – 450 km.	144 TL	1501 – 1625 km.	353 TL
451 – 500 km.	150 TL	1626 – 1750 km.	370 TL
501 – 550 km.	156 TL	1751 – 1875 km.	394 TL
551 – 600 km.	162 TL	1876 – 2000 km.	417 TL
601 – 650 km.	168 TL	2000 ve üzeri km	441 TL

Kaynak: (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021)

4. TÜRKİYE’DE KULLANIMDA OLAN TAKSİ-MİNİBÜS İŞLETMECİLİĞİ MODELLERİ

Bu bölümde Türkiye’de kullanımda olan taksi ve minibüs işletmeciliği modellerinden detaylı olarak bahsedilmektedir.

4.1 Taksi İşletmeciliği Modelleri

Taksi işletmeciliği; kişilerin sahip oldukları veya kiraladıkları “T” plaka araçlarla, durağa bağlı veya bağımsız olarak yolculara taksimetreyle ulaşım hizmeti sağlamasıdır. Taksi işletmelerinde araç sahibi, işletmeci ve şoför olmak üzere üç paydaş bulunmaktadır. Kişiler faaliyet gösterecekleri bölgede sıfır plaka satın alabilecekleri gibi hazırda bulunan taksi plakasını devir de alabilmektedir. Satın alma işlemi tek kişi veya gruplar halinde gerçekleştirilebilmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve diğer belediyeler ticari taksi plakası satın alma veya devir işlemleri sırasında plakanın yeni hak sahibinden geçimini sağlamak amacıyla tek gelir kaynağının şoförlük mesleği olduğunu beyan etmesini istemektedir (İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 2021c). Aksi ispatlandığı durumlarda kişiye idari ve yanlış beyanda bulunmaktan dolayı cezai işlemler uygulanabilmektedir. Taksiler hizmet verdikleri araç segmentine göre farklı taksimetre ücretlerine tabi tutulmaktadır. Araç segmentleri Tablo 4-1’de verilmektedir.

Tablo 4.1. 2018 Yılındaki UKOME Kararına Göre Taksi Araç Segmentleri

Segment	Marka	Model	Taksi Rengi
C (Orta Segment)	Fiat, Renault, Toyota	3 markaya ait 5 farklı model bulunmaktadır.	Sarı veya Bordo
D (Üst Orta Segment)	Alfa Romeo, Audi, Bmw, Citroen, DS, Ford, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Kia, Lexus, Mazda, Mercedes-Benz, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Seat, Skoda, Subaru, Toyota, Volkswagen, Volvo	26 markaya ait 50'den fazla model bulunmaktadır.	Turkuaz
8+1 Koltuk Kapasiteli MPV (Çok Amaçlı Panelvan)	Fiat, Hyundai, Kia, Nissan, Opel, Renault, Skoda, Volkswagen	8 markaya ait 9 farklı model bulunmaktadır.	Turkuaz
E (Lüks Segment)	Alfa Romeo, Audi, Bmw, Ford, Jaguar, Jeep, Land Rover, Lexus, Maserati, Mercedes-Benz, Porsche, Ssangyong, Subaru, Tesla, Toyota, Volkswagen, Volvo	17 markaya ait 52 farklı model bulunmaktadır.	Siyah
F (Lüks Segment)	Alfa Romeo, Aston Martin, Auid, Bentley, Bmw, Ferrari, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Jeep, Lamborghini, Land Rover, Lexus, Maserati, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Porsche, Ssangyon, Volvo	21 markaya ait 50'den fazla model bulunmaktadır.	Siyah
8+1 Koltuk Kapasiteli MPV (Çok Amaçlı Panelvan) (E Segment Lüks Taksi)	Mercedes, Volkswagen, Ford, Peugeot, Citroen	5 markaya ait 9 farklı model bulunmaktadır.	Siyah

Kaynak: 02.10.2018 tarihli 2018/8-3 sayılı UKOME Kararı

4.1.1 Taksi/Plaka sahipliğine göre işletme çeşitleri

Hükümet ticari taksi plakalarının sayısını sınırlamaktadır. Şehirlerin taksi plaka sayısı, bölge nüfusuna oranla hesaplanmakta ve ihtiyaç duyulması durumunda yeni plakalar ihale usulü satışa sunulmaktadır. Uzun zamandır yeni taksi plakalarının çıkarılmaması nedeniyle kişiler taksi plakalarını başkalarından devir almaktadır. Plaka sayılarının artış göstermemesi mevcut plakaların maddi olarak değerlendirilmesine sebebiyet vermektedir.

Örneğin İstanbul'da bir taksi plakasının ortalama değeri 3,5-4 Milyon TL'yi bulurken, Elazığ'da bu rakamlar ortalama 70-100 Bin TL arasında değişiklik göstermektedir (Taksi Borsa, 2021).

Taksi işletmeleri plaka mülkiyeti olarak ikiye ve geçici süreli kiralama dahil 3'e ayrılmaktadır. Bunlar;

- **Plaka/Araç Sahipliği**

Plaka ve araç sahiplikleri %100'lük bir orana bölünmektedir. Tek bir kişinin bu yüzde oranına sahip olması durumunda kişi plaka/araç üzerinde tek söz sahibi olmaktadır. 10553 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararınca plaka/araç sahibi, taksiciliğin tek gelir kaynağı olduğunu ispat etmeli ve kendisi dışında resmi olarak bir şoför çalıştırabilmektedir. Aynı karara göre tek bir kişinin adına kayıtlı yalnızca bir taksi plakası bulunabilmektedir(Bakanlar Kurulu, 1986).

Plaka veya aracın tek bir sahibi bulunduğu durumlarda kişinin sorumlu olduğu birtakım masraflar bulunmaktadır. Bunlar (Yatırım Kurusu, 2021);

- Ödenen plaka ücreti,
- Plakanın kullanılacağı aracın maliyeti,
- Durağına bağlı çalışacaksa taksi durağının günlük ücreti,
- Aracın yıllık MTV'si,
- Aracın yıllık muayene ücretleri ve masrafları,
- Yıllık bakım masrafları
- Ticari olmayan araçlara göre daha pahalı olan kasko ve zorunlu trafik sigortaları,
- Çalıştıracağı şoförün SGK'sı,

- **Hisseli Plaka/Araç Sahipliği**

Bakanlar Kurulunun 10533 Sayılı Kararınca tek gelir kaynağı taksicilik olanlar haricindeki kişilerin taksi plakası satın alması yasaklandığı halde gerekli denetimler yapılmadığı için bir yatırım aracı olarak görülmekte ve satın alınmaktadır.

Kişinin plaka bedelini tek başına karşılayamadığı durumlarda hisseli/ortaklı satın alması mümkündür. Bu tarz durumlarda başvurabileceğiniz alternatif satın alma yöntemleri(Duayen, 2014);

- **Yarım hisse;** biriyle ortak olarak satın aldığınız ve plakanın yarısına sahip olduğunuz bir durumdur.
- **Çeyrek hisse;** sizden başka plaka üzerinde hak sahibi olan 3 kişi daha bulunduğu anlamına gelmektedir.
- **Bijon Satışı;** araç sahipliği 16 kişiye kadar bölünmesidir. Bijon satışı adını tekerlek üzerinde bulunan, tekeri janta bağlayan cıvatalardan almaktadır. Bu bijonlardan tekerlek başına 4, toplamda ise 16 tane bulunur ve taksi satışlarında bijon satışı bu sayıya göre bölünerek satın alınmaktadır. 1 adet bijon satın aldığınız durumda %100'lük bir hisse oranında sahip olacağınız pay %6,25 olacaktır.

İBB Başkanı hisseli plaka/araç satışlarının yasaklanacağını ve alım-satım işlemlerinin sıkı denetim altına alınacağı ve mevcut plaka/araç sahiplerinin de kurulacak komisyon tarafından denetime tabi tutulacağını belirtmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2021). Tek gelir kaynaklarının taksicilik olmadığının tespiti durumlarda cezai işlem başlatılacağını ve veraset gibi sebeplerle plaka sahipliğinin bölündüğü durumlarda ancak %100 hissenin tamamlanarak satışına izin verileceğini açıklamıştır (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2021).

• **Plaka/Araç Kiralama**

Plaka/Araç kiralama işlemi iki taraflı bir uygulamadır. Plaka/Araç sahibi ile kiralayan kişi arasında doğrudan bir ilişki olabileceği gibi aralarına oto galerici veya taksi durağı gibi aracılarında girdiği durumlar bulunmaktadır.

Taksilerden en iyi kazanç veriminin elde edilebilmesi için 24 saat aktif olarak çalışmaları gerekmektedir. Bu sebeple taksiler genellikle 12 saatten, iki farklı kişiye kiralanmaktadır. Eryılmaz (2008)'ın çalışmasında bahsettiği üzere yarım günlük (12 saat) taksi kiralama ücreti günlük 75-100 TL, aylık yaklaşık 3 bin TL'yi bulmaktadır. Çeşitli internet sitelerine bakıldığında mevcut durumda İstanbul'da taksi kiralama ücreti aylık ortalama 6-10 bin TL arasında değişiklik göstermektedir (Kiralık Plaka, 2022; Akyol Taksi, 2022; Güncel Fiyatları, 2021).

Plaka/Araç kiralama işlemi 5 aşamayla özetlenebilmektedir. Bunlar (Taksi Plakası, 2022);

- Plaka/Araç sahibi veya sahipleri, aracılı veya aracısız olarak kiralama anlaşmasını yapmasıdır.
- Aracısız kiralama işleminde genellikle taksinin sahip veya sahipleri taksilerini oto galeriye kiralamaktadır.
- Oto galeri ise kiraladığı plaka/aracı taksi durak sahiplerine veya direkt şoförlere kiralamaktadır.
- Taksi durakları oto galeriden kiraladıkları taksiyi iki farklı kişiye kiralamaktadır. Bu iki kişiden birisi gündüz diğeri ise gece çalışmaktadır.
- Şoför taksi durağına her gün, günlük kira bedelini, günlük durak parasını, yakıt masrafını ve sigorta masraflarını ödemektedir. Daha sonra kalan meblağ şoföre aittir.

Kişi kiraladığı taksinin günlük kira masrafı haricinde yakıt, bakım, trafik cezaları ve olası hasar masraflarını da karşılamakla yükümlüdür (Eryılmaz, 2008, s. 4). Bu sebeple taksi kiralama işlemi şoförden ziyade taksi durağı, oto galerici veya plaka/araç sahibi açısından daha karlıdır.

• **Taksi Şoförlüğü**

Taksi şoförü olarak çalışan kişi çoğunlukla sigortasını ve yıllık ödenmesi gereken vergileri kendisi ödemektedir. Taksi şoförleri genellikle 12 saatlik vardiyalarla çalışır. Diğer vardiyada çalışan kişi araç sahibi veya kiralayan kişi olabileceği gibi başka şoförde olabilmektedir. Genel olarak bakıldığında taksi sahibi ile çalışan taksi şoförlerinin durumunun, taksi durağına çalışan şoförlerden daha iyi olduğu görülmektedir.

Sputnik Türkiye'nin 38 yıllık taksi sahibi Ekrem Yüksel ile yapmış olduğu görüşmede; birlikte çalıştığı şoförüne 12 saat için 250 TL verdiğini ve sigorta, yıllık şoför vergisi ve çalışırken oluşan masraflarını kendisinin karşıladığını ayrıca şoförünün pazarları izinli olduğunu belirtmektedir(Sputnik Türkiye, 2021).

Kullanıcılarının paylaştığı verilere dayanan Kariyer.net sitesinde 07.01.2022 tarihinde taksi şoförleri aylık en az 4.420 TL, en fazla 17.690 TL ve ortalama aylık 7.330 TL kazanç elde etmektedir(Kariyer.Net, 2022).

İBB Başkanı yürürlüğe sokmak istedikleri taksi sistemiyle şoförlerin primleri, sosyal yardımları ve maaşları dahil aylık 6.622 TL net maaş alacaklarını, performans sistemiyle yılda 2 defa prim kazanabileceklerini, servis hizmetleri olacağını, günlük yemek ve yılda 2 defa iş kıyafeti verilerek mevcut şartların iyileştirilmesini hedeflediklerini duyurmuştur(İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2021b).

○ **Taksi Şoförü Olarak Çalışacak Kişilerin Temel Olarak Sahip Olması Gerekenler**

- 22 yaşından büyük, 66 yaşından küçük olmak
- Ehliyet (B sınıfı için en az 7 yıllık deneyim, E sınıfı için en az 3 yıllık deneyim)
- SRC Belgesi
- Ticari Taksi Kartı

4.1.2 Taksi işletmeciliğinde uyulması gereken usul, esas ve yönetmelikler

Taksilerin faaliyet gösterebilmesi için uymaları ve bulundurmaları gereken bir takım usul, esas ve yönetmelikler vardır. Taksilerin bu usul, esas ve yönetmeliklere uymadıklarının tespiti halinde şoföre veya araç sahibine idari cezalar uygulanabilmektedir. Gerekli görüldüğü durumlarda şoför veya aracın faaliyetleri kısıtlanabilir veya izinleri iptal edilebilir.

Ticari (T) plakaya sahip aracın taksi olarak faaliyet göstermesi için uyması gereken en temel 7 usul, esas ve yönetmelik bulunmaktadır. Bunlar (İBB UKOME Kararı: 2009/3-13, s. 4-6);

- Şoförün toplu taşıma aracı kullanım belgesine sahip olması gerekmektedir.
- Taksi, arızalı veya hatalı bir şekilde çalışan taksimetre ile faaliyet göstermesi gerekmektedir.
- Yolcudan köprü geçiş ücreti, ücretli otoyol ve otogar giriş ücretleri dışında taksimetre de yazan ücretin dışında bir şey talep etmemesi gerekmektedir.

- Taksimetreler, taksi içerisinde yolcunun görüş mesafesi içerisinde uygun olacak şekilde yerleştirilmelidir.
- Taksi şoförleri, yolcuların çağrılarına mesafe, trafik ve iklim şartları fark etmeksizin cevap vermek mecburiyetindedir.
- Taksi şoförleri, yolcuların verdikleri adrese, yolcunun özel bir yol tarifi olmadığı durumlarda en kısa yoldan götürmeyi teklif etmelidir.
- Taksimetrelerde kullanılacak ücretler, UKOME tarafından belirlenmekte ve bu belirlenen ücretlerin dışına çıkılarak ücret alınmamalıdır.

Tablo 4.2. 2021 ve 2022 Yılında Geçerli C ve Alt Segment
Taksi, Taksimetre Ücretleri

Şehirler	Açılış Ücreti	Mesafe Tarifesi	Zaman Tarifesi	Birim Mesafe Ölçüm Aralığı	Birim Mesafe Ücreti	Birim Zaman Ölçüm Aralığı	Birim Zaman Ücreti	Dönüşüm Hızı	Yolculuk Başına Minimum Ücret
2021									
İstanbul	5,55	3,44	32,06	100 m	0,344	1 dk	0,534	9,32	14,50
Ankara	6,00	4,70	30,00	100 m	0,47	1 dk	0,50	-	15,00
İzmir	5,50	5,80	18,00	100 m	0,58	1 dk	0,30	4,50	15,00
2022									
İstanbul	7,00	4,50	48,00	100 m	0,450	1 dk	0,800	10,66	20,00
Ankara	6,00	4,70	30,00	100 m	0,47	1 dk	0,50	-	15,00
İzmir	6,00	7,50	24,00	100 m	0,75	1 dk	0,40	-	20,00

* Ankara Büyükşehir Belediyesi 2022 yılında taksimetre fiyatlarında bir güncelle yapmamıştır.

Kaynak: İBB UKOME Kararı-Sayı:2019/7-6.B, İzmir UKOME Kararı-No:2020/412, (TR Haber, 2021), İzmir UKOME Kararı-No:2021/661, İBB UKOME Kararı-Sayı:2021/12-1

Taksi şoförlüğü yapacak kişilerinde barındırması gereken bazı özellikler bulunmaktadır. Bu özellikleri 11 ana ve alt başlıklara ayırmak mümkündür. 11 ana başlık içerisinde 6 tanesi daha önemlidir. Bunlar(İBB UKOME Kararı: 2009/3-13, s. 6);

- Şoförler en az ilköğretim (8 yıllık) mezunu olmalıdır.
- Kişilerin İBB, meslek odası veya MEB müfredatı çerçevesinde hazırlanan Şoför Eğitim Sertifikasına sahip olmalıdır.
- İl Sağlık Müdürlüğünce yetki verilen kurumlardan tek seferlik psikoteknik raporu, her yıl düzenli bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığıyla ilgili raporlar sunulmalıdır.

- Kişinin 6 ay öncesine kadar alınmış Adli Sicil Kaydı teslim etmesi ve 5237 Sayılı Türk Ceza Kanununun “102.”, “103.”, “104.”, “105.”, “109.”, “179/3.”, “188.”, “190.”, “227.” maddeler ve 5326 Sayılı Kabahatler Kanununun 35. maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş olması gerekmektedir.
- Kişilerin Toplu Taşıım Aracı Kullanım Belgesine sahip olması ve,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetki verilen merkezlerden 1 ayı geçmemek kaydıyla uyuşturucu madde kullanmadığına dair tahlil raporu sunması gerekmektedir.

4.1.3 Taksı durağı işletme

Taksi durakları en az 4 taksi sahibin bir araya gelerek kurduğı ve taksicilik faaliyetlerini bir merkezden gerçekleştirmesidir. Taksı durağında faaliyet gösteren ve araç sahibi bir kişi taksı durağını işletme görevini üstlenmektedir.

Taksilerin ortak merkez tarafından belli standartlarda işletilmemesi taksilerin trafikte yolcusuz kalması ve yolcu aradığı zamandaki kazançlarından feragat etmesine neden olmaktadır (Munzuroğlu, Şeker, & Musaoğlu, 2007, s. 1).

Munzuroğlu ve diğerlerinin (2007) çalışması için Trafik Müdürlüğü Levha Şefliğinden aldığı verilere göre;

- İBB’de bulunan 17,416 adet taksiden 3646 tanesi durağa bağılı çalışmaktadır.
- Avrupa ve Anadolu’da toplam 675 adet taksı durağı bulunmaktadır ve 3646 adet taksı bu duraklara bağılı faaliyet göstermektedir.
- Kalan 13,770 adet taksinin durağa bağılı olmadan çalıştığı ve yolcu bulana kadar trafikte seyir halinde kaldığı görülmektedir.

Kişi sahip olduğı taksı plakasını/aracını kiralamak istediğinde genellikle taksı duraklarını tercih etmektedir. Taksı durakları plaka/araç sahiplerinden kiraladıkları taksileri, aracılık ücretlerini ekleyerek başkalarına kiralamakta, bu sayede durağında çalışacak araç ve aylık ekstra kazanç elde etmektedir (Sarı Taksı Plaka, 2022).

Taksi durakları faaliyet gösterecekleri konumlara göre 3 sınıfa ayrılmakta ve farklı kurallara tabi tutulmaktadır. Bu sınıflar ve kurallar(İBB UKOME Kararı: 2009/3-13, 2009, s. 12-13);

- **Umuma Açık Taksi Durakları ve Yolcu İndirme-Bindirme Yerleri**

Taksi ve Dolmuşların yolcu alıp, yolcu indirebildiği duruma göre müşteri bekleyebildiği yol kenarında açılmış olan ceplerdir. Yoğun insan topluluklarının olduğu, metro, havalimanı ve turizm merkezleri gibi alanların yakınlarına UKOME tarafından en az 3 taksinin bekleyebileceği genişlikteki alanlardır.

UKOME tarafından umuma açık olarak yaptırılan bu alanlardan tüm taksiler yararlanabilmektedir. İhtiyaç halinde TUHİM'e müracaat ederek yaptırılabilir.

- **Kamuya Terkinli Alanlarda Özel Taksi Durakları**

Sıklıkla karşılaşılan taksi durakları genelde bu sınıfa dahil olmaktadır. Trafik aksatmayacak şekilde, kamuya ait yol kenarlarında açılacak cep alanlarda, en az 4 taksinin park edebileceği, 6 m²'lik kabin konulmaya müsait veya park yerine 40 metre mesafede açılacak bürolara bağlı olarak faaliyet gösteren taksi duraklarıdır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 60. Ve 61. Maddelerince duraklama veya park etmenin yasak olduğu alanlarda taksi durakları faaliyet gösterememektedir. Taksi durak yerinin belirlenmesi için gerekli olan bazı kriterler vardır.

- **Özel Mülk Boş Parseller Üzerindeki Taksi Durakları**

En az 4 taksinin park halinde bekleyebileceği ve en az 6 m²'lik bir kabin konulabilecek, toplam 50 m² ve üzerinde bir alanda faaliyet gösteren taksi duraklarıdır.

4.1.3.1 Taksi durak işletmeciliği ilgili kurallar

Taksi durağı işletmeciliği ile ilgili UKOME'nin 2009/3-13 no'lu kararında belirtmiş olduğu kurallar;

- Taksi durağı işletmeleri, kendilerine ayrılmış alanda mevcut araç kapasitesinin üzerinde taksi parkına izin verememektedir.
- Taksi durağında bekleme veya park etmek isteyen her araç için 11 m² ilave park ve bekleme alanına oluşturulması gerekmektedir.

- Taksı durakları UKOME kararında belirtilen ve tabi oldukları taksı durak kapasitelerindeki araç sayının 4 katını geçmemelidir.
- Araçlar taksı durağında bekleme yaparken önceden belirlenen yola paralel veya açılı şekilde uymalıdır.
- Taksı sayısı 20 ve üzeri olan taksı durakları, engelli yolcuların taksilere rahatça inip-binebilecekleri düzenlemeleri yapmakla mükelleftir.
- Taksı durağına bağılı olarak çalışan tüm taksilerin, Toplu Taşıma Aracı Tanıtım Kartında belirtilen durak isimleri, logo ve telefon numaralarını araç kapılarına uygun ve okunaklı olacak şekilde yazmaları gerekmektedir.
- Taksı durakları, Taksı Yönetim Merkezine üye olmayan taksileri duraklarında çalıştıramazlar.
- Kamuya terkinli alanlarda özel taksı durağı sahibi veya işletmecisi, işletme hakkı alan belediye iştirakçisi değilse gerçek veya tüzel kişi ya da kişilerce işletilmekteyse bu haklarını başkalarına devredemez, kiralayamaz veyahut anlaşma yoluyla 3. kişilerin işletmesine izin verememektedir.
- Umuma açık taksı durakları ve indirme-bindirme alanları dışındaki tüm taksı duraklarında bulundurulması zorunlu olan en az 6 m2 genişliğindeki kabinler (mobo), kendi içerisinde uyulması gereken 7 alt maddeye sahip olmaktadır.
- UKOME'nin 2009/3-13 no'lu kararında detayları ile belirtilmiş olan, yukarıda yer alan ve almayan tüm kuralların gerekli kişilerce uyulup uyulmadığının kontrolü sonucundaki uygulanacak yaptırımlar TUHİM tarafından takip edilmekte olup,
- Kurallar çerçevesinde, belediye zabıtalrı tarafından uygulanacak işlemlerde ise Encümen Kararı aranmaktadır. Uyulmadığı tespit edilen kurallar ve bu kural ihlallerinin tespit sayısınca verilecek olan cezalar farklılık göstermektedir.

4.2 Minibüs İşletmeciliği Modelleri

İlk minibüs işletmeciliği 1 taksi, 1 düzenli yolcu ve 4 iş arkadaşı sayesinde ortaya çıkmıştır. İlk minibüs yolculuğu İstanbul'da 1931 yılında buhranın getirdiği ekonomik zorluklar neticesinde, iş yerine düzenli olarak gittiği taksinin maliyetini karşılayamayan bir kişinin aynı iş yerinden 4 arkadaşıyla birlikte yolculuk yapmayı ve taksimetrede yazan ücreti aralarında bölüşerek ödemeyi teklif etmesiyle ortaya çıkmıştır (Tekelli & Okyay, 1980).

1959 yılında Ankara kent taşımacılığında izinsiz olarak faaliyet göstermeye başlayan minibüsler, 1961 yılında 315 araçla izin alarak bazı hatlarda resmi olarak faaliyet göstermeye başlamıştır. Minibüsler yetersiz toplu taşıma aracı ve güzergahları neticesinde ortaya çıkmıştır. Minibüsler başlangıçta toplu taşıma araçlarının hizmet vermediği güzergahlarda, küçük girişimciler tarafından finanse edilerek faaliyet göstermeye başlamış ve günümüzde diğer toplu taşıma araçlarıyla rekabet edebilir hale gelmiştir (Özsoy, 2005, s. 28-29).

Minibüs işletmeciliği, kamu kuruluşlarınca denetlenmek şartıyla faaliyet gösterecekleri bölgede bir araya gelen minibüs sahiplerince kurulan kooperatif işletmeciliği veya özel işletmeler tarafından yönetilmektedir.

4.2.1 Kooperatif

Kooperatif minibüs işletmeleri de diğer kooperatif işletmeler gibi en az 7 ortak tarafından imzalanan bir anasözleşme ile kurulur (Ticaret Bakanlığı, 2022). İmzalanan anasözleşme kapsamında gerekli kanunlar tarafından belirtildiği üzere, Anasözleşmeyi düzenleyerek imzalayan ve aynı sözleşmede bahsi geçen sermaye payını taahhüt eden kişi kurucu sayılmaktadır.

Ticaret Bakanlığı Esnaf, Sanatkarlar ve Kooperatifçilik Genel Müdürlüğünün kuruluşuna izin verdiği kooperatif işletmeleri içerisinde yer alan karayolu yolcu taşıma kooperatifleri, Ticaret Bakanlığının ana sözleşmelerin aynen kabul edilmesi koşuluyla yeni kooperatiflere izin verme yetkisini Ticaret İl Müdürlüklerine devretmiş ve bu vesile ile kooperatiflerin unvan, merkezleri, sermaye ve payları ile ilgili konulara ilişkin değişiklikleri denetleme ve onaylama işlemi Ticaret İl Müdürlüklerince gerçekleştirilmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2022).

Ticaret Bakanlığı Kooperatifçilik Genel Müdürlüğünün 1163 sayılı Kooperatifler Kanunun 88'inci maddesi uyarınca hazırlanan, Karayolu Yolcu Taşıma Kooperatifi Anasözleşmesi gereğince, birisini ortaklıktan çıkarma, ortaklığı bir sebeple sona eren kişi veya kişilerle hesaplaşma, ortağın vefatı sebebiyle gerçekleşen devir veya ayrılık durumu, ortağın isteği üzerine devir gerçekleştirmesi ve ortak olarak bulunan kişilerin şahsi sorumlulukları bu anasözleşme de alt maddelerce belirtilmiş olup bunlara uyulması gerekmektedir. Bu kurallar (Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü, 2019);

- Kişiler imzaladıkları anlaşmadaki araçla ilgili olan konularda gerekli şartları 6 ay süreyle karşılayamadığı durumlarda, kendi paylarına düşen maddi yükümlülükleri 30 gün geciktirmeleri durumunda ve bağlı oldukları kooperatifin para, mal ve resmî belgeleri üzerinde işledikleri bir suç sebebi ile yönetim kurulunun ortak kararı sonucunda ortaklıktan çıkarılabilmektedirler.
- Kişi kooperatif içerisinde sahip olduğu ortaklık payını devretmesi veya başka sebepler nedeniyle bitirmesi durumunda alacağı sermaye ve diğer ödemeler o yılın bilançosuna göre hesaplanarak 1 ay içerisinde verilmektedir.
- Pay sahibi kişinin vefatı durumunda mirasçıları 3 aylık bir süre içerisinde sözleşmenin onuncu maddesindeki şartları yerine getiren bir temsilci atamaları durumunda faaliyetlerine devam edilebilmektedir. Aksi durumlarda on beşinci madde gereğince ortaklığın tasfiyesi gerçekleştirilir.
- Kişi, kooperatif üzerinde sahip olduğu payı devretmek istediği durumlarda bunu yazılı olarak yönetim kuruluna bildirmesi ve alıcının onuncu madde şartlarını yerine getirecek olması durumunda kimsenin onayına ihtiyaç duymadan devir işlemini gerçekleştirebilmektedir. Kooperatif bu devir sebebiyle taraflardan ekstra bir ödeme talebinde bulunamaz.
- Mevcut her ortak kooperatifin borçlarından başlangıçta taahhüt ettikleri pay oranında sorumlu olup, kooperatife yeni katılan her ortağın önceki borçlardan sorumlu olduğu gibi ayrılan her ortağın sorumluluğu da 2 yıl boyunca devam etmektedir.

4.2.2 Özel (şahıs veya tüzel kişi) işletme

Özel olarak işletilen minibüs işletmeleri ve diğer toplu taşıma araçları arasındaki farklardan biri de minibüs işletmelerinin önceden belirlenmiş hareket saatleri bulunmasına rağmen ona uyma zorunluluğu olmamasıdır (Özsoy, 2005, s. 29-30). Bu sebeple minibüs işletmeleri genelde araç içerisindeki koltuklar dolmadan hareket etmemektedir.

Özel işletmeler; adi şirketler, ticaret şirketleri, şahıs ve sermaye şirketler (tüzel kişi) olarak farklı şekillerde ayrılmaktadır. Hangisi olursa olsun minibüs işletmelerinin yerine getirmesi gereken görevler ve hizmetler benzerdir.

4.2.3 Hat satma/devretme ve kiralama

Yeni oluşturulan minibüs hatları belediyelerin işletme imkanlarının bulunmadığı durumlarda UKOME tarafından uygun koşullar altında özel kişilere ihale usulüyle ortalama 10 yıllık sürelerde kiralanmaktadır (Ahlat Belediyesi, 2021; Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2021)

Minibüs işletmeleri, ruhsat ve sahip oldukları hat haklarını ancak bağlı oldukları belediye encümeninin onayı ile devredebilirler. Hat sahibinin ölümü veya 1. Derece yakınına yapılan devir işlemlerinde gerekli şartlar sağlanması durumunda devir ücreti talep edilmemektedir. Ancak yabancı bir kişiye özel sebeplerle gerçekleştirilen devir işlemlerinde, devreden sahip olduğu hisse oranında, kayıtlı bulunduğu belediyenin belirlediği tarife cetveline uygun olarak harç ödemesi yapar (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2022). Ticari amaçlı devir işlemlerinde genellikle minibüsün faaliyet gösterdiği hat ve aracın satışı beraber gerçekleştirilmektedir.

31 Ocak 2022 tarihinde sahibinden.com sitesinde; İstanbul'da faaliyet gösteren satılık minibüslerin fiyatı 1-4 Milyon TL arasında, Ankara'da faaliyet gösteren satılık minibüslerin fiyatı 750 Bin TL ve 3 Milyon 500 Bin TL arasında, İzmir'de faaliyet gösteren satılık minibüslerin fiyatı 650 Bin TL ve 3 Milyon 500 Bin TL arasında faaliyet gösterdiği bölge ve hattın yoğunluğuna göre değişiklik göstermektedir (Sahibinden, 2022; Sahibinden, 2022b; Sahibinden, 2022c)

4.2.4 Minibüs işletmeciliğinde uyulması gereken usul, esas ve yönetmelikler

Minibüs işletmeleri, Ulaşım Dairesi Başkanlığı ve bölgede faaliyet gösteren kooperatif veya özel şirketlerce ortaklaşa belirlenen çalışma/sefer saat planlarına ve birtakım başka kurallara uymak zorundadır. Bunlar(Aydın Şöförler Odası, 2022);

- Minibüsler; özel mazeret, teknik arıza ve kaza gibi belirlenemeyen durumlar haricinde belirlenen saat ve güzergahta faaliyet göstermeye devam etmek zorundadır.
- Minibüslerin belirlenen saatler dışında izinsiz olarak ticari faaliyet göstermeleri yasaktır.
- Minibüslerin belirlenen saatler dışında ticari amaçlı izinsiz olarak çalışmaları yasaktır.
- Ulaşım Daire Başkanlığı ihtiyaç duyduğu taktirde özel günler veya başka koşullar altında işletmelere 00:00-06:00 saatleri arasında faaliyet göstermeye zorlayabilmektedir.
- Minibüsler faaliyet gösterdikleri bölge içerisinde dil, din ve ırk ayırmaksızın tüm yolculara hizmet vermek zorundadır.

Minibüslerin faaliyet gösterdikleri güzergah üzerindeki yolcu indirme-bindirme ve yolcu taşımayla ilgili kuralları seyrüsefer başlığında belirtilmektedir. Seyrüsefer kurallarından bazıları(Aydın Şöförler Odası, 2022);

- Minibüsler faaliyet bölgeleri haricinde yoldu indirme yapabilir ancak o bölge içerisinde yolcu taşıma işlemi yapamaz. Yalnızca kendi bölgesine gidecek yolcuları alabilmesine izin verilmektedir.
- Yolcu indirme-bindirme işlemi belediyelerin düzenlediği duraklar haricinde gerçekleştirilemez. Şehirlerarası, durak bulunmayan bölgelerde trafiği ve insan güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde indirme-bindirme işlemi gerçekleştirilebilir.
- Minibüsler, yolcu toplama amacıyla yüksek sesli gürültü çıkaramaz.
- Minibüsler kooperatif veya işletmeye bağlı olmadan bir güzergah üzerinde faaliyet gösteremez.

Hat/Minibüs devir işlemleri faaliyet gösterdikleri bölge üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu işlemler sırasında uyulması gereken birtakım kurallar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları (Aydın Şöförler Odası, 2022);

- Birinci derece yakınlarla yapılacak olan hat devir işlemlerinde, devir işlemi hat sahibinin ölümü nedeniyle gerçekleştirilecek ise herhangi bir hat devir ücreti alınmamaktadır.
- Yeni hat sahipleri “Toplu Taşıma Aracı Uygunluk Belgesi ve Çalışma Ruhsatı” almak suretiyle uygun yönetmelikleri yerine getirmesi durumunda faaliyetlerine devam edebilmektedir.
- İstek üzerine yapılan devir işlemlerinde, hat sahibinin Mali Hizmetler Dairesi Başkanlığı tarafından bir borcu olmadığına dair onaylı belge olması şartı bulunmaktadır. Yönetmeliklerle ilgili bir sorun olmaması halinde devir işlemi gerçekleştirilir.
- Devir alınan hat üzerinde yeni bir araç çalıştırılacak ise bu aracın gerekli belgelerini 30 gün içerisinde Ulaşım Dairesi Başkanlığına bildirmesi ve “Araç Uygunluk Belgesi ile Çalıştırma Ruhsatı” alması gerekmektedir.
- Hat sahibinin faaliyet gösteren aracını değiştirmek istemesi durumunda Ulaşım Dairesi Başkanlığına bildirerek onay alması gerekmektedir.

Tablo 4.3. 2022 Yılında Geçerli Minibüs Ücretleri

Şehirler	En Düşük Ücret	En Yüksek Ücret	Ortalama Ücret	İndi-Bindi Ücreti
İstanbul	3,75	5,50	4,58*	3,00
Ankara	5,00	6,00	5,50**	---
İzmir	5,00	6,75	6,10***	5,00

* Güzergahlarına göre değişiklik gösteren 6 farklı ücret vardır. Bunlar; 3,75 , 4,00 , 4,50 , 4,75 , 5,00 ve 5,50 TL’dir. Yukarıdaki miktar bu ücretlerin ortalaması alınmış halidir.

** Güzergahlarına göre değişiklik gösteren 3 farklı ücret vardır. Bunlar; 5,00 , 5,50 ve 6,00 TL’dir. Yukarıdaki miktar bu ücretlerin ortalaması alınmış halidir.

***Güzergahlarına göre değişiklik gösteren 5 farklı ücret vardır. Bunlar; 5,00 , 6,00 , 6,25 , 6,50 ve 6,75 TL’dir. Yukarıdaki miktar bu ücretlerin ortalaması alınmış halidir.

Kaynak:(İMOD, 2022), İBB UKOME Kararı-Sayı:2021/12-1, (Memurlar.Net, 2022)

4.2.5 Minibüs şoförlüğü

Minibüs işletmeleri taksi işletmelerinden farklı olarak 24 saat faaliyet göstermemektedir. 24 saat faaliyet gösterilen bölgelerde, gece yarısından sonra sefer saatleri azaltılarak saat başı olacak şekilde gerçekleştirilmektedir. Minibüs işletmelerinde çalışan şoförler genellikle 2 vardiya olacak şekilde çalışmaktadır. Minibüs şoförlerinin çalışma saatleri, taksi işletmelerinde çalışanlardan daha azdır.

Kullanıcılarının paylaştığı verilere dayanan Kariyer.net sitesinde 27.01.2022 tarihinde minibüs şoförleri aylık en az 4.250 TL, en fazla 7.810 TL ve ortalama aylık 4.840 TL kazanç elde etmektedir (Kariyer.Net, 2022). Başka bir kaynak, minibüs şoförlerinin 2021 yılı içerisinde en düşük 2.026 TL, en yüksek 5.800 TL ve ortalama 3.750 TL kazanç elde ettiklerini belirtmektedir (Gürses Gazetesi, 2021).

Minibüs işletmelerinde faaliyet gösterecek şoförlerde olması gereken bazı sorumluluklar ve uyulması gereken kurallar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları (Aydın Şoförler Odası, 2022);

- Şoförler UKOME tarafından kendileri için belirlenen üniformaları giymek ve kılık kıyafet kurallarına uymakla mükelleftir.
- Şoförler araç içerisinde hareket halindeyken hiçbir yiyecek-içecek tüketemez veya sigara içemez.
- Minibüs işletmecileri tarafından tüm şoförler sigortalı bir şekilde çalıştırılmak zorunda olup aylık sigorta bildirim evrakları devamlı araç içerisinde bulundurulmalıdır.
- Minibüs şoförünün sebep olacağı hata ve kazalardan doğacak maddi ve manevi zararlardan aracın işletmecisi mütesessilen sorumlu tutulmaktadır.

5. ARAŞTIRMA İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER VE SAHA ARAŞTIRMASI

Bu bölümde araştırmanın problemi, amacı, önemi ile sınırlılıklarına ilişkin genel bilgiler ve saha araştırmasında elde edilen bulgulardan bahsedilecektir.

5.1 Araştırma Problemi ve Hipotezi

Kişilerin şehirlerde toplanmasıyla artan nüfus yoğunluğu ulaşım hizmetlerinde aksaklıklara sebebiyet vermektedir. Pratikliğini kaybeden ve yolculara iyi hizmet veremeyen ulaşım sistemleri ana problemidir. Problemi besleyen birtakım alt problemler bulunmaktadır.

Pratikliğini kaybeden ve kolay bir ulaşım sağlayamayan sistemler, kişilerin özel araç satın almasına sebep olmaktadır. Başlıca sebepler; yolcuların gitmek istedikleri güzergahta faaliyet gösteren toplu taşıma aracı bulunmaması, farklı ulaşım araçlarıyla aktarma yapmak zorunda kalınması ve taksi hizmetlerinin (maliyeti arttıran işletme modeli gibi sebeplerle) pahalı olması gelmektedir.

Yolcuları toplu taşıma sistemlerinden uzaklaştıran bazı nedenler bulunmaktadır. Bunlar; araçların kapasitesinden fazla yolcu almaları, trafikte yavaş gitmeleri ve mevcut güzergahların yetersiz kalmasıdır.

Toplu taşıma sistemlerindeki olumsuzlukları yaşamak istemeyen kişiler genelde taksi işletmelerini tercih etmektedir. Yaşanan aksaklıklar sebebiyle taksi işletmelerinden de memnun kalmayan yolcular olabilmektedir. Şoförlerin kısa mesafe yolcusunu almaması veya taksimetrede yazan ücretten fazlasını talep etmesi en sık yaşanan sorundur.

Kişilerin ulaşım ihtiyacını sağlamak amacıyla özel araç satın alması trafikte birlikte park sorununu da getirmektedir. İş ve diğer sebeplerle günün büyük çoğunluğunu aynı konumda geçiren kişilerin araçları bu süre zarfında âtil duruma düşmektedir. Toplumun bütününe bakıldığında bu araçlara harcanan kaynaklar daha etkin bir şekilde değerlendirilebilecektir. Araştırma hipotezi olarak aşağıdaki paragraf yazılmıştır.

Taksi ve toplu taşıma araçlarının verdiği hizmetten memnun olmayan ve pahalı bulan kişiler özel araç satın almaktadır. Özel araç satın alımlarındaki artış trafik sorununa sebep olmaktadır. Toplu taşıma araçlarındaki kalite ve konforun arttırılarak uygun fiyatlı sunulması sorunu ortadan kaldırma potansiyeline sahiptir. Paylaşımlı araç sistemlerinin yaygınlaşması da trafik sorununa çözüm getirebilecektir.

5.2 Araştırmanın Amacı

Ulaşım ekonomisi ve yönetimi giderek daha fazla önem kazanmakta ve büyümektedir. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de farklı arayışlar ve yeni modeller incelenmektedir. Trafikteki karbon salınımının azaltılması amacıyla gelişen teknolojilerin etkin şekilde kullanılması gerekmektedir. Tez kapsamında paylaşım ekonomisi kavramıyla oluşturulan modellerin uygulanabilirliğinin araştırılması amaçlanmaktadır.

Araştırmanın sonucunda elde etmeyi beklediğimiz sonuçları, faydaları açısından bireysel ve toplumsal olarak iki kategoride inceleyebilmek mümkündür. Modellere bireysel açıdan bakıldığında, kişilere daha ekonomik ve konforlu ulaşım hizmetleri sağlanması amaçlanmaktadır. Toplumsal açıdan bakıldığında; trafik sorunun ortadan kaldırılması, doğaya salınan karbon salınımının düşürülmesi ve ülkenin sahip olduğu kaynakların efektif kullanılması amaçlanmaktadır.

5.3 Araştırmanın Önemi

Planlanan tez çalışması kapsamında YÖK tez merkezindeki çalışmalar detaylıca incelenmiştir. Geleneksel taksi ve minibüs işletmelerinin, paylaşım ekonomisi kapsamında yeterli oranda çalışmadığı görülmüştür. Paylaşım ekonomisi kapsamında yapılan çalışmaların mevcut markalar baz alınarak yapıldığı anlaşılmıştır. Bu çalışma ile dünyada hızla gelişmekte olan paylaşım ekonomisi kavramı tanıtılmaktadır. Türkiye’de ulaşım hizmetlerindeki uygulanabilirliği analiz edilmektedir. Muhtemel avantaj ve dezavantajları ortaya konmaktadır.

5.4 Araştırmanın Yöntemi

Araştırma iki safhada yürütülmüştür. İlk safhada sektöre ilişkin raporlar ve ikincil veriler incelenmiştir. Bu alanda daha önce yapılmış olan çalışmalar gözden geçirilmiştir. Saha araştırmasına model olmak üzere Sayım'ın (2017) çalışmasındaki maliyet modeli tespit edilmiş ve seçilmiştir. Saha çalışmasının taksi taşımacılığının en faal olduğu ve en fazla sorunun raporlandığı İstanbul ilinde gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. İkinci safhada İstanbul ilinde konaklamalı ziyaret planlanmıştır ve araştırma yürütülmüştür.

Araştırma 23-29 Mayıs 2022 tarihleri arasında İstanbul sınırları içerisinde gerçekleştirilmiştir. Taksi işletmeleriyle ilgili bölüm için 6 farklı ilçedeki taksi duraklarında faaliyet gösteren ve bağımsız çalışan taksi işletmeleriyle görüşülmüştür. Minibüs işletmeleriyle ilgili bölüm için gerekli olan verilerin elde edilmesi amacıyla 5 ilçede, farklı güzergâhta hizmet veren minibüs işletmeleriyle görüşmeler yapılmıştır. Taksi ve minibüs işletmelerinde görüşülen kişiler plaka sahibi, plaka kiralayan kişi veya şoförler şeklinde değerlendirilmiştir.

Mevcut taksi sisteminin yapıları, maliyetleri ve işleyiş şekli hakkında fikir oluşturmaya yetecek gerekli bilgi 23 taksi işletmesiyle görüşüldükten sonra elde edilmiştir. Minibüs işletmelerinde bu sayı 29'a çıkmaktadır. Araştırma kapsamında toplam 52 plaka/hat sahibi, işletmecisi ve şoförüyle görüşülmüştür.

Çalışma kapsamında taksi ve minibüs işletmeleriyle yapılan görüşmelerin tamamına yakını yüz yüze gerçekleştirilmiş olup, yapılan 52 görüşmenin 7 tanesi telefonla gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler ortalama 15 dakika sürmüştür.

Taksi ve minibüs işletmeleriyle ilgili fikir edinmek, sistemi anlamak ve çalışanları gözlemlemek amacıyla yarı yapılandırılmış görüşme metodu tercih edilmiştir. Bu sayede sistem içerisinde yer alan kişilerin; motivasyon, düşünce ve tutumları hakkında da bilgi sahibi olunmaya çalışılmıştır.

Görüşmeler esnasında kullanılan formun hazırlanmasında Sayım'ın (2017b) çalışmasından faydalanılmıştır. Çalışmalar arasındaki farklılıklar ve geçen süre sebebiyle sorular düzenlenmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme metoduna uygun olarak, görüşme esnasında eklenen ve çıkarılan sorular olmuştur.

5.5 Araştırmanın Kapsamı

Araştırma 3 büyükşehirden (İstanbul, Ankara ve İzmir) nüfusun en yoğun olduğu İstanbul'da gerçekleştirildi. Yüz yüze yapılan 45 görüşme İstanbul'un Avrupa yakasında gerçekleştirilmiştir. Telefonla gerçekleştirilen 7 görüşmenin 2'si Anadolu yakasında havalimanında faaliyet göstermektedir. Diğer 5 görüşmenin de verdikleri yanıtlar sebebiyle Avrupa yakasında faaliyet gösterdiği düşünülmektedir. İstanbul'da taksi ve minibüs işletmelerinin yatırım maliyetleri ve kira bedelleri Anadolu/Avrupa bölgesinde farklılık göstermektedir. Çalışmanın verileri Avrupa yakasında faaliyet gösteren işletmeleri daha iyi temsil etmektedir.

Nüfusun yoğun olduğu şehirlerde taksi ve minibüs işletmelerinin faaliyetleri sırasında oluşan sorunlar daha çok olmaktadır. Toplum tarafından, ulaşım hizmetlerinin yetersizliği ve sebep olduğu aksaklıklar büyük şehirlerde yoğun biçimde tartışılmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada büyükşehirler odak alınmıştır.

Araştırma kapsamında elde edilen veriler ve saha gözlemleriyle ikincil veriler bir arada ele alınmaktadır. Bu verilerden yararlanılarak yeni model önerilerinde bulunmaktadır. Eldeki verilerle karşılaştırma yapılarak oluşturulacak model önerilerinin İstanbul'daki birçok ulaşım sorununa çözüm olacağı düşünülmektedir.

5.6 Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırma dünyada ve Türkiye'de ekonomik şartların değişken olduğu ve enflasyonun yüksek olduğu bir dönemde gerçekleşmiştir. Değişen ekonomik koşullar altında taksi ve minibüs işletmeleri faaliyetlerini sürdürmekte zorlanmaktadır. Ekonomik şartlardaki değişkenlik ve yüksek enflasyon ulaşım sektöründeki fiyatlamların dengeye kavuşmasını zorlaştırmıştır. Bu durum hem işletme sahipleri hem de müşteri tarafında eş zamanlı şikayetlere sebep olmuştur.

Araştırmacı İstanbul'da yapılan saha araştırmasını 1 haftalık zaman diliminde gerçekleştirmiştir. Taksi ve minibüs işletmeleriyle yapılan görüşmeler ulaşım hizmetlerinin yoğun olduğu saatlerde ortalama 15 dakika sürmüştür. Bununla birlikte yerinde gözlem amacıyla bazı görüşmeler araç faaliyet halindeyken gerçekleştirilmiş ve 1 saate varan sürede yapılmıştır.

İstanbul’da taksi ve minibüs işletmelerinin yatırım maliyetleri ve kira bedelleri Anadolu/ Avrupa bölgesinde farklılık göstermektedir. Çalışmanın verileri Avrupa yakasında faaliyet gösteren işletmeleri daha iyi temsil etmektedir.

Nüfusun yoğun olduğu şehirlerde taksi ve minibüs işletmelerinin faaliyetleri sırasında oluşan sorunlar daha çok olmaktadır. Araştırma probleminin kapsamından dolayı nüfusun yoğun olduğu şehirlerle kıyaslanması daha uygun olacaktır. Tespit edilen sorunlar ve çözüm önerileri nüfusun az olduğu şehirlerde farklı boyutta olabilir.

5.7 Saha Araştırması

İstanbul’da 23 taksi ve 29 minibüs işletmesiyle yapılan görüşmelerde elde edilen bilgiler bu bölümde incelenecek ve yorumlanacaktır. Yapılan görüşmelerde elde edilen verilerin analiz edilmesiyle taksi ve minibüs işletmelerindeki temel durum ortaya çıkmaktadır. Elde edilen bilgiler ve tespit edilen sorunlar incelenerek, önerilecek modellerde bu durumların ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Tespit edilen sorunlar yolcu ve işletme açısından ayrı ayrı ele alınmaktadır.

5.7.1 Taksi işletmeciliğiyle ilgili 3 büyükşehirden toplanan şikâyet verileri

Taksi işletmeciliğindeki aksaklıklar yolcuların ve işletmelerin hissettikleri/etkilendikleri olarak 2’ye ayrılmaktadır.

5.7.1.1 Taksi yolcuları tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar

Taksi işletmeciliğinden yaşanan sorunlarla ilgili 3 şehirle ilgili veriler CİMER üzerinden elde edilmiştir. Ankara Mavi Masa biriminde görüşülen yetkili kişinin aktardığına göre haftalık 1100 şikâyet gerçekleştirilmektedir. Bu şikâyetlerin %30’nun (330) taksiler hakkında olduğu iletilmiştir. Taksilerle ilgili yapılan şikâyetlerin yıllık ortalama sayısı 15.840’tır. Görüşülen yetkilinin ilettiği bilgiler çerçevesinde şikâyetler genellikle;

- Taksimetre ücretleri,
- Şoförlerin yolculara eksik para üstü vermesi,
- Şoförlerin bilerek yolu uzattıkları ve
- Taksi işletmelerinde kısa mesafede dahi alınan indi-bindi ücretlerine olduğu tespit edilmiştir.

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Odası Başkanı verdiği bir demeçte (Ay, 2020) Ankara ve ilçelerinde yaklaşık 8.200 taksinin bulunduğunu belirtmektedir. Gerçekleştirilen yıllık şikâyet sayısı, faaliyet gösteren araç sayısına bölündüğünde işletme başına ortalama 2 şikâyet düşmektedir.

İstanbul Beyaz Masa birimine CİMER üzerinden yapılan veri talebi sonucunda 2021 yılındaki şikâyet sayısı verilmemiştir. Ancak İstanbul Halkla İlişkiler Müdürlüğü tarafından taksi ile ilgili şikâyetlerin konu başlıkları paylaşılmıştır.

Tablo 5.1. İstanbul Büyükşehir Belediyesine 2021 Yılı İçerisinde Taksi Hizmetleriyle İlgili Gelen Şikayetlerin Konu Başlıkları Bazında Oransal Dağılımı

Şikâyetin Konu Başlığı	Yüzde (%)
Yol ve Yolcu Seçme	%50
Yolcuya Kaba Davranılması	%11
Trafik Kural İhlali	%8
Kısa Mesafe Sebebiyle Yolcu Almama	%6
Fazla Ücret Alınması	%6
Diğer	%19

CİMER sisteminden İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığına konuyla ilgili veri talebi, İzmir Zabıta Trafik Şube Müdürlüğü tarafından cevaplanmıştır. 2022 yılının başlangıcı ile 4 Nisan tarihi arasındaki süreçte; taksilerin denetimiyle ilgili 152, taksi duraklarını ilgilendiren 45 toplamda 197 kişi şikâyetle bulunulmuştur. Zabıta birimine iletilen şikâyet sebeplerine bakıldığında;

- Şoförlerin Yolculara Kaba Davranması,
- Kısa Mesafe Yolcularını Almaması,
- Yolculuk Esnasında Taksimetre Açmaması ve
- Şoförün Araç İçerisinde Sigara İçmesidir.

Araştırma kapsamında Taksi işletmeleriyle yapılan görüşmelerde yolcuların şikayetçi oldukları konular tespit edilmiştir. Şikayetler incelendiğinde benzerlikler tespit edilmiştir. Şikayetler önemi ve tekrar sayısına uygun olarak Tablo 5-2’de verilmiştir.

Tablo 5.2. Yolcuların Taksi İşletmesinde Faaliyet Gösterenlere İlettiği Şikayetler

Önemi	Şikâyetin Konusu
1	İhtiyaç Anında Taksi Bulamama
2	Şoförlerin Kısa Mesafe Yolcu Almaması/Almak İstememesi
3	Taksimetre Ücretlerinin Pahalılığı ve Ekstra Alınan Otoban/Köprü Geçiş Ücretleri
4	Trafik Yoğunluğu ve Şoförlerin Art Niyetli Yolu Uzatması
5	Şoförlerin Yolculara Karşı Sergilediği Olumsuz Tavrı ve Üslup

3 büyük ilden toplanan şikayetlerle ilgili ikincil verilere ve araştırma sırasında elde edilen birincil verilere bütün olarak bakıldığında;

- 4 farklı kaynaktan da yolcular en çok, kısa mesafe gidecekleri durumda şoförlerin kendilerini almak istememelerinden şikayetçi olmaktadır.
- İkinci sırada en çok şikayetçi olunan konu ise; taksimetre ücretleri, kısa mesafe indi-bindi ücretlerinin pahalılığı ve şoförlerin daha fazla taksimetre ücreti almak adına yolu uzatmaları gelmektedir.
- Son sırada, şoförlerin trafik kurallarına yeterli oranda uymadıkları ve yolculuk esnasında kaba davranışlar sergilemelerinden rahatsızlık duyulduğu görülmektedir.

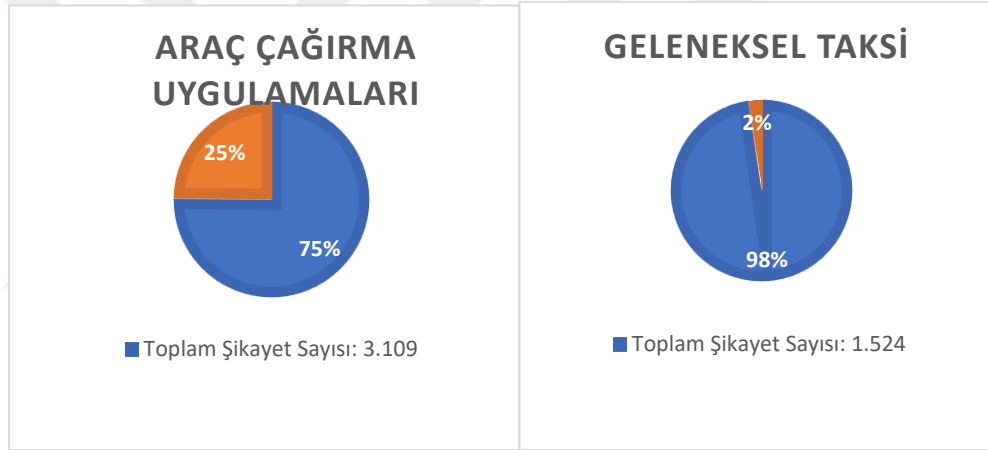
5.7.1.2 İnternet tabanlı şikâyet raporlama sitesindeki taksi şikâyeti verileri

Çalışmada bahsedilen araç çağırma uygulamaları ve geleneksel taksi işletmeciliği ile ilgili 01.03.2022 tarihinde Şikâyet Var sitesi incelendiğinde;

- Uber uygulamasıyla ilgili son bir yıl içerisinde gerçekleştirilen 1.539 şikâyetin 42 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamanın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.8'dir.
- BiTaksi uygulamasıyla ilgili son bir yıl içerisinde gerçekleştirilen 379 şikâyetin 11 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamanın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.4'tür.
- iTaksi uygulamasıyla ilgili son bir yıl içerisinde gerçekleştirilen 58 şikâyetin 2 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamanın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.7'dir.
- En Taksi uygulamasıyla ilgili toplam 2 şikâyetin hiçbirisi çözüme kavuşmamıştır.

- BlaBlaCar uygulamasıyla ilgili son bir yıl içerisinde gerçekleştirilen 56 şikayetin 7 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamanın site içerisindeki puan 5 üzerinden 2.3'tür.
- Martı uygulamasıyla ilgili son bir yıl içerisinde gerçekleştirilen 2.108 şikayetin 714 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Uygulamanın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 3.6'dır.
- Taksi Şoförleri Odası'na son bir yıl içerisinde geleneksel taksi işletmeleriyle ilgili gerçekleştirilen 1.524 şikayetin 31 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Taksi Şoförleri Odası'nın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.4'tür.

Şekil 5.1. Şikâyet Var Sitesine Göre Araç Çağırma Uygulamaları İçerisindeki ve Geleneksel Taksi İşletmeciliğinin Son 1 Yıl İçerisinde Çözüme Kavuşan Şikâyetlerinin Yüzdesi



Araç çağırma uygulamalarını kullanan kişilerin teknolojiyle arası geleneksel taksi kullanan kişilere göre daha iyidir. Uygulama aracılığıyla çağrılan araçta yaşanan aksaklıkları online platformda şikâyet etmeyi zor bulmamaktadırlar. Ancak geleneksel taksi sistemlerini kullanan kişiler genellikle ilgili birimlere telefonla şikâyetle bulunmayı daha pratik bulmaktadırlar.

Bu sebeplerle Şekil4'e bakıldığında araç çağırma uygulamalarının almış olduğu şikâyetlerin daha fazla olduğu görülmektedir. Geleneksel takside yaşanan aksaklıkların gerçek oranda yansıtılmaması nedeniyle doğrudan karşılaştırılması uygun değildir. İki sistem arasında yukarıdaki verilere göre tam karşılaştırma yapılamaz.

5.7.1.3 Taksi işletmeleri tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar

Taksi esnafı ve şoförleri tarafından hissedilen, onların etkileyen aksaklıkları 2 kategoriye ayırmak mümkündür. İlk kategoriye işletmeyi kullanan yolcuların sebep olduğu problemler girmektedir.

İşletmelerin hükümetin aldığı kararlar ve yaptırımlar doğrultusunda finansal açıdan etkilenmesi işletmelerin kontrolü dışındadır. İşletmenin artan maliyetleri sonucunda taksimetre ücretleri artmakta ve yolcularda şikayetçi olmaktadır.

Taksi işletmesinde faaliyet gösterenlerle yapılan görüşmelerde, yolculardan beledikleri birtakım davranışlar olduğu raporlanmıştır.

- Yolcuların belli bir ücret karşılığında aldıkları ulaşım hizmeti boyunca kendilerine biraz daha anlayış ve saygılı davranışlarda bulunmaları,
- Yolcuların, yolculuk boyunca hem kendi güvenlikleri hem de yasalar gereği kemerlerini bağlamaları,
- Araç içerisinde sigara içilmemesi ve aşırı alkol tüketimlerinde taksiye tek başlarına binmemeleri,
- Şoförün istenen konuma en uygun ve hızlı şekilde gideceğine güvenmeleri,
- Gidilecek yerin tam adresin/konumun yolcular tarafından bilinmesi,
- Bilinmediği durumlarda adresin/konumun bulunması amacıyla artış gösteren taksimetre ücretine itiraz etmemeleri beklenmektedir.

Taksi işletmesindeki paydaşlar görüşmelerde yasal politikalar ve ekonomik sebepler neticesinde bazı olumsuzluklar raporlamıştır. Bunlardan bazıları;

- Çok fazla artan yakıt masrafları,
- Çok hızlı kat kat artan muayene, sigorta ve vergi ücretleri,
- Ücretli yollar ve köprü geçiş ücretlerinin pahalılığı,
- Yeterli artış göstermeyen taksimetre ücretleri ve
- Kısa mesafe yolcu indi-bindi ücretinin az kalmasıdır.

5.7.2 Minibüs işletmeciliğiyle ilgili 3 büyükşehirden toplanan şikâyet verileri

Minibüs işletmeciliğindeki aksaklıklar yolcuların ve işletmelerin hissettikleri/etkilendikleri olarak 2'ye ayrılmaktadır.

5.7.2.1 Minibüs yolcuları tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar

Minibüs işletmelerini kullanan yolcular tarafından hissedilen ve şikâyet edecek boyuta gelen konular; konfor, hız, hareket saatleri ve yolculuk ücretidir. Ancak minibüslerin hareket saatleri, yolculuk ücretleri ve trafik sebebiyle yavaş gitmeleri üzerinde doğrudan kontrolleri yoktur.

Ankara Mavi Masa birimine haftalık yapılan ortalama 1.100 şikâyetin %70'ini minibüs işletmeleri oluşturmaktadır. Minibüs işletmeleriyle ilgili haftalık ortalama 770 şikâyet yapılmaktadır. Bu rakam yıllık ortalama 36.960'a ulaşmaktadır. Minibüs ile ilgili şikâyetler genellikle;

- Minibüslerin faaliyet gösterdikleri veya göstermedikleri hatlarla ve
- Bu hatlar üzerindeki uyulması gereken sefer saatleriyle ilgilidir.

İstanbul Halkla İlişkiler Müdürlüğüne yapılan başvuru sonucunda elde edilen verilerde 2021 yılındaki şikâyetlerin konuları paylaşılmıştır. Sayıya ilişkin veri verilmemiştir.

Tablo 5.3. İstanbul Büyükşehir Belediyesine 2021 Yılı İçerisinde Minibüs Hizmetleriyle İlgili Gelen Şikâyetlerin Konu Başlıkları Bazında Oransal Dağılımı

Şikâyetin Konu Başlığı	Yüzde (%)
Trafik Kural İhlali	%26
Salgın Denetimleri	%18
Güzergâh İhlali	%17
Yolcu Almama/Durmama	%10
Fazla Ücret Alınması	%9
Diğer	%20

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığına, CİMER üzerinden yapılan veri talebine İzmir Zabıta Trafik Şube Müdürlüğü olumlu geri dönüş yapmıştır. Son 1 yıl (2022 yılının başlangıcı ile 4 Nisan tarihi arasındaki süreçte) içerisinde minibüslerin denetimi ile ilgili olarak toplam 243 şikâyet alınmıştır. Yolcuların zabıta birimine iletmış oldukları bu şikâyetler sırasıyla;

- Minibüslerin Güzergâh İhlalinde Bulunması,
- Şoförlerin Yolculara Kaba Davranması ve
- Şoförün Yolculuk Esnasında Araç İçerisinde Sigara İçmesi olarak sıralanmaktadır.

Düzenli minibüs yolculuğu yapan yolcuların şoförlere ilettiği sorunlar tespit edilmiştir. Yaşanan sorunlar benzerlik göstermektedir. Şikâyet sebepleri önem sırasına göre 5 başlık altında Tablo 5-4'te verilmiştir.

Tablo 5.4. Yolcuların Minibüs Şoförlerine İlettiği Şikâyetlerin Bir Araya Getirildiği 5 Başlık

Önemi	Şikâyetin Konu Başlığı
1	Hareket Saatlerinin Yetersizliği ve Araçların Durağa Belirtilen Saatlerden Geç Gelmesi
2	Trafiğin Fazla Olması ve Araçların Yavaş Gitmesi
3	Yolculuk Ücretinin Pahalılığı ve Öğrenci İndiriminin Gereksinimleri
4	Araçların Gereğinden Fazla Dolu Olması ve Yolcu Alımına Devam Edilmesi
5	Yolcuların Uzun Mesafe Yolculuklarında Ayakta Gitmek Zorunda Kalması

İkincil veri kaynaklarından ve çalışma kapsamında elde edilen verilere bakıldığında şikâyetlerin benzerlik gösterdiği tespit edilmiştir. Bunlar;

- Minibüs şoförlerinin güzergahları şahsi istekleriyle değiştirmesi,
- Durakta bekleyen yolcuların bazen alınmadığı,
- Hareket saatlerine uyulmadığı,
- Trafik kurallarına uyulmadığı,
- Şoförlerin kaba ve art niyetli davranışlar sergilemeleridir.

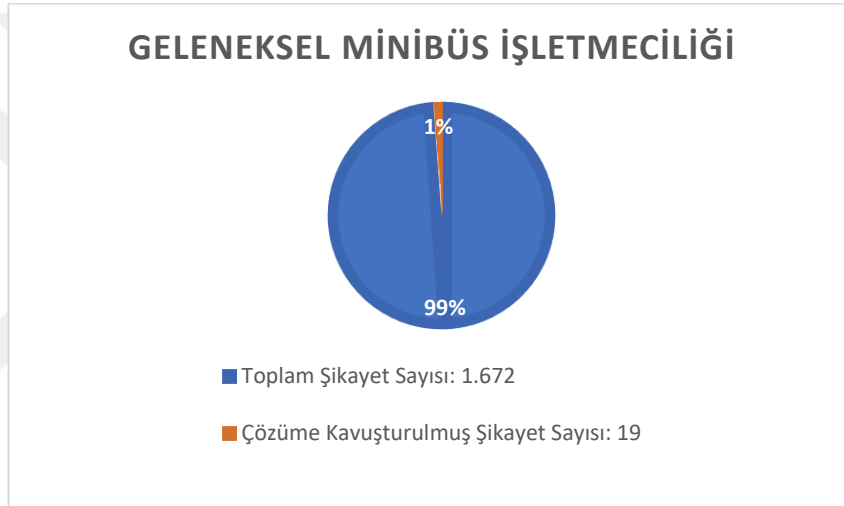
5.7.2.2 İnternet tabanlı şikâyet raporlama sitesindeki minibüs şikâyeti verileri

3 büyük şehirdeki minibüs işletmeleriyle ilgili 02.03.2022 tarihinde Şikâyet Var sitesi incelendiğinde;

- Ankara Minibüsçüler Odası'na son bir yıl içerisinde yapılan minibüs işletmeleriyle ilgili gerçekleştirilen 392 şikâyetin 6 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. Ankara Minibüsçüler Odası'nın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.3'tür.

- İstanbul Minibüsçüler Odası'na son bir yıl içerisinde yapılan minibüs işletmeleriyle ilgili gerçekleştirilen 951 şikayetin 11 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. İstanbul Minibüsçüler Odası'nın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.3'tür.
- İzmir Minibüsçüler Odası'na son bir yıl içerisinde yapılan minibüs işletmeleriyle ilgili gerçekleştirilen 329 şikayetin 2 tanesi çözüme kavuşturulmuştur. İzmir Minibüsçüler Odası'nın site içerisindeki puanı 5 üzerinden 1.1'dir.

Şekil 5.2. Şikâyet Var Sitesine Göre Geleneksel Minibüs İşletmeciliğinin Son 1 Yıl İçerisinde Çözüme Kavuşan Şikâyetlerinin Yüzdesi



Geleneksel minibüs işletmelerini kullanan yolcu sayısı, taksi işletmelerini kullananlardan fazladır. Ancak online platforma yapılan şikâyet sayısı Şekil 4'teki geleneksel taksi işletmeciliği ile yakındır. Bunun sebebi geleneksel sistem kullanan yolcuların online şikâyet platformlarını çok tercih etmemeleridir.

5.7.2.3 Minibüs işletmeleri tarafından hissedilen ve onları etkileyen aksaklıklar

Minibüs esnafı ve şoförleri tarafından hissedilen onları etkileyen aksaklıkları 2 kategoriye ayırmak mümkündür. İlk kategoriye işletmeyi kullanan yolcuların sebep olduğu problemler girmektedir.

Minibüs işletmelerindeki paydaşlarla yapılan görüşmelerde yolculardan bekledikleri davranışlar tespit edilmiştir. Bunlar;

- Yolcuların UKOME tarafından belirlenen duraklar dışında, sık sık (10 adımda bir olarak ifade edilmiştir)inmek istememeleri,

- Yolcuların belirlenmiş, zorunlu hareket saatlerine anlayış göstermesi ve zamanından önce hareket etmesini teklif etmemesi,
- Yolculuk esnasında, yolcuların hakkı olandan fazla yer işgal ederek yeni yolcuların binmesine engel olmamasıdır.

Minibüs işletmeleri ekonomik gelişmeler ve zorluklar hakkında merkezi yönetimden destek ve çözüm beklemektedir. Bu beklentilerin en başında devlet destekli yakıt indirim politikası gelmektedir.

5.7.3 Bulgular

Çalışma kapsamında toplanan birincil veriler ve onları desteklemek amacıyla bir araya getirilen ikincil veri kaynakları incelenmektedir. Tablolardaki veriler, görüşmeler sonucu elde edilen verilerin ortalamasıdır. Anlaşılabilirlik açısından bu rakamlar tam sayıya yuvarlanmıştır.

5.7.3.1 Taksilerle ilgili bulgular

Taksi işletmeleriyle ilgili temel veriler bilinmeden, sistem hakkında doğru bilgi sahibi olunması mümkün olmayacaktır.

5.7.3.1.1 Taksilerle ilgili temel veriler

Bu çerçevede Tablo 5-5 ve 5-6'da verilecek bilgiler 23 taksi işletmesinin tam sayıya yuvarlanmış ortalama verileridir.

Tablo 5.5. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Taksi İşletmeciliğiyle İlgili Derlenen Temel Veriler

Plaka Kira Beledi/Aylık	12.000 TL
Şoförün Yevmiyesi/Günlük (2 Vardiya)	960 TL
Durak Ücreti/Günlük	80 TL
Yakıt Masrafı/Günlük	510 TL
Aracın Günlük Masrafı(Yıkama, Yemek Masrafı)	145 TL
Araç Bakım Masrafı/Aylık	2.540 TL
Araç Yıllık Muayene	760 TL
Motorlu Taşıtlar Vergisi	2.170 TL
Trafik Sigortası/Yıllık	6.100 TL
Şoförün SGK Primi/Aylık (2 Şoför Toplam)	4.200 TL

*Verilerin toplandığı 23-29 Mayıs 2022 tarihleri arasında ortalama 1 Dolar=16,21 TL'dir. Asgari ücret Mayıs ayında brüt 5.004 TL, net 4.253,4 TL'dir.

Tablo 5.6. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Taksi İşletmeciliğiyle İlgili Derlenen Temel Veriler 2

Gidilen Toplam KM/Günlük	760 KM
Yolcuyla Gidilen Toplam KM/Günlük	480 KM
Bir Yolculukta Gidilen Ortalama KM	7,5 KM
Ortalama Yolculuk Sayısı/Günlük	64Yolculuk
Kısa Mesafe Yolculuk Sayısı/Günlük	48Yolculuk
Uzun Mesafe Yolculuk Sayısı/Günlük	16Yolculuk
Araç Çağırma Uygulamalarından Gelen Ortalama Yolculuk Sayısı/Günlük	26Yolculuk

Tablo 5.7. 24 Mayıs 2022 Türkiye Petrolleri Akaryakıt Fiyatları

Yakıt Türü	Benzin	Dizel	Gaz
Ücreti	22,85	22,07	11,07

5.7.3.1.2 Taksilerin, taksi duraklarına bağlı/bağımsız çalışma durumları ve ödedikleri durak ücretleri

Tablo 5.8. Taksilerin Bir Yere Bağlı/Bağımsız Çalışma Durumları ve Ödedikleri Günlük Durak Ücretleri

	Araç Sayısı	Bağlı Oldukları Kuruma Ödenen Günlük Ücret
Taksi Durağına Bağlı Çalışan Taksiler	13	40 TL
Havalimanlarına Bağlı Çalışan Taksiler	2	50 TL
Bağımsız Çalışan Taksiler	8	-

Duraktan bağımsız olarak çalışan 8 taksi ile yapılan görüşmede, araç çağırma uygulamalarını durağa bağlı çalışan işletmelerden daha aktif kullandıkları gözlemlenmiştir. Ayrıca araç çağırma uygulamalarının yolculuk ücretinin %20'si kadar komisyon aldığı raporlanmıştır.

5.7.3.1.3 Taksicilerin paylaşım ekonomisi kavramı hakkındaki bilgisi ve bakış açısı

Tablo 5.9. Taksilerdeki Paydaşların, Paylaşım Ekonomisi Kavramı Hakkındaki Bilgi ve Bakış Açısı

Paylaşım Ekonomisi Kavramı HK.		Paylaşım Ekonomisi Kavramının Gelişiminin Taksi Sektörüne Etkisini		Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Bir Taksi Hizmeti İçerisinde Çalışmayı	
Bilgi Sahibi Kişiler	7	Olumlu Gören Kişiler	17	Olumlu Bulan Kişiler	14
Az Bilgi Sahibi Kişiler	9	Kararsız Kalan Kişiler	2	Kararsız Kişiler	4
Bilgisiz Kişiler	7	Olumsuz Gören Kişiler	4	Olumsuz Bulan Kişiler	3
Toplam Kişi	23	Toplam Kişi	23	Toplam Kişi	21

Tabloda da görüldüğü üzere paylaşım ekonomisi konusunda az ve bilgi sahibi kişiler sektöre etkisi hakkında olumlu düşüncelere sahiptir. İlerleyen süreçte paylaşım ekonomisi temelli işletmelerde faaliyet göstermeyi düşünebilmektedirler.

Paylaşım ekonomisi hakkında bilgi sahibi olmayan kişilere kavram hakkında bilgi verilmiştir. Kavramın açıklanmasına rağmen taksi sektörüne etkisini olumsuz bulan ve içerisinde faaliyet göstermeyi düşünmeyen kişiler çoğunluktadır.

5.7.3.1.4 Taksilerin teknolojik gelişmelere uyumu

Tablo 5.10. Taksilerin Gelişen Teknolojiye Uyum Sağlama Durumu

	Var / Kullanıyor	Yok / Kullanmıyor
Araçlarda Ödeme İçin Pos Cihazı Bulundurma	16	7
Araçlarda Nakit Ödeme ve Pos Haricinde Ödeme Yöntemi Bulundurma	1	22
Taksi Çağırma Uygulamalarına Üyelik Kaydı	20	3
Taksi Çağırma Uygulamalarını Aktif Olarak Kullanan Kişi Sayısı	16	3

Nakit ve pos cihazıyla ödeme haricinde bir taksi, İstanbul Kartla ödeme seçeneği sunmaktadır. Görüşülen taksiler arasında 16'sı araç çağırma uygulamalarını aktif olarak kullanmaktadır.

5.7.3.1.5 Geleneksel taksi modeli ve mobil araç çağırma uygulaması kullanan taksilerin, yolculara sağladıkları imkanlar açısından karşılaştırılması

Tablo 5.11. Geleneksel Taksi Modeli ve Mobil Araç Çağırma Uygulaması Kullanan Taksilerin, Yolculara Sağladıkları İmkanlar Açısından Karşılaştırılması

	Geleneksel Taksi Modeli	Mobil Araç Çağırma Uygulaması Kullanan Taksi Modeli
Telefonla, sesli görüşme imkanı	Vardır	-
Mobil uygulama üzerinden araç çağırma imkanı	-	Vardır
Mobil uygulama üzerinden araç şoförüyle yazılı görüşme imkanı	-	Vardır
Kullanılacak güzergahı görme imkanı	-	Vardır
Planlanan güzergah dışına çıkılması halinde ekstra ücret talep etme imkanı	Vardır	-
Yolculuk sırasında rota değiştirme imkanı	Vardır	-
Yolculuk öncesi ulaşım ücretini öğrenme imkanı	Kısmen Vardır	Vardır
Kredi kartı ile ödeme imkanı	-	Vardır
Nakit ile ödeme imkanı	Vardır	-
Yolculuk ücretinin, yolcular tarafından paylaşılması	Vardır	-
Araç veya şoförü puanlama ve yorumlama imkanı	-	Vardır
Araç modeli veya tipini seçme imkanı	Kısmen Vardır	Vardır

Yolculuk öncesi ulaşım ücreti, mobil uygulama içerisinde rotanın belirlenmesiyle sistem tarafından hesaplanabilmektedir. Geleneksel taksi sistemlerinde kullanılacak rota, araç şoförünün inisiyatifine kalmaktadır. Araç şoförü, gidilecek rotanın ulaşım ücretini ancak daha önceki benzer rota yolculuklarından faydalanarak tahmini olarak hesaplayabilmektedir.

Ulaşım için kullanılacak araç modelini, mobil uygulama üzerinden seçmek mümkündür. Geleneksel taksi sistemlerinde, taksi durağı telefonla aranarak ihtiyaç duyulan ve istenen araç modeli sorulabilmektedir. Ancak, taksi duraklarında istenilen model olmayabilir veya o sırada başkasına hizmet verebilmektedir.

Geleneksel taksi modeli içerisinde faaliyet göstermeye devam eden taksiler, yolcularına sağladıkları hizmet ve imkanlar açısından geride kalmaktadır. Yolcuların, sağladıkları imkanlar nedeniyle mobil araç çağırma uygulamasını kullanan taksileri tercih edecekleri öngörülmektedir.

5.7.3.1.6 Taksiler ve paylaşımlı araçların özellikleri ve faydaları açısından karşılaştırılması

Tablo 5.12. Ticari Plaka Sahibi Taksiler ve Paylaşım Ekonomisi Kapsamındaki Uygulamaların Özellikleri ve Sağladıkları Faydalar Açısından Karşılaştırılması

Ticari Plaka Sahibi Taksiler	Paylaşım Ekonomisi Kapsamına Giren Araç Çağırma Uygulamaları
Araçların sayıları yasalarca sınırlandırılmıştır.	Araç sayısı konusunda sayısız potansiyele sahiptir.
Sınırlı sayıda araç ile ekonomik olmaktan uzaktır.	Sınırsız araç potansiyeli ile daha ekonomiktir.
Sınırlı sayıda araç ile toplumun ufak bir kesimine hizmet verebilmektedir.	Sınırsız araç potansiyeliyle toplumun daha büyük bir kesimine hizmet verme potansiyeline sahiptir.
Sayıli araç ve ekonomik olmayan fiyatlandırma ile kişileri bireysel araç almaya yönelmektedir.	Sınırsız araç potansiyeli ve ekonomik olmasıyla kişileri bireysel araç alma ihtiyacından uzaklaştırması daha olası görülmektedir.
Sınırlı sayıda araca sahip olarak, emisyon azaltma açısından verimsizdir.	Sınırsız sayıda araç potansiyeliyle birlikte kullanımda olan bireysel araç sayısını düşürecek ve emisyon oranlarını azaltacak potansiyele sahiptir.
Yolcu bulmak adına trafikte seyir halinde olarak, trafik sorununa katkıda bulunur.	Mobil uygulama üzerinden yolcusunu bulduğu ve boş olarak gezmediği için trafik sorununu arttırmamaktadır.
Taksiler çoğunlukla bireysel olup, ortak bir standart hizmet ve çalışma anlayışından uzaktır.	Araç sahipleri bireysel olsa dahi bağlı bulundukları uygulama sayesinde belli bir standart hizmet ve çalışma anlayışı içerisindedir.
Takside çalışan kişilerin resmi kurumlarca tam olarak tespiti zordur.	Uygulama üzerinde faaliyet gösteren her kişinin kaydı tutulmaktadır.
Takside çalışanlar her zaman standart haklara sahip değildir.	Uygulama içerisinde çalışan herkesin sahip olduğu standart haklar bulunmaktadır.
Elde edilen kazançların doğru tespiti zor, hatta imkânsıza yakındır.	Uygulama üzerinden hangi aracın ne kadar kazanç elde ettiği tespit edilebilmektedir.
Ödenen vergiler açısından doğruluk bir muammadır ve genelde taksicilerin insafına ve dürüstlüğüne kalmaktadır.	Uygulama üzerinden verilen hizmetler kayıtlı olduğu için ödenen vergiler gerçeğiyle uyumludur ve yanılma payı daha düşüktür.

Gelir düzeyi iyi kişiler toplu taşıma sistemlerinin yetersizliği ve taksi işletmelerindeki sorunlar nedeniyle şahsi araç satın almaya yönelmektedir. Kişilerin özel araç satın almaya yönelmesi trafikte yoğunluğa sebep olmaktadır. Taksi işletmelerinden daha uygun fiyata, konforlu ve pratik bir ulaşım hizmeti sağlayacak paylaşımlı araç uygulamaları daha çok tercih edilecektir. Paylaşım ekonomisi sistemlerinin tercih edilmesi ülke genelinde trafik, gereksiz makine ve araç parkı, gereksiz amortisman ve benzeri birçok mikro ve makro soruna çözüm potansiyeli taşımaktadır.

5.7.3.1.7 Türkiye’de taksi, araç çağırma ve paylaşımlı araç uygulamalarının ücretleri

Tablo 5.13. Geleneksel Taksi ve Çağırılmalı Taksi Sistemleriyle Scooter, Moped Tarzı Uygulamaların Bir Arada Gösterimi

Uygulama	Geleneksel Taksi		Uber		BiTaksi		İTaksi		En Taksi		Martı	
Açılış Ücreti	Sarı Taksi	7 TL	Sarı Taksi	7 TL	Sarı Taksi	7 TL	Sarı Taksi	7 TL	Sarı Taksi	7 TL	Scooter	1,99 TL
	Turkuaz Taksi	8,05 TL	Turkuaz Taksi	8,05 TL	Kabinli Taksi	7 TL	Turkuaz Taksi	8,05 TL	Siyah Taksi	11,90 TL	Motor	---
	Siyah Taksi	11,90 TL			Turkuaz Taksi	8,05 TL	Siyah Taksi	11,90 TL			Moped	---
Dakika Başına Ücret	Sarı Taksi	0,8000 TL	Sarı Taksi	0,80 TL	Sarı Taksi	0,80 TL	Sarı Taksi	0,80 TL	Sarı Taksi	0,80 TL	Scooter	1,29 TL
	Turkuaz Taksi	0,920 TL	Turkuaz Taksi	0,92 TL	Kabinli Taksi	0,80 TL	Turkuaz Taksi	0,92 TL	Siyah Taksi	1,360 TL	Motor	1,99 TL
	Siyah Taksi	1,360 TL			Turkuaz Taksi	0,92 TL	Siyah Taksi	1,360 TL			Moped	1,99 TL
KM Başına Ücret	Sarı Taksi	4,50 TL	Sarı Taksi	4,50 TL	Sarı Taksi	4,50 TL	Sarı Taksi	4,50 TL	Sarı Taksi	4,50 TL	Scooter	--
	Turkuaz Taksi	5,18 TL	Turkuaz Taksi	5,18 TL	Kabinli Taksi	4,50 TL	Turkuaz Taksi	5,18 TL	Siyah Taksi	7,65 TL	Motor	---
	Siyah Taksi	7,65 TL			Turkuaz Taksi	5,18 TL	Siyah Taksi	7,65 TL			Moped	---
Minimum Ücret	Sarı Taksi	20 TL	Sarı Taksi	20 TL	Sarı Taksi	20 TL	Sarı Taksi	20 TL	Sarı Taksi	20 TL	Scooter	---
	Turkuaz Taksi	23 TL	Turkuaz Taksi	23 TL	Kabinli Taksi	20 TL	Turkuaz Taksi	23 TL	Siyah Taksi	34 TL	Motor	---
	Siyah Taksi	34 TL			Turkuaz Taksi	23 TL	Siyah Taksi	34 TL			Moped	---

* Yukarıdaki paylaşım ekonomisi temelli olması gereken, araç çağırma uygulamalarının fiyat bilgileri 09.02.2022 tarihinde yukarıda adı geçen işletmelerin mobil uygulamaları veya web siteleri üzerinden elde edilmiştir.

** Tabloda yer verilmeyen ve sadece Martı uygulamasının aldığı bir rezervasyon ücreti vardır. Bu ücret Scooter modeli için 0,39 TL diğer iki model için 0,79 TL’dir.

*** Tabloda kullanılan geleneksel taksi sistemlerinin ücret bilgisi için İstanbul Belediyesinin UKOME tarafından belirlenen bilgileri kullanılmıştır.

**** 09.02.2022 tarihinde 1 Dolar, 13,59 Türk Lirasına eşit gelmektedir.

TikTak ve Moov gibi araç kiralama uygulamaları günlük veya saatlik kiralanan, zaman üzerinden ücretlendirilen ve paylaşımlı araç yolculuğundan çok araç kiralama işlemi olduğu için tabloya dahil edilmemiştir. BlaBlaCar uygulamasına ise sabit bir ücretlendirme politikasına sahip olmadığı için tabloda yer verilememiştir.

Tablo 20'deki geleneksel taksi sistemleri ve araç çağırma uygulamalarındaki ücretlendirmeler benzerlik göstermektedir. Bu benzerliğin nedeni Türkiye'deki yasalar nedeniyle araç çağırma uygulamalarının yalnızca ticari plaka sahibi araçlarla hizmet vermesidir. Normalde paylaşım ekonomisi temelli olması gereken uygulamalar Türkiye'de potansiyellerini gösterememektedir.

11.02.2022 tarihinde Uber'in web sitesi üzerinden İngiltere'deki bir yolculuk için en ekonomik fiyatlandırmaya sahip olan UberX tercih edildiğinde(Uber, 2022);

- Türkiye'deki gibi bir rezervasyon ücreti alınmadığını,
- Taksimetre açılış ücretine benzer olarak aldığı temel ücretin £3,04,
- Minimum ücretin £4,89,
- Dakika başına ücret £0,12,
- Mil başına (1 mil= 1,609 km) ücretin £1,15 sterlin olduğu görülmektedir.

2022 yılında İngiltere'deki taksimetre fiyatlarına bakıldığında (Manchester City Council, 2022);

- Taksimetre açılış ücreti £2,60,
- Dakika başına ücretin £0,40 ve
- Mil başına (1 mil= 1,609 km) ücret £4,60'tır.

UberX ve taksilerin 1 mil ücretleri kıyaslandığında paylaşımlı yolculuğun daha ekonomik olduğu görülmektedir. UberX'in başlangıç fiyatı, taksilerden yüksek olmasına rağmen uzun yolculuklarda bekleme süresi ve mil başına ücretlendirme konusunda taksilerden daha avantajlıdır.

5.7.3.1.8 Taksi şoförlerinin, taksi sistemi içerisinde yaşadığı memnuniyetsizlik ve düzeltilmesi gerektiğini savunduğu konular

Taksi şoförleriyle yapılan görüşmelerde, mevcut taksi sisteminde düzeltilmesi gereken bazı problemler olduğu ifade edilmiştir. Taksi şoförlerinin şikayetçi olduğu ve mağduriyet yaşamalarına sebep olduklarını söylediği, değiştirilmesini ve düzenlenmesini istedikleri birtakım hususlar bulunmaktadır. Taksicilerin ifadeleri aşağıdadır.

- UKOME tarafından düzenlenen eğitimlerde görev alan eğitimciler genellikle taksicilik sisteminin gerçeklerinden bihaber olmaktadır.

- UKOME taksicilerin şikayetlerini dile getirecekleri bir platform sunmamaktadır. Bununla birlikte taksicilerin ortaya çıkan sorunlarına yeterli oranda çözüm arayışı içerisinde de değildir.
- Bazı kişiler UKOME'nin yıllık düzenlemiş olduğu eğitime hiç katılmadıklarını ve çevrelerinde de katılan olmadığını söylemektedir.
- Taksicilerin havalimanına yolcu almaktan kaçınmasının bir nedeni bulunmaktadır. Bu neden; taksilerin havalimanına yolcu götürdüğü durumlarda havalimanından yolcu almasının yasak olması ve geri dönüş yolunu yolcusuz olarak gerçekleştirmesidir.
- Havalimanından, havalimanı taksileri haricinde yolcu almanın maddi cezaları bulunmaktadır. Bazen havalimanına yolcu indirildiğinde dahi ceza yazılabildiği ifade edilmiştir. Ceza tutarı, bir yolcunun havalimanına götürülmesi ve getirilmesinde kazanılan miktardan daha fazladır.
- Taksiciler taksimetre ücretlerinin az olması ve havalimanına götürülecek yolcudan elde edilen kazancın, harcanan zaman karşısında az olduğunu da belirtmektedir.
- Havalimanlarına benzer bir durum otogarlar içinde geçerlidir.
- Yakın zamanda otogarlardan yolcu alınmasıyla ilgili birtakım düzenlemeler yapılmıştır.
- Avm ve hastane gibi binaların çevresindeki taksi durakları, bölgedeki yabancı turistleri kendilerine almak için yolcu seçmekte, istemedikleri yolcuları oraya yolcu bırakan taksilere yönlendirmektedir.
- Taksimetreye gelmesi planlanan zam uygulamaya konmadan, plaka sahipleri veya aracıları, taksi şoförlerinin ödemesi gereken yevmiyeye zam yapmaktadır.
- Günlük yevmiyeye gelen fiyat artışı sonrası, taksimetreye yapılan zam anlamını yitirmektedir. Şoförün eline kalan para miktarında bir değişiklik olmamaktadır.
- Taksilerdeki kiraların artış oranlarına karar verenler aracılık yapanlardır. Plaka sahibi aracının kendisine söylediği fiyatı kabul etmektedir.
- Plaka sahipleri, aracı kurumların işleyiş süreçlerinin iyi olması ve süreçlerle uğraşmamak için plakalarını aracı kurumlara vermektedir.

- Taksi plakalarını kiraya veren kişiler veya bu işleme aracılık edenler, taksicilik sektöründen emek harcamadan kazanç elde etmektedir.
- Taksilere İstanbul Beyazıt Laleli tarafına araçla girişlerde 25 dakika yolcu indirme-bindirme süresi tanınmaktadır. Bu sürenin dışına çıkıldığında taksilere ceza yazılmaktadır. Bazı kişiler trafik nedeniyle bu sürenin yetersiz olduğunu belirtmektedir. Ancak bölgede gereksiz taksi birikmemesi için yeterli bir süre olduğunu düşünen kişilerde bulunmaktadır.
- Belediyelerin toplu ulaşım denetim birimindeki personeller yetkin değildir. Şoförlere haksız ceza yazmakta ve puan düşüşüne neden olmaktadır.
- Belediyeler genellikle taksiler üzerinde hakimiyet kurmaya çalışmakta ve bunun içinde ceza kesme haklarını kullanmaktadır.
- Taksilerde resmi bir değişim saati uygulanmalı. Taksilere bu değişim süreci için öğlen 2,5-4 arasında 1,5 saat yolculara gidecekleri yeri sorma hakkı tanınmalı. Değişim saati haricinde sorulduğu durumlarda cezai işlem uygulanabilir olmalıdır.
- Taksilere yapılan haksız şikayetler genellikle düzenli taksi kullanmayan kişiler tarafından gerçekleştirilmektedir. Düzenli taksi yolcuları genel olarak taksi sistemine hakimdir. Kişiler taksiler hakkında bilgilendirilmelidir.
- Taksilerin tepe lambaları daha anlaşılabilir şekilde değiştirilmelidir. Açık ve anlaşılır şekilde dolu-boş-çalışmıyor gibi durumlar yolcu tarafından bilinebilmeli.

5.7.3.1.9 Türkiye’de ve Dünya’da Taksiler

Dünya’daki birçok büyükşehirde toplu taşımaya alternatif olarak taksi sistemleri tercih edilmektedir. Ülkelerin taksi sistemlerinde farklılık gözlemlenebilecektir. Ancak genel hatlarıyla hepsi aynı hizmeti benzer şartlar altında yolculara sağlamaya çalışmaktadır. Türkiye’deki ve Dünya’daki bazı şehirlerin kullanılabilirlik endeksi ölçütlerine göre yeterli oranda taksiye sahip olma durumları incelenmiştir.

Kullanılabilirlik; gerekli eğitim ve teknik desteğe sahip kullanıcılar tarafından belirlenen görevlerin etkili, verimli ve memnun edici bir şekilde tamamlanmasıdır (Çakıcı, Karakuş Yılmaz, Karaman, Kurşun, & Şimşek, 2017, s. 56).

Kullanılabilirlik endeksi ölçütlerine göre 1000 kişiye düşen taksi sayısı 3'ün altındaysa, şehirdeki taksi sayısının yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır(Ergün, Atahan, & Topuz Kiremitçi, 2020, s. 35)

Tablo 5.14. 2019 Yılında Dünya'daki Bazı Şehirlerde Taksi Verileri

Şehir	Nüfus (2019)	Taksi Sayısı	Taksi Başına Düşen Kişi Sayısı	1000 Kişi Başına Taksi Sayısı
New York	8.537.673	13.587	628	1,59
London	8.787.932	21.300	413	2,42
Sidney	4.326.000	7.347	630	1,70
Mexico City	21.493.000	80.000	269	3,72
Berlin	3.605.000	7.600	474	2,11
Hong Kong	7.409.800	18.148	408	2,45
İstanbul	15.519.267	17.395	866	1,12
Paris	11.101.000	29.279	379	2,64

Kaynak: (Ergün, Atahan, & Topuz Kiremitçi, 2020)

2019 yılındaki nüfus sayısına ve faaliyette olan taksi miktarına bakıldığında, İstanbul'da 1000 kişi başına 1,12 taksi gelmektedir. Nüfus sayısı bakımından İstanbul'a en yakın şehir olan Paris'te bu rakam 2,64'tür. Taksi sayısı bakımından İstanbul'a en yakın şehir olan Hong Kong'da 1000 kişi başına düşen taksi sayısı 2,45'tir.

Ergün ve diğerleri (2020) hazırladıkları teknik raporda 2020 yılında taksi kullanım endeksine göre taksi sayısının 35.200, tahdit öncesi eğilime(1986 öncesi) göre mevcut taksi sayısının 41.844, taksi talep modeline göre ise 45.000 olması gerekmektedir. 2020 yılında İstanbul'da faaliyet gösteren taksi sayısı 17.395'tir.

2022 yılında İstanbul'daki nüfus 15.907.951 ve kayıtlı "T" plaka taksi sayısı ise 19.520'dir. Taksi sayısındaki artış minibüs ve dolmuşların dönüşüm çalışmaları kapsamında gerçekleştirilmiştir. Bu rakamlara göre 2022 yılında taksi başına düşen kişi sayısı 815, 1000 kişi başına taksi sayısı 1,23'tür. 1000 kişi başına taksi sayısının 3'ün altında olması nedeniyle kullanılabilirlik endeksine göre İstanbul'daki taksi sayısı yetersizdir.

5.7.3.2 Minibüslerle ilgili bulgular

Minibüsler hakkında genel bir yargıda bulunabilmek için temel verilerinin bilinmesi gerekmektedir.

5.7.3.2.1 Minibüslerle ilgili temel veriler

29 minibüs işletmesiyle yapılan görüşmelerden elde edilen ortalama veriler Tablo 5-15'te tam sayıya yuvarlanarak verilmiştir.

Tablo 5.15. 23 Mayıs 2022 İtibariyle Minibüslerle İlgili Derlenen Temel Veriler

Plaka Kira Beledi/Aylık	14.000 TL
Şoförün Yevmiyesi/Günlük (2 Vardiya)	800 TL
Durak Ücreti/Günlük	40 TL
Çalıştıkları Ortalama Hat Uzunluğu/Günlük	40 KM
Gidilen Toplam KM/Günlük	214 KM
Yakıt Masrafı/Günlük	900 TL
Aracın Günlük Masrafı(Yıkama, Yemek)	135 TL
Araç Bakım Masrafı/Aylık	4.340 TL
Araç Yıllık Muayene	790 TL
Motorlu Taşıtlar Vergisi	2.000 TL
Trafik Sigortası/Yıllık	11.300 TL
Şoförün SGK Primi/Aylık (2 Şoför Toplam)	4.200 TL

*Verilerin toplandığı 23-29 Mayıs 2022 tarihleri arasında ortalama 1 Dolar=16,21 TL'dir. Asgari ücret Mayıs ayında brüt 5.004 TL, net 4.253,4 TL'dir.

Minibüs işletmelerindeki paydaşların sigorta masrafları genellikle hat/plaka sahibi veya işletmecisi tarafından karşılanmaktadır. Minibüslerde işletmeci oranları taksiye göre daha azdır. Genellikle minibüs işletmelerinde faaliyet gösteren paydaşların bir tanesi araç sahibinin aile üyesidir.

Minibüs işletmelerinin güzergahları üzerinden İBB'nin otobüsleri ve metroda geçmektedir. Aynı güzergahta birden fazla toplu ulaşım aracının bulunması yolcu sayılarında düşüşe sebep olmaktadır. Bu durum minibüs işletmelerinin maliyetlerini karşılamasında zorluklara sebep vermektedir. Bazı minibüs işletmelerinin haftanın sakin olduğu günlerde maliyetlerini karşılamadığı gerekçesiyle aracını çalıştırmadığı gözlemlenmiştir.

Minibüs işletmeciliği içerisindeki faaliyet gösteren tüm paydaşların vardığı ortak sonuca göre; faaliyetlerini sürdürülebilir kılabilimleri ve verdikleri hizmetleri geliştirebilmeleri amacıyla yetkililerden bazı istekleri bulunmaktadır. Bunlar;

- Aktif faaliyet gösteren minibüs işletmelerine özel devlet destekli yakıt indirimi (Dünyada gerçekleşmekte olan enerji krizi ve Türkiye’deki döviz kurları yüzünden artış gösteren yakıt maliyetleri sebebiyle bu tür bir istekte bulunmaktadır),
- Halk otobüslerinde geçerli olan akbil sistemi ve aynı yolcu indirme-bindirme standartlarının geçerli olmasını arzu etmektedirler,
- 6111 sayılı Kanunun 51. Maddesiyle Kanuna eklenen ek 6. Maddesi ile eklenen ticari taksi ve minibüs benzeri işletmelerde geçerli olan sigorta prim ödemeleri üzerinde iyileştirme çalışmaları yapılmasını istemektedirler.

5.7.3.2.2 Minibüs şoförlerinin, minibüs taşıma sistemi içerisinde rolleriyle ilgili ifade ettiği sorunlar.

Minibüs şoförleriyle yapılan görüşmelerde, mevcut minibüs sisteminde düzeltilmesi gereken bazı problemler olduğu gözlemlenmiştir. Minibüs şoförlerinin şikayetçi olduğu, mağduriyet yaşadığı ve değiştirilmesi/düzenlenmesini istediği birtakım konular bulunmaktadır. Görüşmelerde dile getirilen şikayet ve temenniler aşağıda aktarılmıştır.

- Metro ve diğer toplu taşıma araçlarının yaygınlaşmasıyla, minibüs güzergahlarının yeniden düzenlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Geçtiğimiz yıllarda yolcu sayısında ciddi düşüş gösteren durakların kapatılmasını ve oradaki araçların başka güzergahlara dağıtılmasını gerekmektedir.
- Minibüslerin yeniden dağıtım işlemi için en son 10 yıl bekletilmişler. Bu sürenin uzun olduğunu ve daha sık gerçekleşmesi gerektiği dile getirmektedirler.
- Özellikle 2-4 yıldan beri UKOME’nin kurayla gerçekleştirdiği duraklar arası transferler ortadan kalkmıştır. Artık taksiye çevirme çalışmaları yapılarak düzenleme yapılmaya çalışılmaktadır.

- Geçmişte yapılan aralıklı transferler sonucunda yoğun olan hatlarda fazlasıyla minibüs bulunmakta. Bu yüzden yolcularda düşüş gösterilen hatlar başka duraklara transfer edilememektedir.
- Minibüste faaliyet gösterecek araçların 5 yılda bir yenilenmesi gerekmektedir. Taksilerden farklı olarak, minibüsler özel hayatta kullanıma uygun değildir. Araç sahipleri 5. yılın sonunda araçlarını değerinden çok düşük bir fiyata (hurda fiyatına) elden çıkarmaktadır. Bu durum taksilerde farklılık göstermektedir.
- Yaz aylarında, minibüslerde çalışacak şoför bulmakta zorluk yaşanıyor. Okulların kapanması ve tatiller nedeniyle işler azalış göstermekte ve kazanç düştüğü için kimse çalışmak istememektedir.
- Hat sahipleri yolcu düşüşünden çok etkilenmese de şoförlerin kazançlarında düşüş olduğu ifade edilmektedir.
- Yaz aylarında şoför bulunmasının zor olması bu durumdan kaynaklanmaktadır.
- Akbil sistemine olumlu yaklaşıyor hatta destekliyorlar. Bu sayede minibüs duraklarındaki kahya sistemine ihtiyaç ortadan kalkacaktır. Kahyalar bazı durumlarda tanıdıklarına veya yakın oldukları kişilere farklı davranabilmektedir.
- Yolculuk ücretinin nakit toplanmasıyla yaşanan birtakım usulsüzlüklerin olduğu ifade edilmiştir.
- Akbil kullanılmasıyla birlikte oluşacak havuz sistemine yoğun hatlar olumsuz yaklaşacaktır. Bu duruma genellikle düşük yoğunluktaki hatlarda faaliyet gösteren minibüsler olumlu bakacaktır.
- Akbil sistemiyle birlikte yıllardır alışıktır olunan günlük kazançta ortadan kalkacak ve aylık ödemeler gerçekleşecektir. Bu duruma adapte olmak çoğu minibüsçü için zor olacaktır.
- Minibüste 10 aydan uzun süre çalışan şoförler, işten ayrılma sebepleri ne olursa olsun araç sahibini tazminat için dava edebilmektedir. Mahkeme genellikle şoförleri haklı bulmakta ve araç sahibini haksız tazminatlar ödemeye zorlamaktadır. Bu konuyla ilgili düzenleme gelmesi ve iki tarafında haklarının adil şekilde korunmasını talep etmektedirler.

- Hat sahibi minibüsünde çalışan şoförün, çalıştığı gün oranında sgk primini doğru ödemesi durumunda yukarıdaki sorunlarla karşılaşmayacaktır. Genellikle bahsi geçen durum şoförün ödenmeyen sigortası nedeniyle tazminat davası açması ve araçta çalıştığını ispatlamasıyla olmaktadır. Bu durum aracın bağlanmasına kadar gidebilmektedir.
- Mağduriyet yaşanmaması için iki tarafında sgk priminin ödendiğinden emin olması gerekmektedir. Taksiden farklı olarak minibüslerde sgk priminin daha çok hat sahipleri tarafından ödeniyor olmasının bir nedeni de kendilerini korumaya almak istemeleridir.
- UKOME bir dönem minibüslerin günlük 450-530 arası yolcu taşımalarını sağlayacaklarını duyurmuş ancak bu konuyla ilgili bir çalışma yapmamıştır. UKOME taksilerde olduğu gibi minibüslerinde sorunlarına yeterli oranda çözüm arayışına girmemektedir.
- UKOME her minibüse günlük yolcu taahhüdünü duraklardaki araçları düzenleyerek sağlayacaktı. Ancak bu konuyla ilgili vaadini yerine getirmemiştir.
- Minibüs sahipleri taksi dönüşümüne olumlu bakmakta ve dönüşüm oranlarının artmasını talep etmektedir. Mevcut sistemde güzergahlarda gereğinden fazla minibüs faaliyet göstermektedir.
- İyi yapılan çalışmalardan biri de şoför kartlarının uygulamaya konulmasıdır. Bu sayede araçta çalışacak şoförlerin alkol ve uyuşturucu gibi kötü alışkanlıkları denetlenmektedir.
- Şoför kartsız çalıştırılan araçlar tespit edildiği takdirde anında bağlanmaktadır.
- Şoför kartlarının kontrolü genellikle sabah ve akşam saatlerinde yapılmaktadır. Ancak bu durum yeterli olmamaktadır.
- Çalışmanın yapıldığı pandemi dönemi ve sonrasında minibüslerin işleri düşüş göstermiş ve devletten destek beklemişlerdir. Ancak destek gelmediği gibi çok fazla cezaya maruz kaldıklarını ifade etmektedirler.

5.7.3.3 Taksi ve minibüslerle ilgili bazı bulguların karşılaştırılması

Özel ve toplu taşıma olarak hizmet veren taksi ve minibüs işletmeleri, özünde yolculara ulaşım hizmeti sağlamaktadır. Dolayısıyla birçok konuda benzerliklere sahiptirler. Taksi ve minibüs işletmelerinin benzerlik gösterdiği alanlar bu bölümde karşılaştırılacaktır.

Tablo 5.16. Taksi ve Minibüs İşletmelerinin Araç Sahipliği ve Kira Bedeli Açısından Karşılaştırılması

Araçların Sahiplik Durumları	Taksi		Minibüs	
	Taksi/Plaka Sahibi	İşletmeci	Hat/Plaka Sahibi	İşletmeci
	5	5	4	1
Araçların Kira Bedel Aralığı	9.000-16.000 TL		13.000-15.000 TL	

Taksi/Plaka kiralama ücretleri Anadolu yakasında, Avrupa'ya göre daha uygun fiyat aralığındadır. Taksi ve Minibüs işletmeleriyle yaptığımız görüşmeler neticesindeki verilere bakıldığında minimum ve maksimum kira bedelleri karşılaştırıldığında aralarında büyük bir fark görünmemektedir.

Tablo 5-16'da görüldüğü üzere taksi işletmeciliği yapan kişi sayısı ve taksi/plaka sahibi sayısı eşitlik gösterirken, minibüs işletmeciliğinde bu durum büyük bir düşüş göstermektedir. Minibüs işletmeleri, taksi işletmelerine nazaran daha çok aile işletmeleridir. Genellikle minibüs işletmelerinde minibüs/hat sahibinin bir adet aile üyesi ve şoför çalışmaktadır.

Tablo 5.17. Taksi ve Minibüslerin Yakıt Türü, Yakıt Masrafı ve KM Açısından Karşılaştırılması

Kullanılan Yakıt Türü	Taksi			Minibüs
	Dizel	Gaz	Benzin	Dizel
	13	7	1	
Günlük Yakıt Masrafı	510 TL			900 TL
Kat Edilen Günlük KM	381			214

Minibüs işletmeleri, taksi işletmelerinin günlük gittikleri Km'den daha azını gitmesine rağmen %76 oranında yakıtı daha fazla harcamaktadır. Bunun sebebi aracın hacim olarak daha büyük olması, tek seferde taksiye oranla daha fazla yolcu taşınması ve aracın teknik özellikleriyle ilgilidir.

Minibüs işletmelerinde genellikle tek tip dizel yakıt kullanan araçlar tercih edilmektedir. Taksi işletmelerinde kişinin araç tercihinine göre yakıt türü değişebilmektedir. Dizel yakıtın hacim olarak yoğunluğu ve ürettiği enerji benzine kıyasla daha fazladır. Aynı anda birden fazla yolcu taşıyan minibüs işletmeleri bu sebeple dizel yakıtı tercih etmektedir.

Tablo 5.18. Taksi ve Minibüslerdeki Çalışanların Çalışma Sistemleri ve Sigortalılık Durumları

	Taksi			Minibüs		
Şoförlerin Aylık Çalışma Süresi	26 Gün			22 Gün		
Şoförlerin Günlük Çalışma Süresi ve Vardiya Sayısı	14 Saat / 2 Vardiya			15 Saat / 2 Vardiya		
Şoförlerin Sigortalılık Durumları	Sigortalı			Sigortalı		
Şoförlerin Sigortalarının Ödenme Şekli	Taksi/Plaka Sahibi	İşletmeci	Şoför	Hat/Plaka Sahibi	İşletmeci	Şoför
	8 Kişi	4 Kişi	9 Kişi	20 Kişi	4 Kişi	5 Kişi

Taksi ve minibüs işletmelerindeki paydaşların 1'er tanesinin emekli olması ve taksi işletmesindeki 1 kişinin sigortasız çalışması haricinde geri kalan herkesin sigortalı çalıştığı tespit edilmiştir. İki işletmedeki paydaşlar çoğunlukla 2 vardiya ve günde ortalama 14-15 saat çalışmaktadır. Taksi işletmelerinde faaliyet gösteren paydaşlara oranla minibüs işletmelerindekiler ayda 4 gün daha fazla tatil yapmaktadır.

5.7.3.3.1 Taksi ve minibüslerin ödeme yöntemi açısından karşılaştırılması

Minibüs işletmelerinde ödeme sadece nakit parayla yapılabilmektedir. Taksi işletmelerinde pos cihazı bulundurmeyan işletmelere yolcular tarafından sıklıkla sorulmakta ve ihtiyaç duyulmaktadır. Taksi yolculuk ücretleri kullanılan yol, geçilen köprü ve mesafe üzerinden hesaplanmaktadır. Yolculuk sonunda oluşan ücret, kişilerin üzerindeki nakit miktarından fazla olabilmektedir.

Minibüs işletmelerinde bu tür bir duruma rastlanmamaktadır. Bunun başlıca nedeni taksiye oranla daha uygun fiyatlı olması ve sabit güzergâh üzerinde ulaşım sağlamasıdır. Elde ettiğimiz bilgilere göre minibüs işletmelerinde farklı ödeme yönteminin sorulması çok nadirdir. Genelde minibüs sistemine yabancı olanlar veya ikamet ettikleri şehirlerde minibüs işletmelerinin nakit harici ödeme yöntemine sahip olması nedeniyle sorulmaktadır.

Yolcuların taleplerinin fazla olmamasına rağmen minibüs işletmeleri araçlardaki nakit ödeme yönteminin kaldırılmasını ve İBB otobüslerindeki gibi kartla biniş sistemine geçilmesini talep etmektedirler. Bunun başlıca iki sebebi bulunmaktadır. İlki sistem sayesinde günlük araca binen yolcu sayısı tespit edilebilecek ve elde edilen kazançtan hırsızlık veya eksik para çıkmasının önüne geçilecektir. İkinci sebep ise, yolculuk ücretinin toplanması, para üstünün verilmesi, yolculuk ücretini ödeyen ve ödemeyen kişilerin takibinin ortadan kalkması şoförün üzerindeki yükü azaltacaktır.

5.7.3.3.2 Taksi ve minibüslerin paylaşım ekonomisi kavramı hakkındaki görüşlerinin karşılaştırılması

Yapılan görüşmelerde taksi işletmelerindeki paydaşların büyük çoğunluğunun yeterli veya az da olsa paylaşım ekonomisi hakkında bilgi sahibi oldukları tespit edilmiştir. Bunun sebebi olarak, Türkiye’de geçtiğimiz yıllarda faaliyet gösteren Uber uygulaması verilebilir.

Uber Türkiye’de kişilerin bireysel araçlarıyla yolcu taşıma hizmeti sağlamasına aracılık sağlayan bir uygulama olarak faaliyetine başlamıştır. Daha sonra taksicilerden yoğun olumsuz tepkiler almış ve konu yargıya taşınarak Uber’in Türkiye’deki faaliyetleri bir noktada kısıtlanmıştır. Günümüzde Uber, ticari plaka sahibi taksilere ufak bir komisyon karşılığında yolcu bulma ve yolcular tarafından istenen adrese çağırılması konusunda aracılık yapmaktadır. İlerleyen süreçte yaygınlaşan benzeri uygulamalarla taksi işletmeleri tam olarak paylaşım ekonomisine dahil olmasalar da konu hakkında bilgi sahibi olabilmektedir.

Paylaşım ekonomisi kavramı hakkında bilgi sahibi olma konusu minibüs işletmelerinde, taksideki duruma benzer uygulamaların gelmemesiyle daha az bilinirliğe sahiptir. Görüşmeler esnasında minibüs işletmelerindeki paydaşlar konu hakkında bilgilendirme yapılmasına dahi ilgi göstermemiş ve kavramla ilgili konuları geçiştirmiştir. Uğraşlar sonucunda bilgi sahibi olmayan 2 kişiye paylaşım ekonomisi kavramından bahsedilmiştir. Daha sonra minibüs işletmelerine etkisini olumsuz bulmuş ve içerisinde faaliyet göstermek istemediklerini belirtmişlerdir. Paylaşım ekonomisi kavramının olası etkilerini ve sonuçlarını az da olsa gören taksi işletmelerindeki paydaşlar bu konular hakkında daha olumlu ve gelişmeye açık olduklarını göstermişlerdir.

5.7.3.3.3 Taksi ve minibüs işletmelerindeki paydaşların demografik özellikleri

Tablo 5.19. Taksi ve Minibüslerdeki Paydaşların Demografik Özellikleri

	Medeni Durum				Yaş Grubundaki Kişi Sayısı		Çocuk Sahibi Olan Kişi Sayısı	
	Taksi İşletmeleri		Minibüs İşletmeleri		Taksi İşletmeleri	Minibüs İşletmeleri	Taksi İşletmeleri	Minibüs İşletmeleri
	Evli	Bekar	Evli	Bekar				
18-24	1	-	-	3	1	3	-	-
25-34	3	3	3	6	6	9	2 Kişi	2 Kişi
35-44	4	1	5	-	5	5	4 Kişi	5 Kişi
45-54	2	-	7	-	2	7	2 Kişi	7 Kişi
55-64	1	-	2	-	1	2	1 Kişi	2 Kişi
65+								

Taksi ve minibüs işletmelerindeki paydaşların demografik özellikleri; medeni durumları, bulundukları yaş grubu ve kaçının çocuk sahibi olduğuna dair bilgi yukarıdaki tabloda verilmiştir. Taksi işletmelerinde 23 kişiyle yapılan görüşmelerden 15 tanesinin demografik bilgilerine ulaşılmıştır ve yukarıdaki tablo 15 kişi dikkate alınarak hazırlanmıştır. Minibüs işletmelerinde 29 kişiyle yapılan görüşmelerde ise demografik bilgi edinilen kişi sayısı 26'dır.

İki meslek grubunda da en çok paydaşın bulunduğu yaş gurubu 25-34 yaş aralığıdır. Taksi ve minibüs işletmelerinde en az paydaşın bulunduğu yaş grubu ise 55-64 yaş aralığıdır. İki işletme içerisinde toplam görüşülen 52 kişi arasında, 25 kişi çocuk sahibidir. Bu 25 kişiyi iki meslek grubuna ayırdığımızda taksi işletmelerinde çocuk sahibi olan 9 kişi bulunurken, minibüs işletmelerinde bu sayı 16 kişiye çıkmaktadır.

Minibüs işletmelerinde kişi başına düşen ortalama çocuk sayısı 3'ken, taksi işletmelerinde bu sayı 2'ye düşmektedir. Yapılan görüşmelerde taksi paydaşlarının sahip olduğu maksimum çocuk sayısı 3'ken, bu sayı minibüs işletmelerindeki paydaşlara sorulduğunda 6'ya kadar çıkabilmektedir. Minibüs işletmelerindeki kişilerin yaşlarının ortalaması 34'ken bu sayı taksi işletmelerinde 36'ya çıkmaktadır.

5.7.3.4 Geleneksel taşımacılık sistemleriyle, paylaşım ekonomisi unsurları arasında çatışma

Taksi ve minibüsler basit usul vergilendirilmeye tabi tutulmaktadırlar. Basit usul faaliyet gösteren taksi ve minibüslerin defter tutma görevi onlar yerine bağlı oldukları oda veya birlikler tarafından yerine getirilmektedir (Organ & Güler, 2012, s. 192-193). Günün sonunda kazançlarına dair bir adet toplu fatura kesmeleri yasal olarak uygundur. Taksilerde nakit haricinde ödeme yöntemleri de bulunmaktadır. Ancak taksi ve minibüslerde yolcular tarafından en çok nakit ödeme tercih edilmektedir. Bu sebeple taksi ve minibüslerin günün sonunda kesecekleri toplu fatura bedelinin doğruluğunun ispatı son derece zordur.

Kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması amacıyla oluşturulan, basit usul vergilendirme istenilen amaçları gerçekleştiremediği gibi tersine belge düzenlememe ve kayıt dışı ekonomiyi özendirip, teşvik eder duruma gelmiştir (Kıldış, 2010; akt. Organ & Güler, 2012, s. 193).

Paylaşım ekonomisi kapsamında faaliyet gösterecek uygulamalar, tarafları bir araya getirmek vb. verdikleri hizmetleri elektronik ortamda gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla yapılan her işlem kayıt altına alınmaktadır. Genellikle paylaşım ekonomisi kapsamında faaliyet gösteren uygulamalar ödeme yöntemi olarak nakit kullanımına müsaade etmezler. Kişilerin uygulama üzerinden verdikleri hizmet karşılığında elde ettikleri kazanç konusunda yalan beyan vermeleri zordur.

Mevcut taksi ve minibüslerin kazançlarının çoğu kayıt dışıdır. Gelir ve giderleri tam olarak belli olmayan ulaşım hizmetleri, yolcularına pahalı ve konforsuz bir hizmet sunmaktadır. Gelir-gider kalemlerinin belirli olduğu, hükümet tarafından rahatça takibinin yapılabileceği, yolculara ekonomik ve yolcu dostu bir hizmet vermek için neler yapılabilir sorusunun araştırılması gerekmektedir.

Çin hükümeti 2025 yılı ulusal strateji planlarında paylaşım ekonomisini, yaratıcı ve açık bir inovasyon olarak seçmiştir (Yun, ve diğerleri, 2020, s. 17) Çin hükümetinin paylaşım ekonomisi kavramına ulusal strateji planları içerisinde yer vermesi, ekonominin büyüklüğünü ve hükümetler tarafından önemini gösterir niteliktedir.

Çalışma kapsamında taksi sistemlerinin ve özel otomobillerin ayrıntılı maliyet modellerini de inceleyen Sayım (2023)'la da bir mülakat görüşmesi yapılmıştır. Görüşme içerisinde taksi sistemindeki sorunlar, plaka tahdidi uygulamalıındaki değişikliklerin sisteme etkileri ve paylaşımli araç yolculuğunun dahil edilmesinin olasılıkları değerlendirilmiştir.

Mevcut taksi sistemleri yeniden ele alınırken paylaşım ekonomisi unsurları dikkate alınabilir. Bu tür yeni düzenlemelerle birlikte yolculukların kayıtlı hale getirilmesi hem güvenlik hem de vergisel açıdan yönetim otoritelerinin de elini güçlendirmektedir(Sayım, 2023).

Taksi ve minibüsler geleneksel ve süre gelen bir sistemin parçalarıdır. Geleneksellikle gelen bir değişime direnme, ayak uyduramama sorunu bulunmaktadır. Oysa günümüzde gelişen teknolojiler ve yaygınlaşan elektronik sistemleri içerisinde barındıran paylaşım ekonomisi sistemi daha yenilikçi ve değişime açıktır.

Yolcuların güncel istek ve ihtiyaçlarına yeterli oranda cevap veremeyen geleneksel sistemler, kendilerini geliştirerek yeniliklere uyum sağlamak yerine bunu gerçekleştiren sistemlere karşı yasal bir savaş açmaktadır. Yenilikçi sistemleri bastırmak, yasaklatmak ve içerisinde faaliyet gösteren kişileri engellemek amacıyla zaman zaman fiziksel şiddete varacak kadar ileri gidebilmektedirler.

Öte yandan paylaşım ekonomisi kapsamında yenilikçi faaliyetler gösteren uygulamalar ve içerisindeki paydaşlar, haklarını yalnızca yasal yollarla aramaktadır. İki taraf arasında yaşanan anlaşmazlıkların çoğu geleneksel sistem içerisindeki kişiler tarafından başlatılmaktadır. Paylaşımlı araç uygulaması olan Uber, Türkiye’de büyük zorluklarla karşılaşmış ve faaliyetleri yasaklanmıştır. Daha sonra yasaklanma kararı kaldırılan Uber, yalnızca ticari plaka sahibi taksilerle hizmet verebilmektedir. Martı uygulamasının oluşturduğu Tek Araçla Gidelim (TAG) uygulaması da geleneksel sistemler tarafından tehdit edilmekte ve yasal olarak engellenmeye çalışılmaktadır. Tek Araçla Gidelim, kişilerin gidecekleri güzergah üzerinden araçlarını başkalarıyla paylaşmalarına olanak sağlayan bir uygulamadır. Sabit bir ücreti bulunmayan uygulama, yolculuklardan komisyon almamaktadır.



6. MODEL VE REVİZYON ÖNERİLERİ

Hizmet ve kaliteyi arttırmak amacıyla gelişen teknolojileri benimseyen taksi ve minibüs işletme modelleri hazırlanmıştır. Oluşturulan modellerin, kişilerin özel araç satın alma ihtiyacını azaltabileceği öngörülmektedir.

Bu sayede trafikteki yoğunlukta ve salınan karbon miktarında azalma gözlemlenebilecektir. Önerilen modellerin mevcut taksi ve minibüs işletmeciliği sistemlerini geliştirmesi planlanmaktadır. Optimum faydanın tespit edilmesi amacıyla önerilen modeller mevcut sistemlerle karşılaştırılacaktır.

Çalışma pandemi ve sonrasında taksi ve minibüslerin gelir-gider durumlarının çok değişken olduğu dönemde yapılmıştır. Değişkenlik nedeniyle oluşturulacak mali tabloların taksi ve minibüs maliyet sistemlerini doğru yansıtmadığı anlaşılmıştır. Doviz kurları, enflasyon, pandeminin pazar yapısına etkileri ile gelir-giderlerdeki aşırı değişkenlik nedeniyle taksi ve minibüslerin güncel mali tabloları oluşturulmamıştır. Bu konuda daha önce yapılan kapsamlı bir çalışma referans alınmıştır.

Önceki yıllarda taksi sistemi ve alternatiflerinin mali tablolarla karşılaştırıldığı çalışmalar yapılmıştır. Çalışmalar sonucunda paylaşımlı araç yolculuklarının taksilerden daha uygun maliyetli olabileceği tespit edilmiştir.

Sayım (2017b) çalışmasında plaka tahdidinin ve kira bedelinin kaldırılması halinde taksilerdeki gelir-gider ayrıntılı olarak hesaplanmış ve 4 yeni model önerisinde bulunulmuştur. Önerilen modeller (Sayım, 2017b);

- 1) Aynı şartlar ve bağımsız taksilerin maliyetleri yeniden hesaplandığında gelir sabit tutularak yolcuya sunulabilecek maliyette %35 düşüş sağlanabilmiştir. Bu model sayesinde yolcu başına Km tarifi %35 düşüş göstererek, 2,83 TL'den 1,83 TL'ye inebilmektedir.
- 2) Taksiler tarafından elektronik araç çağırma sistemlerinin kullanılmaya başlanmasının verimlerinde artış göstereceği hesaplanmıştır. Oluşacak verim artışı ve maliyetlerde oluşacak gerileme neticesinde yolculara sunulan Km tarifi %51,94 düşüş göstererek 2,83 TL'den, 1,36 TL'ye inebilmektedir.

- 3) Tüm işletici giderlerinin operatör firma tarafından karşılandığı sistemde, operatör firmalarda yıllık %25 sermaye kazancı hesaplanmıştır. Şoförlerin gelirlerinde herhangi bir düşüş öngörülmemiştir. Şoförlerin gelir durumlarında düşüş yaşatmadan çalışma şartlarını iyileştirecektir. Bu modelde yolcu başına Km tarifi %58,65 düşüş göstererek 2,83 TL'den, 1,17 TL'ye inebilecektir.
- 4) Paylaşımlı yolculukların gerçekleştirilebileceği modeldir. Yolculuğu paylaşan kişi sayısına göre değişiklik gösterebilecek Km tarifi %86,21 düşüş göstererek 2,83 TL'den, 0,39 TL ve altına inebilmektedir.

Sayım (2017b) çalışmasında elde edilen maliyetlerdeki düşüş oranı, taksilerin güncel şartlarına uygulandığında;

- 1. Modelde yolculara sunulan KM tarifi %35 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 2,93 TL'ye inebilmektedir.
- 2. Modelde yolculara sunulan KM tarifi %51,94 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 2,16 TL'ye inebilmektedir.
- 3. Modelde yolculara sunulan KM tarifi %58,65 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 1,86 TL'ye inebilmektedir.
- 4. Modelde yolculara sunulan KM tarifi %86,21 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 0,62 TL ve altına inebilmektedir.

Dinamik fiyat paylaşım modeli, yolcuların kabul edeceği oranda yol planlamasına dayalı bir fiyat paylaşım modeli oluşturulmasıdır. Modelin amacı yolcuların maliyetlerini düşürürken, sürücülerin gelirlerinin artırılmasıdır. Modelle sağlanacak optimum indirim yolcu sayısına göre değişiklik gösterebilmektedir. Taksi yolculuklarındaki güzergahın çok yönlülüğü ele alındığında, araştırma yönlendirilmiş bir yol haritası ağı oluşturmaktadır. Birlikte yolculuk yapacak kişilerin dağıtım süreci dikkate alındığında tüm yolcular oluşturulan harita ağındaki birer düğüm konumundadır. Taksinin kapasitesi ve yolcuların konforu açısından araç içerisindeki yolcu sayısı üç kişiyi geçmemektedir. Yolculuğa katılım sağlayacak kişiler paylaşım stratejisini kabul etmektedir(Zhang, Tao, Zhang, Dong, & Zhao, 2020, s. 79-80).

Didi Ekspres, kişilere mobil uygulamalarla araç çağırma ve başkalarıyla yolculuk paylaşma imkanı sunan, konforlu ve ekonomik bir ulaşım yöntemidir. DiDi Global Inc. altında faaliyet gösteren Didi Ekspres, Asya Pasifik, Latin Amerika ve Afrika bölgelerinde faaliyet göstermektedir (DiDi Global Inc., 2023).

Çalışma Çin'in Gansu bölgesindeki Lanzhou Lanma Company'den elde edilen taksilerin GPS verileriyle yapılmıştır. Dinamik fiyat paylaşım modeline göre 2020 yılında Çin'de yapılan çalışmada taksi, Didi ekspres ve paylaşımlı araç modellerinde sürücülerin karı ve yolcuların maliyetleri hesaplanmış ve simüle edilmiştir. Sürücülerin gelirindeki artış ve yolcuların maliyetlerindeki düşüş oranları (Zhang, Tao, Zhang, Dong, & Zhao, 2020, s. 79-83);

- Normal zamanlarda taksilerin geliri %103,3 artış gösterirken, Didi ekspreste bu oran %58'dir. Yolcuların bu zamanda ortalama yolculuk maliyeti taksilerde %30,1, Didi ekspreste %45,5 düşüş göstermektedir.
- Yoğun saatlerde taksilerin gelirindeki artış %103,3 oranını korurken, Didi ekspreste bu oran %19,2'ye düşmektedir. Yolcuların yoğun saatlerde ortalama yolculuk maliyeti taksilerde %30,1, Didi ekspreste %58,9 düşüş göstermektedir.
- Gece vardiyasında taksilerin geliri %102,7 artış gösterirken, Didi ekspreste %29,4 artmaktadır. Yolcuların gece vardiyasında ortalama yolculuk masrafları taksilerde %30,2, Didi ekspreste %55,4 düşüş göstermektedir.

Zhan ve diğerlerinin (2020) Çin'de yaptıkları çalışmadaki dinamik fiyatlı paylaşım modeliyle elde edilen oranlar, Türkiye'de araştırmanın yapıldığı dönemdeki taksi ve paylaşımlı araçlara uygulandığında;

- Yolcuların normal zaman aralığındaki yolculuk maliyetleri taksilerde ortalama %30,1 düşüş göstererek KM ücreti 4,50 TL'den, 3,15 TL'ye; paylaşımlı araçlarda ise ortalama %45,5 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 2,45 TL'ye inebilmektedir.
- Yolcuların yoğun saatlerdeki yolculuk maliyetleri taksilerde ortalama %30,1 düşüş göstererek KM ücreti 4,50 TL'den, 3,15 TL'ye; paylaşımlı araçlarda ise ortalama %58,9 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 1,84 TL'ye inebilmektedir.

- Yolcuların gece vardiyasındaki yolculuk maliyetleri taksilerde ortalama %30,2 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 3,14 TL'ye; paylaşımlı araçlarda ise ortalama %55,4 düşüş göstererek 4,50 TL'den, 2 TL'ye inebilmektedir.

Paylaşım ekonomisi kavramı ve araç paylaşım uygulamaları, yolculuk maliyetlerini yarıya düşürmekle beraber yakıt tüketimine ve trafiğin azalmasına da etki etmektedir (Fellows & Pitfield, 2000, s. 9).

6.1 Önerilen Taksi ve Araç Çağırma Modelleri

Taksilere alternatif olarak önerilen tüm modellerde yolcu ve işletmeyi bir araya getiren uygulamalar kullanılmaktadır. Uygulamalar sayesinde işletmelerin vermiş oldukları hizmetin kalitesi puanlanabilecektir. Hizmetin kalitesinin kolay tespit edilmesi beraberinde iyileştirmeleri de getirecektir.

6.1.1 Bireysel işletme modelleri

Çalışma kapsamında; paylaşım ekonomisi literatürü ayrıntılı olarak incelendi, taksicilerle görüşmeler yapıldı, taksilerin maliyet sistemlerinin tespiti açısından Sayım (2017b)'ın önceki çalışması referans alındı ve taksilerde maliyet çalışması yapan Sayım (2023)'la yapılan görüşmeler sonucunda plaka tahdidinin kaldırıldığı modeller için paylaşım ekonomisi çerçevesinde detaylı öneriler sunulmuştur.

Geleneksel taksi sistemlerine alternatif olarak birbirlerini tamamlayan 3 adet bireysel model önerileri oluşturuldu ve revize edildi. Modeller avantajlı ve dezavantajlı yönleri sahiptir.

6.1.1.1 Sınırlandırılmanın kalktığı, mobil uygulama dönemi

Ticari plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırıldığı bir modeldir. Tek gelir kaynağının taksicilik olduğunu ispat eden herkes 1 adet plaka sahibi olabilmektedir. Plaka sahibinin takside faaliyet göstermesi zorunlu tutulmaktadır.

Takside çalışan herkesin plaka alabilmesi sayesinde, taksi plakaları kiraya verilen ve değerlendirilmesi beklenen yatırım araçları olmaktan çıkabilecektir.

Geleneksel taksi sistemlerinden farklı olarak mobil araç çağırma uygulamalarının kullanılması zorunlu hale getirilecektir. Kullanılacak uygulama devlet destekli olacaktır. Uygulama faaliyetlerini sürdürebilmek amacıyla yolculuk başına minimum oranda komisyon uygulayacaktır.

Uygulamanın taksilerde ortak hizmet kalitesinin oluşturulmasını sağlamak amacıyla yaptırım uygulama hakkı bulunacaktır. Uygulama aynı zamanda taksicileri de haksız şikayetlerden korumak ve yaşadıkları mağduriyetleri önlemek amacıyla çalışmalar yapacaktır.

Model, mobil uygulama kullanımının zorunlu olması ve taksi sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırılması haricinde geleneksel taksi sistemiyle benzer şekilde faaliyet göstermektedir.

6.1.1.1.1 Modelin taksilere ve yolculara sağlayacağı faydalar

- Takside çalışan kişilerin kendi plakalarını almasıyla, yetersiz kalan taksi sayısında artış gözlemlenebilecektir.
- Araç çağırma uygulamasının sisteme dahil edilmesiyle taksilerdeki hizmet kalitesi ölçülebilir hale gelebilecektir.
- Taksilerin yolcu arama derdi ortadan kalkabilecektir.
- Kira bedelinin ortadan kalkmasıyla taksicilerin günlük kira bedelini çıkarma stresi azalış gösterebilecektir.
- Azalan stres sonucunda verilen hizmet kalitesi artış gösterebilecektir.

6.1.1.2 Araç paylaşım sistemlerine direnci azaltacak model

Birden fazla taksi plakasına sahip olan kişiler ve bu plaka sahiplerine kiraya vermelerinde yardımcı olan kişi veya kuruluşlar sahip oldukları avantajı korumaya çalışmaktadırlar. Plakalarını kiraya veren plaka sahipleri ve buna aracı olan kurumlar kira gelirlerinden olmak istemedikleri için plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırılmasına karşı çıkmaktadırlar. Takside faaliyet gösteren herkesin plaka almasına izin verilmesi halinde, taksi plakalarının değerinde düşüş olabileceği ön görülmektedir. Çünkü taksicilik yapmak isteyen herkes kendi plakasına sahip olabilecektir. Bu sayede aracı kurumlardan plaka kiralamasına gerek kalmayacak ve aracı kurumlar zarar edecektir.

Yakın zamanda yüksek maliyetlerle plaka alan kişilerin, plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kalkmasına karşı çıkması ve paylaşımlı araçların devreye girmesiyle gelirlerinde düşüş olacağından korkmaları insanı bir durumdur. Bu sebeple plaka sahiplerinin oluşabilecek zararlarını ortadan kaldırmak veya azaltmak amacıyla onlara sağlanacak birtakım telafilere yer verilmektedir.

Model taksi sisteminin araç paylaşım uygulamalarına karşı oluşan direncini ortadan kaldırmayı veya azaltmayı amaçlamaktadır. Taksi sistemindeki plaka sayılarının sınırlandırılmasının kalktığı dönemde araç paylaşım uygulamalarının çoğalmasına zemin hazırlayacaktır. Kişilerin özel araçlarıyla gerçekleştireceği paylaşımlı yolculuklar sonrası, taksi durakları aracılığıyla taksilere komisyon ödeyeceği bir sistemdir.

Mevcut taksi sisteminin parçası olan kişiler yolculuk başı komisyon olarak özel imtiyazlara kavuşacaktır. Taksicilere verilecek komisyon ve tanınacak imtiyazlar nedeniyle, paylaşımlı araç yolculuğuna olan dirençlerinin ortadan kalkacağı düşünülmektedir. Model taksi sisteminden bağımsız gerçekleştirilecek, paylaşımlı araç yolculukları öncesindeki süreci kolaylaştırmayı amaçlamaktadır.

Uygulama içerisinde yer alacak kişiler, özel araçlarıyla faaliyet gösterecekleri bölgedeki taksi duraklarına bağlı çalışacaklardır. Her taksi durağının uygulama içerisinde barındırabileceği araç sayısı sınırlandırılacaktır. Bu sayede tüm taksi durakları ortalama aynı komisyon gelirini elde edebilecektir.

6.1.1.2.1 Modelin taksi sistemine sağlayacağı faydalar

- Taksi işletmelerinin paylaşımlı yolculuk sistemlerine karşı duyduğu önyargıyı ortadan kaldırılabilir.
- Yatırım maliyetlerinin fazla olması ve sayısı bakımından sınırlandırılan taksilerin ulaşamadığı yolcu kitlesine hizmet verilebilecektir.
- Yoğun saatlerde sınırlı araç nedeniyle yolcuların yaşadığı mağduriyet ortadan kalkabilecektir.
- Yolcuların yaşadığı mağduriyetler azalış göstereceği için taksi ve paylaşımlı araç yolculuğuna yaklaşımları iyileşebilecektir.
- Kişilerin özel araç satın alımlarına olan yöneliminde azalış gösterme potansiyeli taşıyabilecektir.

6.1.1.2.2 Modelin taksi durakları ve taksilere sağlayacağı imtiyazlar

- Yıl boyunca uygulamada yapılan puanlamalar neticesinde bölgedeki en iyi taksi durağına ekstra promosyon ödemeleri gerçekleştirilebilecektir.
- Az araç veya yoğunluk sebebiyle hizmet verilemeyen yolculardan, uygulama içerisindeki araçlar sayesinde kazanç elde etme imkanına kavuşabileceklerdir.
- Bölgedeki ulaşım faaliyetlerine oranla belirli gün ve saatlerde taksicilere ödenecek komisyon oranları artış gösterebilecektir.
- Sistem gelişim gösterdikçe, içerisinde yer alan taksiler uygulama içerisinde kendi duraklarını açma hakkına kavuşabilecektir.
- Taksi durakları ve taksilerin ihtiyaç ve faydalarına göre eklenebilecek birçok imtiyaz daha oluşturulabilecektir.

6.1.1.3 Araç paylaşım uygulamaları dönemi

Kişiler özel araçlarıyla, mobil uygulamalar üzerinden bir yere bağlı olmaksızın yolculara ulaşım hizmeti verebilecektir. Model taksi sistemindeki araç paylaşım uygulamalarına oluşan direncin ortadan kalktığı ve araç paylaşım uygulamalarının yaygınlaştığı bir dönemde faaliyet gösterecektir.

Kişiler kaydoldukları mobil uygulama aracılığıyla yolculara paylaşımlı araç hizmeti verecektir. Kaydolunan uygulamaya göre yolculuk başına ödenecek komisyon oranları farklılık gösterebilecektir. Paylaşımlı araç yolculuklarında bu oran genellikle %20'dir.

Uygulama içerisinde faaliyet gösterecek kişilerin geleneksel taksi sistemine oranla birçok masraf kalemi ortadan kalkacaktır. Masraf kalemlerindeki azalış sonrası yolculara sunulan Km ücretinde de düşüş öngörülmektedir. Ticari taksi plaka masrafının olmaması, uygulama içerisinde yer alabilecek potansiyel kişilerin sayısını arttırmaktadır. Uygulama içerisinde faaliyet gösterecek paylaşımlı araçlar, geleneksel taksi sistemlerinden daha konforlu ve ekonomik olacaktır.

Uygulama bölgedeki yolculuk talebine göre, araç sahiplerine bazı teşviklerde bulunabilecektir. Aktif faaliyet gösteren araç sayısının bölge içerisindeki talebe yetişemediği durumlarda, araç sahiplerinden yolculuk başına aldığı komisyon ücretini düşürerek teşvik verebilecektir.

Uygulama araçlara teşvikler verebileceği gibi hizmet kalitesinden memnun olmadığı araçlara ceza verme hakkını da bulunduracaktır. Bu sayede belirlenen şikayet sayısının üzerine çıkan araçları, yolcularına daha kaliteli hizmet vermeye yönlendirebilecektir.

6.1.1.3.1 Pik (en yoğun) gün ve saatlerde, araçlara verilebilecek teşvikler

- Yoğun saatlerde yolculuk başına uygulanan komisyon oranı düşürülebilecektir.
- Yoğun saatler arasında, anlaşmalı yakıt istasyonlarından alınan yakıtın bir kısmı karşılanabilecektir.
- Yoğun saatler sonrası anlaşmalı işyerlerinden ücretsiz veya indirimli araç iç-dış temizlik hizmetleri sağlanabilecektir.
- Ay ve yıl boyunca pik saatlerde belli sayıda aktif faaliyet gösteren araçlara, dönemsel promosyonlar verilebilecektir.

6.1.1.3.2 Modelin özel ulaşım sistemine sağlayacağı faydalar

- Kişiler ihtiyaç duydukları ulaşım hizmetini, paylaşım temelli uygulama aracılığıyla daha uygun ve kaliteli elde edebilecektir.
- İhtiyaç anında ulaşılabilir araç bulmak kolaylaşacak ve uygulamanın tercih edilirliliği artış gösterebilecektir.
- Uzun vadede hizmet kalitesi ve uygun fiyat sonucunda, kişilerin özel araç satın alma ihtiyaçları azabilecektir.
- Satın alınan araç sayısının azalması trafiği rahatlatarak doğaya salınan karbon oranında azalış gösterebilecektir.

6.1.2 Kurumsal işletme modeli

Mevcut taksi sistemindeki bireysel plaka sahipliğinin azaltıldığı veya tamamen ortadan kaldırıldığı bir modeldir. Model içerisinde çok fazla plaka, araç ve çalışan barındıracağı için büyük yatırımlar gerektirmektedir. Merkezi yönetimin benimsendiği çalışma sistemiyle taksilerde ortak kalite ve hizmet anlayışı ortaya çıkacaktır.

Model önerisinin faaliyet gösterebilmesi için taksi plakalarındaki sınırlandırılmanın kaldırılması gerekmektedir. Sayı sınırlandırılmasının tamamen kaldırılmadığı durumlarda, kurumsal işletmeler için faaliyet gösterecekleri bölgeye oranla ekstra kontenjan açılması gerekmektedir.

Plaka sayısındaki sınırlandırılmanın tamamen ortadan kaldırılması halinde, işletme içerisindeki taksiler her bölgede faaliyet gösterebilecektir. Ancak sınırlandırılmanın kalkmadığı ve ekstra kontenjan açılması durumunda, araçlar belirli bölgeler içerisinde faaliyet gösterebilecektir.

İşletme ölçek ekonomisinden yararlanarak ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetleri daha uygunu temin edebilecektir. Kurumsal işletme sisteminin devreye girmesi ve taksi duraklarının ortadan kalkmasıyla, taksi durağına ödenen pay gibi birçok masraf ortadan kalkabilecektir. Maliyetlerindeki azalış nedeniyle kurumsal işletmeler ulaşım hizmetini yolcularına daha uygun fiyata sunabilecektir.

6.1.2.1 Modelin mevcut taksi sistemine sağlayacağı faydalar

- Taksilerde ortak bir kalite ve hizmet anlayışı oluşturabilecektir.
- Takside çalışan kişiler almaları gereken haklarına kavuşabileceklerdir.
- İşletmenin gelir-gider durumu şeffaflaşacak ve vergiler daha doğru oranda ödenebilecektir.
- Sektörde boşa harcanan birçok maliyet ortadan kalkacak veya azalış gösterebilecektir.
- Sektörel gelişme, şehir içi ulaşımındaki birçok sorunu ortadan kaldırma potansiyelini barındırabilecektir.

6.1.2.2 Modelin taksi çalışanlarına ve yolculara sağlayacağı faydalar

- Şoförlerin çalışma zamanları 8 saatten 3 vardiya dönüştürülebilecektir.
- Şoförler sigorta ve sabit maaş haricinde ekstra hak ve promosyonlara sahip olabilecektir.
- Şoförlerin çalışma şartlarının iyileştirilmesi yolculara verecekleri hizmetinde iyileşmesine katkı sağlayabilecektir.
- Kurumsal firmaların birbirleriyle rekabet etmesi yolcuların birçok kampanyadan yararlanmasına sebebiyet verebilecektir.
- Yolcular kurumsal firmalar altında faaliyet gösteren taksilerde uygun ve konforlu bir ulaşım hizmetine kavuşabilecektir.
- Şoför ve yolcular arasında yaşanan birçok sorun ve sorunun oluşma nedeni ortadan kalkacağı için iki tarafta huzurlu bir ulaşım geçirebilecektir.

6.2 Önerilen Minibüs ve Toplu Ulaşım Aracı Çağırma Modelleri

Minibüsler başlangıçta toplu taşıma araçlarının ulaşım sağlamadığı bölgelere uygun fiyatlı toplu ulaşım sağlamak amacıyla ortaya çıkmıştır. Ortaya çıktığı ilk yıllarda yasadışı faaliyet gösteren minibüsler, ilerleyen yıllarda devlet kontrolünde faaliyetlerine devam etmişlerdir.

İstanbul'da mevcut durumda minibüs işletmelerinin faaliyet gösterdiği bölgelerde İBB otobüsleri ve metro gibi birçok toplu ulaşım aracı bulunmaktadır. Minibüs işletmelerinin hizmet verdiği yolcu sayılarında genel bir düşüş yaşanmaktadır. Bu düşüş bazı bölgelerde araç sahiplerinin masraflarını karşılayamayacağı kadar ciddi bir durumdur.

Minibüslerin asıl problemi toplu ulaşım araçlarının yaygınlaşması ve minibüs duraklarının yeterli oranda düzenlenmemesidir. Taksilerden farklı olarak minibüslerin sayısı ihtiyaç duyulandan fazla olmaya başlamıştır.

Minibüs ulaşımı yapısı gereği paylaşımlı gerçekleşmektedir. UKOME tarafında belirlenen güzergahlarda yolculara ulaşım hizmeti sağlayan minibüsler, azalan yolcu sayıları karşısında yeterli artış göstermeyen ulaşım ücretlerinden şikayetçi olmaktadır.

Minibüslerin sayılarının azaltılması amacıyla taksiye dönüştürülmesi gönüllülük esaslıdır. Dönüşüm çalışmaları arttırılmalı ve minibüs durakları arasında yeniden dağıtım yapılması gerekmektedir. Görüş beyan edenlerin ifadelerine göre; dönüşümün hızlandırılmadığı ve yeniden dağıtımın yapılmadığı durumlarda önerilen modeller sorunların çözümüne yeterli oranda katkı sağlayamayacaktır.

Oluşturulacak modeller mevcut minibüs sisteminin yerini almaktan ziyade onu desteklemeyi amaçlamaktadır. Minibüslerin çok sayıda kişi tarafından bir arada kullanılması model önerisi oluşturmayı zorlaştırmaktadır. Bu sebeple mevcut minibüs sistemleri için tamamlayıcı olabilecek 3 adet bireysel model önerilebilmiştir.

6.2.1 Sayıların azaldığı, akbil kullanılan model

Mevcut minibüs sisteminin korunduğu ancak bazı revizyonların yapıldığı model önerisidir. İhtiyaçtan fazla olan minibüs sayısının taksiye dönüşüm çalışmalarıyla azaltılması ve kalan minibüslerin duraklara yeniden dağıtım yapılması gerekmektedir.

Minibüsçülerinde isteği üzerine nakit ödeme yöntemi kaldırılarak akbil sistemine geçiş yapılacaktır. Dijital ortamda yolcu sayıları, günlük ve aylık oranda kazanç gibi hesaplamaların daha kolay yapılabilmesi öngörülmektedir.

Akbil (Akıllı bilet) İstanbul'da toplu taşıma araçlarında kullanılan, yolculuk ücretlerini elektronik ortamda toplamayı sağlayan bir sistemdir. 2009 yılıyla birlikte İstanbul'da kullanımdan kalkan akbil sistemi yerini İstanbulkart'a devretmiştir. Ancak halk arasında çoğunlukla akbil olarak anılmaya devam etmektedir. Akbil veya İstanbulkart gibi benzeri uygulamalar hemen her şehrin toplu taşıma sistemlerinde, ödemelerin kolayca gerçekleştirilmesi amacıyla farklı isimlerle kullanılmaya devam etmektedir. Bu sistem sayesinde toplanan yolculuk ücretleri, sistem içerisinde faaliyet gösteren araçlara pay edilebilmektedir.

Akbil sisteminin gelmesiyle birlikte duraklara havuz sistemi entegre edilecektir. Her minibüs durağının farklı oranda ve yoğunlukta yolcuya hizmet vermesi nedeniyle, havuz sistemleri duraklara özel olmak zorundadır.

6.2.1.1 Revizyonların minibüs sistemine getireceği faydalar

- Minibüs sayılarındaki azalış sonrası, minibüsler daha da değer kazanabilecektir.
- Minibüs sistemine elektronik ödeme ve takip sistemlerinin gelmesi sayesinde araç sahiplerinin kar-zarar oranlarının takibi daha kolay olabilecektir.
- Minibüslerde şoförler tarafından sözü edilen usulsüzlükleri de azaltılabilecektir.
- Nakit ödemenin ortadan kalkmasıyla minibüs şoförlerinin üzerindeki iş yükü azalabilecektir.
- Azalan iş yükü sonucunda minibüs şoförleri yolculara daha güvenli ve verimli bir yolculuk hizmeti sağlayabilecektir.
- Performansa dayalı ek ödemelerin sisteme dahil edilmesiyle, minibüs sahipleri ve çalışanları daha iyi performans göstermeye teşvik edilebilecektir.
- Minibüs sayılarındaki azalış sonucunda ve durak bazlı havuz sistemine geçilmesiyle, duraktaki minibüsler arasındaki fazla yolcu alma rekabeti azalabilecektir.
- Zaman zaman minibüs şoförlerinin yolcu toplamak amacıyla sefer saatlerine uymaması veya geciktirmesi sonucunda yolcular tarafından yaşanan mağduriyetler azalabilecektir.

6.2.2 Güzergahın değiştirilebildiği model

Taksiye dönüşüm çalışmalarına katılmak istemeyen ancak mevcut minibüs sisteminden rahatsızlık duyan minibüs sahiplerinin katılım sağlayabileceği bir model önerisidir.

Minibüs sistemindeki zorunlu güzergahların ortadan kaldırıldığı ve araç sahibine güzergâh oluşturma hakkının tanındığı bir sistemdir. Güzergâh ve hareket saati mobil uygulama üzerinden haftalık veya aylık oluşturulabilecektir. Oluşturulan güzergâh ve hareket saatinde değişiklik yapılabilir. Ancak yolcuların mağdur olmaması için belli sınırlamalar getirilmesi gerekmektedir.

Sistem içerisinde mevcut minibüs sistemlerinden daha az yolcuya hizmet verilecektir. Bu sebeple araç içerisine yalnızca koltuk sayısı kadar yolcu alınacaktır. Yolcuların güvenli ve kaliteli bir yolculuk deneyimi gerçekleştirmesi amaçlanmaktadır.

Belediyeler uygulama üzerinden araç sahiplerine teşvik sağlayabilecektir. Bu sayede az nüfusa sahip olan bölgelere ulaşım hizmeti sağlayacak kişiler olacaktır. Aksi takdirde kişiler en yüksek kazancı elde etme amacıyla nüfusun yoğun olduğu güzergahlarda hizmet vermeyi tercih edecektir.

Oluşturulan model, özel servis taşımacılığının minibüs işletmeciliği sistemine uyarlanmış versiyonudur. Oluşturulan güzergâh üzerinde kişileri belirli noktalardan alacak olan araç sahipleri, geleneksel minibüs sistemlerine göre daha pahalı olacaktır. Ancak sağladığı imkanlarla, taksi gibi özel araçlarla gerçekleştirilen ulaşım hizmetlerinden daha uygun maliyetli olacağı öngörülmektedir.

6.2.2.1 Mevcut minibüs işletmelerinden farkı ve faydaları

- Minibüs sisteminden memnun olmayan kişilerin katılımıyla, geleneksel minibüslerdeki sayı azalabilecektir.
- Araç sahibi kişiler kendi oluşturacakları güzergahlarda ulaşım hizmeti verebilecektir.
- Koltuk sayısından fazla kişiye hizmet vermeyecek olan sistem, geleneksel toplu taşıma sistemlerinden daha konforlu olabilecektir.
- Yolcuların, durakta araç bekleme ve bana yer kalacak mı endişesi ortadan kalkabilecektir.
- Bir önceki model önerisini destekleyecek bir modeldir.

6.2.3 Tanıdıkla yolculuk modeli

Model, önceki modelleri destekler niteliktedir. Uygulama içerisinde yer alan kişilerin amacı, rutin gerçekleştirdikleri ulaşım masraflarını azaltmaktır. Bunu sağlamak amacıyla “BlaBlaCar” uygulaması referans alınarak şehir içi ulaşımına uygun, toplu ve paylaşımlı araç yolcuğu modeli oluşturulmuştur.

Büyük şehirlerdeki trafikte geçirilen zamanı sıkıcı bulan ve ulaşım masraflarını azaltmak isteyen kişilerin tercih edeceği bir modeldir. Anlık hizmet vermeyen uygulama, rutin gerçekleştirilen güzergahlarda kişilere araç paylaşımı imkanı sunmaktadır. Paylaşımlı yolculuğa katılacak kişiler haftalık veya aylık güzergahlara kaydolarak birbirlerine yolculuk sözü vermektedir.

Model içerisinde aktif olarak yer alacak kişilerin iş ve okul gibi sebeplerle ayın hemen her günü ulaşım hizmetini kullanan kişilerden oluşacağı düşünülmektedir. Kişilerin birlikte yolculuk etmesi trafikteki yolcuğu keyifli hale getireceği gibi aylık ulaşım masraflarının düşmesine de katkı sağlayacaktır.

Uygulama içerisinde yer alacak araç sahiplerine; rota oluşturma, iptal etme, yeniden düzenleme ve yolculuğa katılacak kişileri almaya müsait olduğu konumları oluşturma ve değiştirme hakkı verilecektir. Bu hak yolculuğa katılacak kişilerin mağduriyet yaşamaması için birtakım sınırlandırmalara tabi olmalıdır. Araç sahibinin yaptığı değişiklik sonrası yolculara yeniden onay veya iptal hakkı tanınacaktır.

Araç sahiplerinin haklarının korunması amacıyla paylaşımlı yolculuğa katılacak kişilerinde uyması gereken bazı kurallar oluşturulmalıdır. Bunların en başında katılmaya taahhüt verdikleri yolculuk sözünün değiştirilmesi, ertelenmesi ve iptali gelmektedir. İki tarafında mağdur olmayacağı bir şekilde bu haklarının sınırlandırılması gerekmektedir.

6.2.3.1 Destek modelinin sağlayacağı faydalar

- Yolculara, minibüslerin ulaşım sağlamadığı güzergahlarda uygun fiyatlı ve konforlu bir ulaşım hizmeti sağlayabilecektir.
- Yolcuların birden fazla araç değiştirerek gittiği yerlere, tek araçla gitme imkanı oluşturabilecektir.
- Birbirlerine yakın çalışan veya okuyan kişiler arasında sosyal ilişkiler güçlenebilecek ve zamanla bireysel araç kullanım ihtiyacı azalabilecektir.

6.3 Geleneksel Sistemlerle, Önerisi Sunulan Alternatif İşletme Modellerinin Karşılaştırılması

Tablo 6.1. Mevcut taksi sistemlerinin alternatif taksi işletmecilik modelleriyle karşılaştırılması

	Geleneksel Taksi Sistemi	Bireysel İşletme Modelleri			Kurumsal İşletme Modeli
		Sınırlandırılmanın kalktığı, mobil uygulama dönemi	Araç paylaşım sistemlerine direnci azaltacak model	Araç paylaşım uygulamaları dönemi	
Plaka Kira Bedeli	Var	-	-	-	-
Yakıt Masrafı	Var	Var	Var	Var	Var
Durak Ücreti	Var	Var	-	-	-
Aracın Günlük Masrafları	Var	Var	Var	-	-
Araç Bakım Masrafı	Var	Var	Var	Var	Var
Araç Yıllık Muayene	Var	Var	Var	Var	Var
Motorlu Taşıtlar Vergisi	Var	Var	Var	Var	Var
Trafik Sigortası	Var	Var	Var	Var	Var
Şoförlerin Yevmiyesi	Var	-	-	-	-
Şoförlerin Sağlık Sigortaları	Var	Var	Var	-	Var
Paylaşım Ekonomisi Temelli Araç Çağırma Uygulaması	-	Var	Var	Var	Var
Uygulamanın Yolculuk Başına Kesinti Oranı	-	Var	Var	Var	-

Tablo 6.2. Mevcut minibüs sistemlerinin alternatif minibüs işletmecilik modelleriyle karşılaştırılması

	Geleneksel Minibüs Sistemi	Bireysel İşletme Modelleri		
		Sayıların azaldığı, akbil kullanılan model	Güzergahın değiştirilebildiği model	Tanıdıkla yolculuk modeli
Plaka Kira Bedeli	Var	-	-	-
Yakıt Masrafı	Var	Var	Var	Var
Durak Ücreti	Var	-	-	-
Araçın Günlük Masrafları	Var	Var	Var	-
Araç Bakım Masrafı	Var	Var	Var	Var
Araç Yıllık Muayene	Var	Var	Var	Var
Motorlu Taşıtlar Vergisi	Var	Var	Var	Var
Trafik Sigortası	Var	Var	Var	Var
Şoförlerin Yevmiyesi	Var	-	-	-
Şoförlerin Sağlık Sigortaları	Var	Var	Var	-
Paylaşım Ekonomisi Temelli Araç Çağırma Uygulaması	-	-	Var	Var
Uygulamanın Yolculuk Başına Kesinti Oranı	-	-	Var	Var

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Gig ekonomi ya da on-demand gibi farklı tanımlarla da günümüzde sıkça bahsedilen ve herkes tarafından kabul edilecek bir tanımının yapılması zor olan(Schor, 2014) paylaşım ekonomisi kavramı; kişinin manevi veya maddi bir çıkar elde etme isteğiyle, sahip olduğu ve âtil durumda duran mülk, eşya ya da becerilerini başkalarıyla paylaşmasına olanak sağlayan bir sistemdir(Bostman, 2013). Birçok yabancı araştırmacı, paylaşım kavramının sadece birbirlerini tanıyan kişiler arasında, maddi bir çıkar elde etmek amaçlanmadan yapılması gerektiğini savunmaktadır(Kaygısız & Demirtaş, 2016).

Paylaşım ekonomisi kavramı beklenenden daha fazla büyüme göstererek birçok kişinin ana gelir kaynağını sağlamasına yardımcı olan bir sisteme dönüşmüştür. Paylaşım ekonomisi kapsamında birçok farklı alanda sayısız işletme faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu alanlardan birisi de ulaşım sistemleridir.

Taksiler, kişileri içlerinde bulundurdıkları taksimetrelerle ücretlendirdikleri ve bu ücret karşılığında yolcuları istenilen belirli bir yere taşıyan otomobillerdir(Türk Dil Kurumu, 2021b).Minibüsler, kişilerin ulaşım ihtiyacını karşılamak için şoför hariç 16 kişinin oturarak yolculuk yapabileceği yeterli koltuk sayısına sahip ticari amaçlar uğruna yolculuk gerçekleştiren motorlu araç türlerinden birisidir(İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, 2021b).

Toplu taşıma kapsamına giren minibüsler, özel ulaşım araçlarından biri olan taksiyle birçok konuda farklı şart ve standartlara sahip olmaktadır. İki ulaşım aracının da kendi içerisinde olumlu ve olumsuz özellikleri bulunmaktadır. Taksi ve minibüsler fiyat-fayda açısından bakıldığında iki farklı noktada bulunmaktadır.

Minibüsler, taksilerden farklı olarak UKOME tarafından ayarlanan güzergahlarda düzenli seferler yapmaktadır. Düzenli sefer; önceden belirlenen saat ve ücret tarifesine uyacak şekilde, belirlenmiş yolcu indirme-bindirme bölgeleri içerisinde yolcu taşıma işlemi faaliyetidir(Karayolu Taşıma Kanunu, 2003, s. 3).

Taksiler bu konuda minibüslere göre daha özgürdürler. Kayıtlı olduğu Belediye veya Büyükşehir Belediyeleri içerisinde istenilen kurallara uyulduğu sürece, her noktadan yolcu olarak, yolcunun talep ettiği konum nerede olursa olsun ulaşımını sağlayabilmektedir. Tek istisnası belli şart ve koşullara dikkat etmesi haricinde, 5293 sayılı Belediye ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunundaki hükümler esas alındığında idari sınırlar ve mücavir alanların dışındaki yerlere yolcuların taşınmasına izin verilmemesidir(Şoförler ve Otomobilciler Fedarasyonu, 2010).

Paylaşım ekonomisi kavramını benimsemeleri halinde taksi ve minibüs işletmeleri birçok fayda elde edebilecektir. Paylaşım ekonomisi kavramını dahil edebilmek amacıyla mevcut sistemler araştırıldı ve sorunlar tespit edildi. Daha sonra taksi işletmeleri için 4, minibüs işletmeleri için 3 alternatif model önerisi ve revizyonu oluşturuldu.

Pandeminin insanlar üzerinde oluşturduğu yorgunlukla birlikte dünyada yaşanan enerji krizleri Türkiye’de çok fazla hissedilmiştir. Pandemi sonrasında kötüleşen ekonomiyle ortaya geçim sıkıntıları çıkmıştır(Kara E. , 2020, s. 279). Bu çalışmada pandemi ve pandeminin yoğun şekilde etkilerini sürdürdüğü dönemde yapılmış ve pandeminin etkilerinin sonlandığı dönemde bitirilmiştir.

Bu sıkıntılı dönemde politik ve siyasi konulardaki belirsizlik taksi ve minibüs işletmelerini olumsuz etkilemiştir. İşletmelerde birtakım sorunlar ve endişeler oluşmuştur. Yapılan görüşmelerde kişiler maddiyat içeren konuları yanıtlamaktan kaçınmış ve sorulma nedenlerini merak etmiştir. Görüşülen kişilerin ikna edilmesi sonucunda çalışmaya katılım sağlanmıştır.

Çalışmanın yapıldığı dönemde İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin minibüsleri taksiye dönüştürme ve yeni taksi plakalarının sisteme dahil edilmesi çalışmaları yürütülmektedir. Taksi ve minibüs sistemlerinde oluşacak değişimin belirsizliği, içerisinde yer alan kişileri tedirgin etmektedir. Pandeminin etkilerinin sürdüğü ve maliyetlerdeki değişikliklerin sık yaşandığı dönem taksici ve minibüsçüler için zor geçmiştir. Maliyetlerdeki yaşanan değişiklikler taksi ve minibüs sisteminin tespitinde belirsizliklere neden olmuştur. Bu dönemde ortak bir fiyat ve maliyet politikasının belirlenmesinin uygun olmadığına karar verilmiştir.

Paylaşımlı araç yolculukları geleneksel taksi sistemlerinden daha uygun maliyetlidir. Sayım (2017b)'ın çalışmasındaki maliyet tabloları bunu destekler niteliktedir. Sayım (2017b)'ın birbirini tamamlayan 4 çalışmasında; taksilerdeki plaka tahdidinin kaldırılması halinde oluşturulacak modellerdeki maliyetler, Türkiye'deki özel otomobillerin maliyet modelleri, özel araçla yolculuklardaki KM başına maliyet ve özel araçlarla oluşturulan plaka tahdidsiz modellerin karşılaştırılması yapılmıştır. Karşılaştırma sonucunda plaka tahdidinin ortadan kalkmasıyla önerilen modellerin beklenenden daha fazla potansiyel barındırdığı gözlemlenmiştir. Sayım (2017b) çalışmasında taksicilik sistemine dahil edilecek paylaşımlı yolculuk önerisinde de bulunmuştur.

Taksi ve minibüslerde yaşanan sorunlar eskisinden daha fazla dikkat çekmektedir. Pandemi sonrasındaki normalleşme dönemine alışmakta zorlanan taksi, minibüs çalışanları ve yolcuların hissettiği stresin neden olduğu düşünülmektedir. Mağduriyet yaşayan kişilerin haklarını araması, gergin bir ortamda hizmet vermeye çalışan taksi ve minibüs çalışanlarını fazladan strese sokmaktadır. Artan stres taksi ve minibüs çalışanlarından kaynaklı oluşan sorunların artmasına dolaylı olarak katkı sağlamaktadır.

3 büyükşehirle birlikte Şikâyet Var sitesinden elde edilen verilere bakıldığında; minibüslerin taksilerden daha fazla şikâyetle konu olduğu görülmektedir. Bu duruma minibüslerin toplu taşıma aracı olması ve taksilerden daha fazla yolcuyla ilgilenmesi sebep olmaktadır. Taksi ve minibüs işletmelerinin maliyetlerini karşılamak amacıyla günlük hizmet vermeleri gereken asgari yolcu sayılarında da eşitsizlik söz konusudur. Taksi işletmelerinde yaşanan sorunlar genelde talep edilen ücret karşılığında vaat ettikleri kaliteli hizmeti sağlayamadıklarında oluşmaktadır. Yaşanan bu memnuniyetsizlikler yolcuları özel araç kullanımına yönlendirmektedir.

Çalışmada minibüsçülerinde sisteme ilişkin görüşleri ve beklentileri sorgulanmıştır. Minibüsçülerin sistem hakkında şikayetçi oldukları ve düzeltilmesini istedikleri konular bulunmaktadır. İfade edilene göre bu konuların başında minibüs güzergahlarının yeniden ayarlanması ve duraklar arası dağıtım yapılması gelmektedir. Minibüsçülerin sefer saati ve güzergahları üzerindeki kontrol yetkisi UKOME'dedir. Dolayısıyla yolcuların bu konularla ilgili şikayetleri kendileri yerine UKOME'ye yapmalarını istemektedirler. Yolculuk ücretlerinin nakit toplanmasının bazı zorlukları olduğunu ve bu sebeple akbil sistemine geçilmesini arzu etmektedirler.

Çalışmada taksicilerinde sisteme ilişkin görüşleri ve beklentileri sorgulanmıştır. Şikayetçi oldukları ve düzeltilmesini arzu ettikleri konular bulunmaktadır. Taksilerde çalışan kişilerin ifade ettiklerine göre UKOME taksi sistemi ve taksicilerin haklarının korunması amacıyla yeterli çabayı göstermemektedir. Taksilerin havalimanı gibi belirli bölgelerde yolcu indirme-bindirme konusunda yaşadığı birtakım sorunlar bulunmaktadır. Taksimetre ücretlerinin yeterli olmadığını ve taksimetreye yapılan zamların plaka sahipleri ve araçlar tarafından kira bedellerinin arttırılması sonucunda etkisiz kaldığını ifade etmektedirler.

Geleneksel taksi sistemi uzun zamandır varlığını sürdürmektedir. Ancak gelişen teknolojik araçlarla uyumunu ayarlamakta geç kalmış veya tam anlamıyla sağlayamamıştır. Geleneksel taksi sisteminde yaşanan sorunların birçoğu, taksi sisteminin neredeyse ilk günkü halini korumasından kaynaklanmaktadır. Taksi sistemiyle ilgili yeterli oranda günümüz şartlarına uygun güncellemeler yapılamamıştır. Diğer yandan paylaşım ekonomisi kapsamında faaliyet gösteren araç paylaşım uygulamaları yeni trendleri takip etmekte ve güncel teknolojik imkanları kullanıcılarına sunabilmektedir. Geleneksel sistemlerle, paylaşımlı araç uygulamaları arasında yaşanan çatışmalarda kazananın uzun vadede paylaşımlı araçlar olacağı öngörülebilmektedir. Sağladığı kolaylıklar ve günümüz istek ve ihtiyaçlarına daha iyi hizmet verebilen paylaşımlı araç modelleri toplum için daha sürdürülebilir olma özelliğini taşımaktadır.

Sürdürülebilir bir dünya amacıyla alternatif enerji kaynaklarının arandığı bir dönemde, toplumların özel araç kullanımındaki artışı doğaya zarar vermektedir. Kişilerin şahsi araç yerine toplu taşıma veya paylaşımlı araç kullanmaya teşvik edilmesi gerekmektedir. Bunun için taksi ve minibüs sistemlerindeki sorunların çözüme kavuşturulması ve paylaşımlı yolculuk kavramının kişilere tanıtılması gerekmektedir.

Paylaşım ekonomisi kavramı başlangıçta kişilerin ana gelir kaynağı olmayı ve onlara düzenli gelir elde etmelerine yardımcı olmayı amaçlamamıştır. Kavramın ortaya çıkış sebebi, âtıl durumdaki mal ve hizmetleri başkalarının kullanımına sunmaktır. Paylaşım ekonomisi mal ve hizmetleri gerçek değerinden daha uyguna veya karşılıksız olarak kişilerin kullanımına sunmak amacıyla ortaya çıkmıştır.

Paylaşım ekonomisi kavramı günümüzde ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği bir sektör olmaya başlamıştır. Dünyada paylaşım ekonomisi kavramıyla ortaya çıkan birçok farklı sektör ve gelir kaynakları bulunmaktadır.

Paylaşım ekonomisi içerisinde yer alacak kişilerin genelde, atıl durumlardaki mal ve hizmetleriyle ek gelir elde etmek amacıyla katılım sağlayacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte paylaşım ekonomisi faaliyetleri artık kişiler için ana gelir kaynağına dönüşmeye başlamıştır. Sayım (2023)'la yapılan görüşmede paylaşım ekonomisinden gelir sağlayan kişilerin, gelirlerinin vergilendirilmelerinde eksiklikler olduğu tespit edilmiştir. Çok sayıda kişinin ana gelir kaynağı olarak paylaşım ekonomisinden yararlanması nedeniyle paylaşım ekonomisi kavramı alternatif bir pazar olarak düşünülebilecektir. Bu nedenle paylaşım ekonomisiyle ilgili düzenlemeler yapılması ve yeni bir pazar olarak kabul edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Geleneksel taksi işletmelerine alternatif olarak oluşturulan ve revize edilen bireysel modellere bakıldığında, taksi sistemi açısından en büyük bireysel faydayı plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırıldığı model için geliştirme önerisi vermektedir. Araç paylaşım sistemlerine geçişteki, mevcut sistemin direncini azaltacak revizyon önerisi ve pik saat ve günlerdeki talebe yönelik revizyon önerisi daha çok oluşturulacak yeni sistemi destekler niteliktedir. Kurumsal işletme model önerisi, plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırıldığı model önerisinin daha merkezi ve sistematik halidir.

Taksi işletmeleri için oluşturulan alternatif 4 modelde, taksilerin gün içerisinde yolcuyla gittiği mesafeyi önemli oranda arttıracakı öngörülmektedir. Buna uygulamalar aracılığıyla işletme ve yolcunun daha pratik bir şekilde etkileşim kurması sebep olabilecektir. Araçlar trafikte yolcu bulmak amacıyla gereksiz seyahat etmeyerek benzin maliyetini düşürebilecektir. Taksilerin gün içerisindeki doluluk oranında yaşanacak artış, hissettikleri finansal endişelerin azalmasına sebep olabilecektir. Artan gelir ve azalan maliyetler karşısında taksiler yolcularına daha kaliteli ve uygun fiyatlı hizmet sağlayabilecektir.

Paylaşım ekonomisi temelli araç çağırma uygulamaları işletmeler ve yolcular açısından geleneksel taksi sistemlerine göre daha ekonomik ve konforludur. Ekonomiklik işletmeler açısından, plaka kiralama gibi birçok maliyetin ortadan kalkmasıdır. İşletmeler azalan maliyetleri sonucunda yolculara daha uygun fiyata hizmet verebilecektir. Paylaşım ekonomisi temelli araç çağırma uygulamalarında çağırılacak araç tipi istenilen konfor özelliklerine göre seçilebilmektedir. Uygulama üzerinden 7/24 araç çağırabilmektedir. Bu sebeple sokakta araç arama derdi veya beni alacak mı kaygısı ortadan kalkarak daha konforlu bir ulaşım hizmeti sunabilecektir.

Katzev (2003) Portland'daki araç paylaşım uygulamasının kişileri alternatif ulaşım araçlarına yönelmelerini sağlamakta başarılı bir iş çıkardığını ifade etmektedir.

Geleneksel taksi sistemine alternatif ve sürdürülebilir 2 model bulunmaktadır. Bunlar; plaka sayılarındaki sınırlandırılmanın kaldırıldığı model için geliştirme önerisi ve kurumsal modeldir. Bu model plaka sayısındaki sınırın kaldırılması ve araç çağırma uygulamalarının sisteme dahil edilmesi haricinde geleneksel taksi sistemlerine çok benzemektedir. Çok sayıda aracı bünyesinde bulunduran ve standartlaşmayı sağlayarak maksimum çalışan-yolcu faydasını elde edebilecek sistem ise kurumsal model önerisidir.

Geleneksel minibüs işletmelerine alternatif olarak sunulan modeller içerisinde işletmeler en çok faydayı minibüs sayılarının azaltıldığı ve durak bazlı havuz ödeme sisteminin getirildiği model önerisinde elde edebilecektir. Güzergahı araç sahibinin belirleyebildiği model önerisi, mevcut minibüs sisteminden rahatsız olan ancak minibüşçülük yapmaya devam etmek isteyen kişilere hitap etmektedir. Hem bu sayede mevcut minibüs hatlarındaki araç sayılarında azalma da gözlemlenebilecektir.

Oluşturulan son model önerisi ise minibüslerin hizmet vermediği güzergahlarda yolculuk yapanlar veya birden fazla araç değiştirmek zorunda kalan kişiler için daha uygundur. Bu kişilerin maliyetlerini düşürmek amacıyla birlikte yolculuk etmesine aracı olunmaktadır. Dolayısıyla tek amacı önceki iki model önerisini desteklemek ve ulaşamadıkları yerlerde yolcuların masraflarını azaltmaktır. Model önerileri arasında geleneksel minibüs sisteminin yerini almaya en uygun olanı ilk model önerisidir.

Mevcut ulaşım sistemlerinde ve önerilen modellerde sistemin devamlılığı araçlarda şoför olarak çalışacak kişilere bağlıdır. Daha önceki çalışmalarda görüşme yapılan kişilerin %62, %65 ve %79,3'ünün faaliyet gösterdikleri araçta şoför olarak çalıştığı ortaya çıkmıştır(Eryılmaz, 2008, s. 68-69). Bu çalışma kapsamında yapılan görüşmelerde bu oran 65,21'dir. Önceki 3 çalışma ve bu çalışmadan elde edilen veriler bir arada ele alındığında, taksi işletmelerinde faaliyet gösteren kişilerin büyük çoğunluğu şoförlerdir.

Genellikle araç sahipleri plakalarını kiralayarak pasif gelir elde etmektedir. Plaka kiralama işlemleri çoğunlukla aracılar tarafından gerçekleştirilmektedir. Şoförlerin faaliyet gösterdiği ve zorluklarına katlandığı taksicilikten aracı kurumlar ve plaka sahipleri haksız kazanç elde etmektedir. Aracıların ve plaka sahiplerinin talep ettiği fahiş fiyatlar taksicilerin çalışma şartlarını zorlaştırmakta ve sistemi olumsuz etkilemektedir.

Edinilen bilgiye göre minibüs işletmelerinde faaliyet gösteren 2 şoförden biri genellikle araç sahibinin aile üyesi olmaktadır. Ancak minibüs işletmelerinde görüşme yapılan kişilere bakıldığında %82,75'i şoför olarak çalışmaktadır.

Yapılan görüşmelerde taksilerdeki paydaşların büyük çoğunluğu paylaşım ekonomisi kavramının ulaşım sektöründeki gelişimini olumlu karşılamaktadır. Ancak yapılan görüşmeler toplam taksilerin küçük bir kısmını temsil etmektedir. Kişilerin özel araçlarıyla kaliteli ve uygun fiyatlı ulaşım sağlamalarını haksız rekabet olarak gören kişilerde bulunmaktadır(Kişi, 2018, s. 64).Bu yanlış düşünceyi ortadan kaldırmak amacıyla araç paylaşım sistemlerine geçişteki, mevcut sistemin direncini azaltacak revizyon önerisi oluşturulmuştur. Bu aynı zamanda Kişi'nin (2018) bahsettiği üçüncü yol olarak da düşünülebilecektir.

Kaygısız ve Demirtaş'ın (2016) bahsettiği gibi Türkiye'de faaliyet gösteren araç çağırma uygulamaları kullanıcılarına birçok konuda güven verememektedir. Bunlar uygulama aracılığıyla paylaştıkları kişisel verileri ve uygulamayı kullandıkları esnada can güvenlikleridir. Yerli araç çağırma uygulamaları uzun vadede etkilerini kaybetmekte ve kullanıcılarını küresel platformlara kaptırmaktadır.

Bir diğer çalışmada Türkiye'de geliştirilen araç çağırma uygulamalarının sağladığı işlevsellik ve imkanlar açısından uluslararası uygulamalardan eksik kaldığını tespit etmiştir(Yüce, Çoban, İnanır, & İşler, 2021, s. 411).

2017 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından başlatılan İTaksi uygulaması, görüşmelerin yapıldığı tarihler arasında faaliyet vermemektedir. Yapılan görüşmelerde bu durumun bir süredir devam ettiği ortaya çıkmıştır. Uygulamanın uzun süredir düzeltilmemesi ve konu hakkında açıklama yapılmaması kullanıcılarını hayal kırıklığına uğratmaktadır.

Paylaşım ekonomisi kapsamında faaliyet gösteren uygulamaların ve şehir yönetimlerinin çıkarları aynı çizgidedir, ancak yasa düzenleyicilerle erken ilişki kurmadaki başarısızlık nedeniyle kişilerde paylaşım ekonomisi uygulamaların yasal boşluklardan yararlanmaya çalıştığı şüphesi ortaya çıkmaktadır (Peen & Wihbey, 2016; akt. Yun, ve diğerleri, 2020, s.3). Bu durum genelde mevcut sistemdeki paydaşların uygulamalara karşı çıkararak yasaklatma veya kısıtlatma çabalarına girebilmesine olanak sağlamaktadır.

Geleneksel taksi sistemleri ve paylaşımlı araç uygulamaları arasında bir çıkar çatışması bulunmaktadır. Yolcular daha konforlu ve ekonomik olması nedeniyle paylaşımlı araçları tercih etmektedir. Dolayısıyla geleneksel taksi sistemlerinin pahalı olması ve yeterli konforda hizmet verememesi kazançlarında düşüşe neden olmaktadır. Alternatiflerinin bulunmadığı dönemlerde yolcular mecburiyet nedeniyle taksileri tercih etmektedirler. Bu sebeple geleneksel taksi sistemleri paylaşımlı araç uygulamalarını yasaklatarak kendilerini tek ve vazgeçilmez hale getirmek istemektedirler.

Martı uygulaması yakın zamanda Tek Araçla Gidelim (TAG) platformunu kullanıcılarıyla paylaştı. TAG platformu sayesinde kişiler araçlarını başkalarıyla paylaşarak birlikte yolculuk yapabilecektir. TAG platformundan yararlanmak için en az 10 Martı yolculuğu yapmak gerekmektedir. Martı uygulaması TAG platformu ile gerçekleştirilen yolculuklardan komisyon almadığını ve yapılan yolculukların hatır taşımacılığı kapsamında gerçekleştirildiğini belirtmektedir(Martı, 2023). İstanbul Taksiciler Esnaf Odası bu platformun sunduğu hizmeti korsanlık olarak tanımlamış ve yasal işlemler başlatmıştır(Yeni Akit Gazetesi, 2022).

Uber'in Türkiye'de faaliyete başladığında engellendiği gibi Martı TAG platformu da engellenmek istenmektedir. Taksi işletmelerinin TAG platformunu da engellemeyi başarmaları durumunda ülkemizin paylaşımlı yolculuğa hazır olmadığı görülebilecektir. Ulaşım hizmeti alan yolcuların paylaşımlı yolculuğa olumlu yaklaştığı ve taksi uygulamalarından daha çok tercih ettiği ortadadır.

Çin hükümeti 2025 yılı ulusal strateji planlarında paylaşım ekonomisini, yaratıcı ve açık bir inovasyon olarak seçmiştir (Yun, ve diğerleri, 2020, s. 17). Genellikle Türkiye'de olduğu gibi hükümetler yaptıkları düzenlemelerle paylaşım ekonomisi gibi yeniliklerin popülerliklerini azaltır ve gelişimlerini yavaşlatır (Barry & Caron, 2014, s. 69).

Taksi ve minibüs işletmelerine paylaşım ekonomisi kavramına uygun şekilde paylaşımlı yolculuk sistemlerinin dahil edilmesi gerekmektedir. Dahil edilemediği takdirde, kişilerin taksi ve minibüs işletmelerini yatırım aracı olarak görmeleri engellenmelidir. Bunun için iki işletme türünde de araç sayılarındaki sınırlandırma kaldırılmalıdır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi taksi ve minibüs işletmelerindeki sorunlar için çözüm arayışında olduğunu ifade etmektedir. Bu amaçla yakın tarihte 750'si minibüs, toplam 1000 araç taksi işletmesine dönüştürülmüştür. 30 Kasım 2022 tarihinde 2022/12 sayılı UKOME görüşmesinde; ilerleyen süreçte 1803 adet minibüsün taksiye dönüştürülmesine ve kalan minibüs işletmeleri içinde güzergâhlarda düzenleme yapılmasında karar kılınmıştır(İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022).

Ülke ekonomisinin daha istikrarlı olduğu bir dönemde gerçekleştirilecek araştırmada, şletmelerin kazançlarına ilişkin verilere ulaşmak mümkün olacaktır. Kazanca dair elde edilen bilgilerle maliyet analizlerinin yapılması şletmelerinin mali durumlarını daha iyi ortaya çıkaracaktır.

İleride benzer konularda yapılacak çalışmalara İstanbul'a ek olarak Ankara ve İzmir illerindeki taksi ve minibüs şletmeleri de dahil edilebilir. Bu sayede 3 büyükşehirdeki maliyetler ve sorunlar tespit edilerek ülke genelinde varılacak sonuç daha gerçekçi olacaktır.

Merkezi yönetim ve yerel yönetimler dahil olmak üzere bütün paydaşların paylaşım ekonomisi kavramını ve uygulamalarını daha yakından gözden geçirmeleri gerekmektedir. Bu çerçevede ulusal ve yerel politikaların belirlenmesi faydalı olacaktır. Belirlenecek politikaların uygulanabilmesi için yasal mevzuatın güncellenmesi ve teknolojik gelişmelere uyumlulaştırılması gerekmektedir. Böylece mevzuat ve fiili uygulamalardaki çatışmalar azalabilecek ve teknolojinin getirdiği kolaylıklar ile maliyet avantajları ekonomiye katkı sunabilecektir. Ayrıca faaliyetlerin vergilendirilmesi, düzenlenmesi, kontrol ve denetimi kolaylaşacaktır.

KAYNAKÇA

- Ahlat Belediyesi. (2021). *Mülkiyeti Ahlat Belediyesine ait minibüs hattı 10 yıllığına ihale usulü ile kiraya verilecektir*. Ocak 31, 2022 tarihinde ilan.gov.tr: <https://www.ilan.gov.tr/ilan/791967/vasita/ticari-arac-ve-ticari-hat-plaka/mulkiyeti-ahlat-belediyesine-ait-minibus-hatti-10-yilligina-ihale-usulu-ile-kiraya-verilecektir> adresinden alındı
- Airbnb. (2021, Şubat 22). *Airbnb'yi Airbnb Yapan Nedir*. Ekim 14, 2021 tarihinde Airbnb: <https://news.airbnb.com/what-makes-airbnb-airbnb/> adresinden alındı
- Airbnb. (2021b). 2021. Ekim 14, 2021 tarihinde Airbnb: <https://www.airbnb.com.tr/2021> adresinden alındı
- Aktürk, N., Akdemir, O., & Üzkurt, İ. (2003). Trafik Işık Sürelerinin Neden Olduğu Çevresel Taşıt Gürültüsü. *Gazi Üniversitesi Müh. Mim. Fak. Dergisi*, 71-87.
- Akyol Taksi. (2022). *Anasayfa*. Ocak 4, 2022 tarihinde Akyol Taksi: <https://www.akyoltaksi.com/> adresinden alındı
- Aloisi, A. (2016). Commoditized Workers. Case Study Research on Labour Law Issues Arising from a Set of 'On-Demand/Gig Economy' Platforms. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 653-690.
- Altuntaş, T., Sertbaş, K., Gönener, U., Uzuner, M. E., Gönener, A., & Bahadır, T. K. (2020). Yerel Yönetimlerde Fiziksel Hareketin Sürdürülebilirliğini Destekleyen KOBİS (Kocaeli Bisikletli Ulaşım Sistemi) Projesinin Yönetim ve Uygulama Süreçlerinin İncelenmesi. *Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 277-296.
- Avcılar, M. Y., Canoğlu, M., & Alkeveli, A. (2010). Sahiplik Etkisinin Araç Paylaşımına Yönelik Tutum ve Niyet Üzerindeki Etkisinin Analizi. *Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14-35.
- Ay, V. (2020, Ocak 22). *Esnaf Taksi Yönergesine Karşı*. Mart 11, 2022 tarihinde Sabah Gazetesi: <https://www.sabah.com.tr/ankara-baskent/2020/01/22/esnaf-taksi-yonergesine-karsi#:~:text=Ba%C5%9Fkentte%20420%20durak%207%20bin,10%20ya%C5%9F%C4%B1ndan%20b%C3%BCy%C3%BCK%20ara%C3%A7%20%C3%A7al%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1r%C4%B1lmayacak>. adresinden alındı

- Ayataç, H. (2016). Kentsel Ulaşım Planlaması ve İstanbul. *İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Dergisi*, 31-35.
- Aydemir, S. S., & Kurtulgan, K. (2021). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Deniz Yolları Taşımacılığı ve Nakliyatı (1923-1932). *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 637-649.
- Aydın Şöförler Odası. (2022). "M" Plaka ile İlçe ve Mahalleler Arasında Toplu Taşımacılık Yapan Araçların Çalışma Usul ve Esaslarına Dair Yönetmelik. Ocak 20, 2022 tarihinde Aydın Şöförler Odası: <https://www.asof.org.tr/page/m-plaka-ile-ilce-ve-mahalleler-arasında-toplu-tasimacilik-yapan-araclarin-calisma-usul-ve-esaslarina-dair-yonetmelik> adresinden alındı
- Aydın, F. (2019). Paylaşımlı Ofislerde Mekan Organizasyonu Üzerine Bir İnceleme. Bursa: Bursa Uludağ Ünivresitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Bakanlar Kurulu. (1986, Mayıs 3). 86-10553 Sayılı Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar. Ankara: Resmi Gazete. Ocak 1, 2022 tarihinde <https://tuhim.ibb.gov.tr/mevzuat/> adresinden alındı
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısında Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 340-377.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açidan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri Dergisi*, 63-86.
- Ballı, S., Dikmen, E., & Sağbaş, E. A. (2018). Sürdürülebilir Ulaşım Sistemlerinin Bulanık VIKOR Yöntemi ile Değerlendirilmesi. *International Conference on Intelligent Transportation Systems* (s. 73-76). Bandırma: Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi.
- Baran, S., & Esmer, S. (2018). Demiryolu Taşımacılığının Lojistikteki Önemi ve Türkiye'deki Mevcut Durumu Hakkında Bir Değerlendirme. IV. *International Caucasus-Central Asia Foreign Trade And Logistics Congress* (s. 325-334). Didim/Aydın: Aydın Menderes Üniversitesi.
- Bardakçı, A., & Madak, N. (2021). İstasyonsuz Bisiklet Paylaşım Sistemlerinin Yükselişi ve Düşüşü Üzerine. *Pamukkale Üniversitesi İşletme Araştırmaları Dergisi*, 668-689.
- Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2014). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research*, 881-898.

- Barry, J. L., & Caron, P. L. (2014). Tax Regulation, Transportation Innovation,. *SSRN Electronic Journal*, 69-84.
- Barry, J., & Caron, P. L. (2014, Aralık). Tax Regulation, Transportation Innovation, and the Sharing Economy. *SSRN Electronic Journal*, s. 69-84.
- Biletall. (2021). *Türk Havayolu Şirketleri Listesi ve İsimleri Nedir?* Kasım 6, 2021 tarihinde Biletall: <https://www.biletall.com/ucak-firmalari> adresinden alındı
- BiTaksi. (2021). *BiTaksi Nedir*. Ekim 13, 2021 tarihinde BiTaksi: <https://www.bitaksi.com/bitaksi-nedir/index.html> adresinden alındı
- BiTaksi. (2021b). *Şirketler için BiTaksi*. Ekim 13, 2021 tarihinde BiTaksi: <https://www.bitaksi.com/sirketler-icin-bitaksi/index.html> adresinden alındı
- BlaBlaCar. (2021). *Hakkımızda*. Ekim 13, 2021 tarihinde BlaBlaCar: <https://blog.blablacar.com.tr/about-us> adresinden alındı
- BlaBlacar. (2022). *Yolculuk Tercihleri*. Şubat 23, 2022 tarihinde BlaBlacar: <https://www.blablacar.com.tr/dashboard/profile/preferences> adresinden alındı
- Bostman, R. (2013, Kasım 21). *The Sharing Economy Lacks A Shared Definition*. Ekim 19, 2021 tarihinde Fast Company: <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition> adresinden alındı
- Bostman, R., & Rogers, R. (2010). *What's Mine Is Yours*. HarperCollins e-books.
- Bozkurt, C., Pelit, İ., & Irmak, E. (2018). Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı. 3. *Uluslararası Sosyal Beşeri ve Eğitim Bilimleri Kongresi*. Kasım 11, 2021 tarihinde <https://atif.sobiad.com/index.jsp?modul=makale-detay&Alan=sosyal&Id=AW4QBHAJyZgeuuwfeBJX> adresinden alındı
- Bölen, M. C., & Çeliker, O. (2021). Paylaşımlı Elektrikli Scooter Hizmetlerini Kullanma Niyetinde Etkili Olan Faktörler. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 1101-1123.
- Bulut, S. (2019). Kent İçi Ulaşımında Geleneksel Toplu Taşıma Sistemlerine Alternatif Çözümler: Ankara İli "Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı" Örneği. Ankara: Ankara Üniversitesi, Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı Dönem Projesi.

- Cambridge Dictionary. (2021). *Cambridge Dictionary; Sharing Economy*. Ekim 4, 2021 tarihinde Cambridge Dictionary: <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/sharing-economy> adresinden alındı
- Cambridge Dictionary. (2021b). *Water Taxi*. Aralık 20, 2021 tarihinde Cambridge Dictionary: <https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/water-taxi> adresinden alındı
- Can, D., & Yavaş, V. (2012). Türk Sıcak Hava Balonculuğu: Dünü, Bugünü ve Yarını. *I. Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi*. İzmir. https://www.academia.edu/13427805/T%C3%9CRK_SICAK_HAVA_BALONCULU%C4%9EU_D%C3%9CN%C3%9C_BUG%C3%9CN%C3%9C_VE_YARINI adresinden alındı
- Coean, M. (2015, Nisan 14). *BlaBlaCar Has Turned Ride-Sharing Into a Multi-Million-Euro Business*. Şubat 23, 2022 tarihinde Wired: <https://www.wired.co.uk/article/blablacar> adresinden alındı
- Çabuk, S., Doğan Südaş, H., & Zeren, D. (2015). Sahip Olmak Yerine Paylaşmak: Tüketicilerin Paylaşma Davranışlarının Unsurlarının Belirlemeye Yönelik Bir Çalışma. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 151-168.
- Çadırcı, M. (1991). Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 153-167.
- Çakar, A. E. (2001). Ellilerden Günümüze Ulaşım Politikaları. *Mühendis ve Makine Dergisi*.
- Çakıcı, F. Z., Karakuş Yılmaz, T., Karaman, E., Kurşun, E., & Şimşek, G. (2017). Kullanılabilirlik Kavramının Alanyazına Dayalı Değerlendirilmesi ve Bir Kavramsal Çerçeve Önerisi: "Şehir Kullanılabilirliği" Yaklaşımı. *ATA Planlama ve Tasarım Dergisi*, s. 55-62.
- Çam, Ü. (2016). Havayolu Taşımacılığı Piyasasının Teorik Analizi. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi KAÜİİBFD*, 711-725.
- Çevik, O., & Uyar, E. (2021). Ekonomide Yeni Trend: Paylaşım Ekonomisi ve Tüketicilerin Bakış Açısı. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 16-37.
- Çolak, A. O. (2011). Karayolu ve Demiryolu Ulaşım Sistemlerinin Ekonomik Etkinlik Analizi. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Deniz, T. (2016). Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 135-156.

DiDi Global Inc. (2023). *About Us*. Haziran 23, 2023 tarihinde DiDi: <https://web.didiglobal.com/> adresinden alındı

Duayen. (2014, Ocak). *Yarım Taksi Plakası Nasıl Alınır?* Ocak 1, 2022 tarihinde Duayen: <https://www.duayen.com/otomotiv/yarim-taksi-plakasi-nasil-alinir> adresinden alındı

Duman, T., Ayduğan, P., & Koçak, G. N. (2007). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinde Hizmet Kalitesi, Hizmet Değeri, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati İlişkileri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 151-177.

Düzcü, L. (2014). Yakınçağ Türk Denizcilik arihinde Yaklaşımlar, Zorluklar ve Temel Çalışma Alanları Üzerine Bir Deneme. *Tarih Dergisi*, 97-122.

Ege Telgraf. (2019). *Entaksi İzmir 7 Ocak'ta Hizmete Açılıyor*. Ekim 13, 2021 tarihinde Ege Telgraf: <https://www.egetelgraf.com/entaksi-izmir-7-ocakta-hizmete-aciliyor/> adresinden alındı

Elbirlik, G. (2008). Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Uluslararası İşletmecilik Programı, Yüksek Lisans Tezi.

En Taksi. (2021). *Hakkımızda*. Ekim 13, 2021 tarihinde En Taksi: <http://www.entaksi.com.tr/#hakkimizda> adresinden alındı

Erdoğan, A. (2014). Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığında Türkiye'nin Yeri. İstanbul: İstanbul Medeniyet Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Ergün, M., Atahan, A. O., & Topuz Kiremitçi, S. (2020). *İstanbul Taksi Sisteminin İncelenmesi ve Gelecek İçin Stratejik Yaklaşımlar Hakkında Teknik Rapor*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama-Araştırma Merkezi.

Ertin, G. (1993). Karayollarının Mekana Etkisi Üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi). *İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, 73-87.

Eryar Ünlü, D. (2017, Temmuz 27). *Yeni Bir İş Modeli: On-demand Ekonomisi*. Ekim 7, 2021 tarihinde Dünya: <https://www.dunya.com/surdurulebilir-dunya/yeni-bir-is-modeli-on-demand-ekonomisi-haberi-374753> adresinden alındı

Eryılmaz, A. (2008). Taksi Şoförlüğü Yapan Kişilerin Yaşam Tarzları ve İş Yaşamı Hakkındaki Düşüncelerinin İş Doyumuyla İlişkisi. İstanbul: Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi. <http://openaccess.maltepe.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12415/716> adresinden alındı

- Eyidilli, S. (2013, Mart 7). *BiTaksi*. Ekim 13, 2021 tarihinde Webrazzi: <https://webrazzi.com/2013/03/07/bitaksi/> adresinden alındı
- Fellows, N. T., & Pitfield, D. (2000). An Economic and Operational Evaluation of Urban Car-Sharing. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, (s. 1-10).
- Fidan, A. (2014). Düünden Bu Güne Kabotaj ve Türk Denizciliğideki Yeni İvmelenmeler. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 61-69.
- François Cordeau, J., Laporte, G., Yves Potvin, J., & Savelsbergh, M. W. (2007). Transportation On Demand. C. Barnhart, & G. Laporte içinde, *Handbooks in Operations Research and Management Science - Transportation* (s. 429-466). doi:[https://doi.org/10.1016/S0927-0507\(06\)14007-4](https://doi.org/10.1016/S0927-0507(06)14007-4)
- Freecycle. (2021). *Hakkında*. Ekim 13, 2021 tarihinde Freecycle: <https://www.freecycle.org/pages/about> adresinden alındı
- Freecycle. (2021b). *Ana Sayfa*. Ekim 13, 2021 tarihinde Freecycle: <https://www.freecycle.org/> adresinden alındı
- Freecycle. (2022). *Misyon*. Şubat 23, 2022 tarihinde Freecycle: <https://www.freecycle.org/pages/about#Mission%20Statement> adresinden alındı
- Garbarova, M., & Vartiak, L. (2021). Consequences Of The Sharing Economy on Passenger Transport. *Transportation Research Procedia*, 57-62.
- Girginer, N., & Cankuş, B. (2008). Tramvay Yolcu Memnuniyetinin Lojistik Regresyon Analiziyle Ölçülmesi: Estram Örneği. *Yönetim ve Ekonomi*, 181-193.
- Güncel Fiyatları. (2021). *Taksi Plaka Fiyatları 2021 Listesi*. Ocak 4, 2022 tarihinde Güncel Fiyatları: <https://www.guncelfiyatlari.com/taksi-plaka-fiyatlari/> adresinden alındı
- Gündüz, M. Z., & Daş, R. (2018). Nesnelerin interneti: Gelişimi, bileşenleri ve uygulama alanları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 327-335.
- Güngör, D. (2021, Ağustos 21). *55 Yılda Sadece Bin 881 Yeni Taksi*. Kasım 26, 2021 tarihinde BirGün: <https://www.birgun.net/haber/55-yilda-sadece-bin-881-yeni-taksi-355929> adresinden alındı

Gürses Gazetesi. (2021, Kasım 1). *Minibüs Şoförü Maaşı Ne Kadar? Minibüs Şoförü Ne İş Yapar?* Ocak 27, 2022 tarihinde Gürses gazetesi: <https://www.gursesgazetesi.com/yasam/minibus-soforu-maasi-ne-kadar-minibus-soforu-ne-is-yapar-h79649.html> adresinden alındı

Hatipler, M., & Köksalan, N. (2021). Dijital Dünyada Yeni Nesil Ekonomik Bir Model: Paylaşım Ekonomisini Anlamak. *El Ruha 8th International Conference On Social Sciences* (s. 75-85). JORDAN: Mutah University.

Havacılık ve Uzak Portalı. (2020, Temmuz 3). *Helikopter Nedir?* Aralık 17, 2021 tarihinde Havacılık ve Uzak Portalı: <https://www.havauzak.org/helikopter-nedir.html> adresinden alındı

İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. (2021). *Taksi Dolmuşlar*. Kasım 28, 2021 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü: <https://tuhim.ibb.gov.tr/taksi-dolmuslar/> adresinden alındı

İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. (2021b). Kasım 28, 2021 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü: <https://tuhim.ibb.gov.tr/minibusler/> adresinden alındı

İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü. (2021c). *Taksiler ve Lüks Taksiler*. Aralık 25, 2021 tarihinde İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü: <https://tuhim.ibb.gov.tr/taksiler/> adresinden alındı

İBB UKOME Kararı: 2009/3-13. (2009, Haziran 25). *Ukome Kararları (Karar No: 2009/3-13)*. Ocak 5, 2022 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü: <https://ulasim.ibb.gov.tr//KararArsivi/UKOME/UKOME-2009-3-13.pdf> adresinden alındı

Imam, R. (2022). Regulating The Transport Sharing Economy and Mobility Applications in Jordan. *International Journal of Business Innovation and Research*, 101-120.

İMOD. (2022). *Ücret Tarifeleri*. Ocak 26, 2022 tarihinde İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası: <http://www.imod.org.tr/bilgi5.html> adresinden alındı

İnternet Haber. (2007, Eylül 16). *Metrobüs İlk Seferini Yaptı*. Aralık 1, 2021 tarihinde İnternet Haber: <https://www.internethaber.com/metrobus-ilk-seferini-yapti-104343h.htm> adresinden alındı

- İspark. (2015, Aralık 28). *iTaksi*. Ekim 13, 2021 tarihinde İspark.İstanbul: <https://ispark.istanbul/projeler/taksi-duraklari-ve-cagri-merkezi/> adresinden alındı
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021, Ekim 19). *Ticari Plakada Yeni Dönem*. Ocak 3, 2022 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ibb.istanbul/arsiv/38233/ticari-plakada-yeni-donem> adresinden alındı
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021b, Ekim 25). *Taksicilere Yenilikleri İmamoğlu Açıkladı: Yolcuya "O Tarafa Gitmiyorum" Yok*. Ocak 7, 2022 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ibb.istanbul/arsiv/38244/taksicilere-yenilikleri-imamoglu-acikladi-yol> adresinden alındı
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2022, Kasım 30). *Minibüs ve Taksi Dolmuşların Taksiye Dönüşümü Kararı Alındı*. Aralık 21, 2022 tarihinde İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü : <https://tuhim.ibb.gov.tr/haberler/minibus-ve-taksi-dolmuslarin-taksiye-donusumu-karari-alindi/> adresinden alındı
- İstanbul Havalimanı Taksi. (2020, Şubat 17). *ENTaksi Lansmanı Gerçekleşti*. Ekim 13, 2021 tarihinde İstanbul Havalimanı Taksi: <https://www.havalimanitaksi.com.tr/entaksi-lansmani-gerceklesti/> adresinden alındı
- iTaksi. (2021). *Hakkımızda*. Ekim 13, 2021 tarihinde iTaksi: <https://www.itaksi.com/hakkimizda-yolcu-s.html> adresinden alındı
- iTaksi. (2021b). *iTaksi Nedir*. Ekim 13, 2021 tarihinde iTaksi: <https://www.itaksi.com/#iTaksi-Nedir> adresinden alındı
- Kabasakal, A., & Solak, A. O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 27-34.
- Kacar, A. İ. (2019). Toplulukların Gücü: Paylaşımcı Markalar. V. Yakın, A. İ. Kacar, C. Madran, A. Tümtürk, A. Gacar, İ. Kazançoğlu, . . . S. Nardalı içinde, *Paylaşım Ekonomisi - A'dan Z'ye Tüm Boyutlarıyla* (s. 35-56). Ankara: Akademisyen Kitabevi.
- Kahya, E. (1988). Türkiye'de İlk Demiryolları. *Belleten Dergisi*, 209-218.
- Kara, E. (2020). Covid-19 Pandemisi: İş Gücü Üzerindeki Etkileri ve İstihdam Tedbirleri. 269-282. <https://dergipark.org.tr/en/pub/asead/issue/54658/738164> adresinden alındı
- Kara, M. A., & Ciğerlioğlu, O. (2018). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 577-591.

Karakaş-Özür, N. (2019). Küreselleşme Bağlamında Dünya'da ve Türkiye'de Hava Ulaşımının Gelişimi. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 25-54.

Karayolları Genel Müdürlüğü. (2020). *Karayolları Üzerindeki Yolcu ve Yük Taşımaları*. Şubat 12, 2022 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü: <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/SeyirveTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf> adresinden alındı

Karayolları Trafik Kanunu. (1983, Ekim 18). *Karayolları Trafik Kanunu*. Şubat 14, 2022 tarihinde T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2918&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> adresinden alındı

Karayolları Trafik Yönetmeliği. (1997, Temmuz 18). *Karayolları Trafik Yönetmeliği*. Şubat 14, 2022 tarihinde T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> adresinden alındı

Karayolu Taşıma Kanunu. (2003, Temmuz 10). *Karayolu Taşıma Kanunu*. Şubat 14, 2022 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: <https://www.uab.gov.tr/mevzuat> adresinden alındı

Kariyer.Net. (2022). *Ticari Taksi Şoförü Maaşları*. Ocak 7, 2022 tarihinde Kariyer.Net: <https://www.kariyer.net/pozisyonlar/ticari+taksi+soforu/maas> adresinden alındı

Kariyer.Net. (2022b). *Minibüs Şoförü Maaşları*. Ocak 27, 2022 tarihinde Kariyer.Net: <https://www.kariyer.net/pozisyonlar/minibus+soforu/maas> adresinden alındı

Katzev, R. (2003). Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems. *Analyses of Social Issues and Public Policy*, (s. 65-86).

Kaygısız, E. G., & Demirtaş, I. (2016). Paylaşım Ekonomisi: Dünya ve Türkiye Örneklerinin Karşılaştırılması. *Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 568-581.

Kaynak, M. (2002). Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 23-53.

Kıracı, H., & Akdemir, R. (2020). Taksiciler – Uber Tartışmasına Tüketici Gözlüğünden Bir Bakış: Uber Platformunu Kullanma ve Tavsiye Etme Niyetini Belirleyen Etkenler Üzerine Bir Araştırma. *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 425-444.

- Kiracı, H., & Kayabaşı, A. (2017). Yeni Nesil Bir Ekonomik Sistemin Ülkemizdeki Potansiyeli: Paylaşım Ekonomisindeki İş Modeli Örneklerinin İrdelenmesi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 75-90.
- Kiralık Plaka. (2022). *Anasayfa*. Ocak 4, 2022 tarihinde Kiralık Plaka: <https://kiralikplaka.com/> adresinden alındı
- Kiş, N. (2018). Paylaşım Ekonomisinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları: Uber Örneği*. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 57-68.
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Toplu Taşıma Araçları Yönetmeliği*. Ocak 31, 2022 tarihinde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi: <https://www.kocaeli.bel.tr/tr/main/pages/toplu-tasima-araclari-yonetmeligi/342> adresinden alındı
- Kocakaya, K., Şahin, B., & Tektaş, M. (2018). Karayolu Taşımacılığında Otobüs Firması Seçim Tercihlerine Etki Eden Faktörler. *II. International Symposium on Economics, Finance and Econometrics*, 566-574.
- Kolektif House. (2021). *Ana Sayfa*. Ekim 14, 2021 tarihinde Kolektif House: <https://kolektifhouse.co/> adresinden alındı
- Kolektif House. (2021b). *Sıkça Sorulan Sorular (SSS)*. Ekim 14, 2021 tarihinde Kolektif House: <https://kolektifhouse.co/sss> adresinden alındı
- Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü. (2019, Temmuz 31). *İl Müdürlüklerince Kuruluşu Yapılan Kooperatif Anasözleşmeleri*. Ocak 24, 2022 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı: <https://ticaret.gov.tr/data/5d41a0d313b87639ac9e013d/621dcce23dcc36e6e2c86ec49b66010e.pdf> adresinden alındı
- Küçük, E. (2022, Ocak 22). *İstanbul Ulaşımında Bir Sorunda iTaksi'de: İBB Sorularımıza Yanıt Vermedi!* Şubat 23, 2022 tarihinde Aydınlık: <https://www.aydinlik.com.tr/haber/istanbul-ulasiminda-bir-sorun-da-itaksida-ibb-sorularimiza-yanit-vermedi-272803> adresinden alındı
- Lamberton, C. P., & Rose, R. L. (2012). When Is Ours Better Than Mine? A Framework for Understanding and Altering Participation in Commercial Sharing Systems. *Journal of Marketing*, 109-125.

- Manchester City Council. (2022). *Taxi fares and charges*. Mayıs 25, 2023 tarihinde Manchester City Council: https://www.manchester.gov.uk/info/1126/taxi_and_private_hire_passenger_information/7783/taxi_fares_and_charges/2 adresinden alındı
- Marti. (2021). *Hakkımızda*. Ekim 13, 2021 tarihinde Marti.tech: <https://www.marti.tech/about/> adresinden alındı
- Marti. (2023). *TAG*. Ocak 10, 2023 tarihinde Marti.Tech: <https://marti.tech/tag/> adresinden alındı
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*(121), 149-159.
- Mawhinney, M. (2002). *Sustainable Development, Understanding the Green Debates*. Oxford: Blackwell Science.
- Memurlar.Net. (2022, Ocak 4). *Ankara'da Dolmuş Ücretlerine Zam!* Ocak 27, 2022 tarihinde Memurlar.Net: <https://www.memurlar.net/haber/1008848/ankara-da-dolmus-ucretlerine-zam.html> adresinden alındı
- Mevzuat. (1997, Temmuz 18). *Karayolları Trafik Yönetmeliği*. Kasım 23, 2021 tarihinde Mevzuat: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> adresinden alındı
- Milliyet. (2021, Ekim 12). *GetirBiTaksi Hizmete Başladı*. Şubat 22, 2022 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/getirbitaksi-hizmete-basladi-6617312> adresinden alındı
- Munzuroğlu, Ü., Şeker, D. Z., & Musaoğlu, N. (2007, Nisan 2-6). İstanbul'daki Taksi İşletmeciliğinin İrdelenmesi ve CBS Destekli Düzenleme Önerisi. Ankara: TMMOB Harite ve Kadastro Mühendisleri Odası 11. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı.
- Muslu, A. (2018). Gemi İşletmeciliğinde Önem Kazanan Ölçek Ekonomisi ve Türkiye Deniz Ticaretine Yansımaları. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 2264-2282.
- Organ, İ., & Güler, A. (2012, Temmuz-Aralık). Şehir İçi Ulaşım Faaliyetlerinde Kazancın Basit Usulde Vergilendirilmesinin Yarattığı Vergi Adaletsizliği: Denizli Örneği. *Maliye Dergisi*, s. 187-203.

Oxford Learner's Dictionaries. (2021). *Oxford Learner's Dictionaries; Sharing Economy*. Ekim 4, 2021 tarihinde Oxford Learner's Dictionaries: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/sharing-economy?q=sharing+economy> adresinden alındı

Özdemir, Ü. (2015). Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 421-441.

Özsoy, M. (2005, Kasım). Ankara'da Minibüs (Dolmuş) Taşımacılığı İçin Yeni Bir İşletme Modeli: Çayyolu Örneği. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Pacheco, F., Furtado, F., & Filho, E. (2018). A Proposal of Share Economy Transport Service. *13th Iberian Conference on Information Systems and Technologies*.

Paz Perez, E. (202). Next Episode, Next Market: Social Media Marketing For SVOD, The Case Of Netflix. *On Research, Journal EU Business School*, 8-13.

Pektaş, G. (1997). Metro İstasyonlarında Yolcu Sirkülasyonunun Değerlendirilmesi İçin Bir Uzman Sistem Önerisi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Pektaş, İ. (2016). Japonya Shinkansen Hızlı Trenlerini Nasıl Geliştirdi ? *Demiryolu Mühendisliği*, 92-93.

Qasim, M. (2017). Sharing Economy in Developing and Emerging Markets: The opportunities and Challenges Faced by the Ride-Sharing Industry in Pakistan. Berlin: SRH University of Applied Sciences, Master Thesis.

Roy, M. (2021). Sharing Economy and Sustainability. M. Roy içinde, *Sustainable Development Strategies*. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/B978-0-12-818920-7.00004-9>

Sahibinden. (2022). *Minibüs & Dolmuş Hattı (İSTANBUL)*. Ocak 31, 2022 tarihinde Sahibinden: https://www.sahibinden.com/ticari-araclar-ticari-hat-ticari-plaka-minibus-dolmus-hatti/istanbul?a54626=622958&sorting=price_asc adresinden alındı

Sahibinden. (2022b). *Minibüs & Dolmuş Hattı (ANKARA)*. Ocak 31, 2022 tarihinde Sahibinden: https://www.sahibinden.com/ticari-araclar-ticari-hat-ticari-plaka-minibus-dolmus-hatti/ankara?a54626=622958&sorting=price_asc adresinden alındı

Sahibinden. (2022c). *Minibüs & Dolmuş Hattı (İZMİR)*. Ocak 31, 2022 tarihinde Sahibinden: https://www.sahibinden.com/ticari-araclar-ticari-hat-ticari-plaka-minibus-dolmus-hatti/izmir?a54626=622958&sorting=price_asc adresinden alındı

Sakarya Büyükşehir Belediyesi. (2021). *Sakarya Büyükşehir Belediyesi 15 adet yeni Korucuk-Ofis minibüs hattını kiraya veriyor*. Ocak 31, 2022 tarihinde ilan.gov.tr: <https://www.ilan.gov.tr/ilan/883836/vasita/ticari-arac-ve-ticari-hat-plaka/sakarya-buyuksehir-belediyesi-15-adet-yeni-korucuk-ofis-minibus-hattini-kiraya-veriyor> adresinden alındı

Sarı Taksi Plaka. (2022). *Taksi Plaka Alım Satım*. Ocak 1, 2022 tarihinde Sarı Taksi Plaka: <https://www.saritaksiplaka.com/blog/taksi-plakasi-alim-satim> adresinden alındı

Sayım, F. (2017). Yeni Taksi Modeli Maliyetlerinin Özel Otomobil Maliyetleriyle Karşılaştırılması ve Yeni Modellerin Etki Potansiyeli - Trafik Sorununa Köklü Çözüm Önerisi. *Transist 2017 Bildiri Kitabı*, 755-764.

Sayım, F. (2017b). İstanbul'da Plaka Tahditli Taksi Taşımacılığı İçin Maliyet Bileşenlerinin Belirlenmesi ve Yeni Model Önerisi. *Transist 2017 Bildiri Kitabı*, 722-732.

Sayım, F. (2017c). Otomobil Stokunun Yapısına ve Büyümesine İlişkin İstatistikler İle Amortisman Tutarlarının Belirlenmesi - Tüm Türkiye ve İstanbul. *Transist 2017 Bildiri Kitabı*, (s. 733-743). İstanbul.

Sayım, F. (2017d). Otomobillerde Amortismanlar Dahil Edilmiş Maliyet Modeli ve Kilometre Başı Maliyetlerin Belirlenmesi. *Transist 2017 Bildiri Kitabı*, (s. 744-754). İstanbul.

Sayım, F. (2023, Nisan 10). Görüşme. (B. Manav, Röportaj Yapan)

Schor, J. (2014). Debating the Sharing Economy. *Great Transition Initiative - Toward a Transformative Vision and Praxis*. <https://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy> adresinden alındı

Seven, V., & Öksüzoğlu, H. T. (2020). BlaBlaCar Platformu Aracılığıyla Yapılan Taşımaların Hukuki Niteliği (Hatır Taşınması ve Otostop Karşılaştırması). *Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 25-76.

- Sevginer, C., Bilge, E., Demir, Ö., & Gezer, U. Y. (tarih yok). *Sürdürülebilir Ulaşım İçin Çözüm Önerisi: Taksiye Yönelik Araç Platformu*. Mart 4, 2022 tarihinde Hexagon Studio: https://www.hexagonstudio.com.tr/wp-content/uploads/2019/03/surdurulebilir_ulasim_icin_cozum_onerisi_taksiye_yonelik_arac_platformu.pdf adresinden alındı
- Seyrek, A. G. (2013, Temmuz 12). *Maglev Tren Nedir ?* Aralık 14, 2021 tarihinde Elektrik Port: <https://www.elektrikport.com/teknik-kutuphane/maglev-tren-nedir-/8575#ad-image-0> adresinden alındı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2015, Temmuz 7). *SHT-BALON Rev.3 yayınlanmıştır*. Aralık 18, 2021 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/4795-sht-balon-rev-3-yayinlanmistir> adresinden alındı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2017, Mayıs 3). *Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği. (30055)*. Ankara: Resmi Gazete. Aralık 17, 2021 tarihinde alındı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2021). *Tarifeli Uçuş İzinleri*. Aralık 17, 2021 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: <http://web.shgm.gov.tr/tr/ucus-izinleri/3899-tarifeli-ucus-izni> adresinden alındı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2021b). *Tarifesiz Uçuş İzni*. Aralık 17, 2021 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/3900-tarifesiz-ucus-izni> adresinden alındı
- Soylu, A., Ceylan, S., & Özdiçiner, N. S. (2019). Turizmde Deneyim İnovasyonu: Doğu Ekspresi Örneği. *4 th International Symposium on Innovative Approaches in Social, Human and Administrative Sciences*, 231-235.
- Sputnik Türkiye. (2021, Ekim 29). *Metropol Tipi Feodalizm: İstanbul'da Taksi Plaka Sahipliği Nasıl İşliyor?* Ocak 7, 2022 tarihinde Sputnik Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/20211029/metropol-tipi-feodalizm-istanbulda-taksi-plaka-sahipligi-nasil-isliyor-1050294028.html> adresinden alındı
- Sputnik Türkiye. (2021b, Ekim 5). *Taksilerde Yeni Dönem: BiTaksi ile Temassız Ödeme Başlıyor*. Şubat 22, 2022 tarihinde Sputnik Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/20211005/taksilerde-yeni-donem-bitaksi-ile-temassiz-odeme-basliyor-1049554255.html> adresinden alındı

- Stephany, A. (2015). *The Business Of Sharing - Making it in the New Sharing Economy*. London: Palgrave Macmillan.
- Şaşmaz, Ç. (2008). Demiryolları ve Karayollarında Verimlilik Analizi. Denizli: Pamukkale Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Şavşat Belediyesi. (2020, Eylül 15). *C, D, S ve T Plaka Yönetmeliği*. Kasım 26, 2021 tarihinde T.C. Şavşat Belediyesi Başkanlığı: <https://www.savsat.bel.tr/icerik/c-d-s-ve-t-plaka-yonetmeligi> adresinden alındı
- Şehir Hatları. (2021). *İBB Deniz Taksi Sıkça Sorulan Sorular*. Aralık 20, 2021 tarihinde Şehir Hatları: <https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/duyurular/ibb-deniz-taksi-sikca-sorulan-sorular-15986> adresinden alındı
- Şekerli, E. B. (2021). Kuruluştan Günümüze Türk Hava Yolları'nın Dönüşümüne Yönelik Bir İnceleme. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 849-876.
- Şen, G., Arslan, A. H., & Bütün, E. (2020). Gig Ekonomisinin Havacılık Sektöründeki Geleceği. *Journal of Aviation Research*, 58-74.
- Şenli, H. T. (2021). Ait Olma ve Konukseverliğin Araç Ortak Kullanımı Katılım Niyetine Etkisi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Pazarlama Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu. (2010). *Sofvenak.pdf*. Aralık 20, 2022 tarihinde Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu: http://www.tsof.org.tr/other_documents/Sofvenak.pdf adresinden alındı
- Taç, Ş. G. (2018). Karayolu Ulaşımında Meydana Gelen Trafik Kazalarının Önlenmesinde Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Rolü. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 12-21.
- Taksi Borsa. (2021). *Plaka Piyasası*. Aralık 25, 2021 tarihinde Taksi Borsa: <https://www.taksiborsa.com/plakalar/sari-taksi-plakasi-72> adresinden alındı
- Taksi Plakası. (2022). *Taksi Plakası Kiralama*. Ocak 4, 2022 tarihinde Taksi Plakası: <https://www.taksiplakasi.com/blog/taksi-plakasi-kiralama> adresinden alındı
- Takvim. (2020, Temmuz 6). *Martı Scooter 2020 Kiralama Fiyatları Ne Kadar? Dakikası Kaç TL'dir?* Takvim: <https://www.takvim.com.tr/yasam/2020/07/06/marti-scooter-2020-kiralama-fiyatlari-ne-kadar-dakikasi-kac-tldir> adresinden alındı

- TCDD. (2021). *Yüksek Hızlı Tren*. Aralık 14, 2021 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık: <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/trenler/yuksek-hizli-tren/> adresinden alındı
- Tekelli, İ., & Okyay, T. (1980). *Dolmuşun Öyküsü*. Ankara: Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği Yayınları.
- Ticaret Bakanlığı. (2022). *Kooperatif Nasıl Kurulur?* Ocak 24, 2022 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı: <https://ticaret.gov.tr/kooperatifcilik/kooperatif-nasil-kurulur> adresinden alındı
- Tosun, M. (2017). Havayolu Taşımacılığının Gelişimi ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri. Ağrı: Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Tosuner, A. (2011). Ortak Kullanım Ağlarındaki İçerik Üretiminin, Tüketim Davranışının Azaltılmasındaki Teşvik Edici Rolünün Web Siteleri Üzerinden İncelenmesi: Zumbara, Freeconomy, Community Exchange Network, Freecycle Network. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Tosuner, A. (2012). Tüketim Davranışının Azaltılması için İnternetin Kullanılması: Ortak Kullanım Ağları. İstanbul: 18.Türkiye'de İnternet Konferansı.
- TR Haber. (2021, Aralık 16). *Ankara'da Taksi Ücretlerine Zam Geldi!* Aralık 27, 2021 tarihinde TR Haber: <https://www.trhaber.com/genel/ankara-da-taksi-ucretlerine-zam-geldi-h24786.html> adresinden alındı
- Türk Dil Kurumu. (2021b). *Taksi*. Kasım 26, 2021 tarihinde Sozluk: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Türk Dil Kurumu. (2021c). *Tren*. Aralık 14, 2021 tarihinde Türk Dil Kurumu Sözlüğü: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri. (2021). Ekim 22, 2021 tarihinde Türk Dil Kurumu Sözlükleri: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Türkçe Bilgi. (2021). *Tramvay*. Aralık 13, 2021 tarihinde Türkçe Bilgi: <https://www.turkcebilgi.com/tramvay#post> adresinden alındı
- Uber. (2021a). *Hakkımızda*. Ekim 12, 2021 tarihinde Uber: <https://www.uber.com/tr/tr/about/> adresinden alındı

- Uber. (2021b). *Tarihçe*. Ekim 12, 2021 tarihinde Uber: <https://www.uber.com/tr/newsroom/history/> adresinden alındı
- Uber. (2021c). *Sürüş Seçenekleri*. Ekim 12, 2021 tarihinde Uber: <https://www.uber.com/tr/tr/ride/ride-options/> adresinden alındı
- Uber. (2021d). *Şehirler*. Ekim 12, 2021 tarihinde Uber: <https://www.uber.com/global/tr/cities/> adresinden alındı
- Uber. (2022). *How much does a ride with the Uber app cost?* Şubat 11, 2022 tarihinde Uber: <https://www.uber.com/global/en/price-estimate/> adresinden alındı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021, Temmuz 14). *Karayolu Yolcu Taşımacılığında Tavan Ücret Tarifesi Belirlendi*. Şubat 14, 2022 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: <https://www.uab.gov.tr/haberler/karayolu-yolcu-tasimaciliginda-tavan-ucret-tarifesi-belirlendi> adresinden alındı
- Ulukan, G. (2020, Ocak 2). *Martı, 2020 Fiyatlarını Güncelledi*. Ekim 13, 2021 tarihinde Webrazzi: <https://webrazzi.com/2020/01/02/marti-2020-fiyatlari/> adresinden alındı
- Ünal, Ö., & Temiz, H. E. (2022). Gig Ekonomisi Bağlamında İş İlişkisinin Değişen Yüzü: Uber Örneği. *Çalışma ve Toplum Dergisi*, 167-206.
- Varol, M. Ç., & Varol, E. (2020). Postmodern Tüketime Postmodern Bir Yanıt: Paylaşım Ekonomisi. *Akademik Sosyal Araştırmalar*.
- Vikipedi. (2021). *Airbnb*. Ekim 14, 2021 tarihinde Tr.Wikipedia: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Airbnb> adresinden alındı
- Vikipedi. (2021b). *Hürkuş Hava Yolları*. Kasım 5, 2021 tarihinde https://tr.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrku%C5%9F_Hava_Yollar%C4%B1 adresinden alındı
- Vikipedi. (2021d). *Metrobüs*. Aralık 1, 2021 tarihinde Vikipedi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Metrob%C3%BCs> adresinden alındı
- Vikipedi. (2021e). *Şehirlerarası Otobüs*. Aralık 2, 2021 tarihinde Vikipedi: https://tr.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eehirleraras%C4%B1_otob%C3%BCs#:~:text=%C5%9Eehirleraras%C4%B1%20otob%C3%BCs%2C%20%C5%9Fehir%20otob%C3%BCs%C3%BCn%C3%BCn%20aksine,%C3%B6zel%20ama%C3%A7lar%20i%C3%A7in%20de%20kullan%C4%B1%C4%B1r adresinden alındı

- Vizyon 2023. (2003). Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu. *Vizyon 2023 Teknoloji Öngörüsü Projesi*. Ankara: tubitak .
- Wallsten, S. (2015). The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis? *Technology Policy Institute*.
- Walsh, B. (2011, Mart 17). *10 Ideas That Will Change the World*. Eylül 29, 2021 tarihinde Time:
http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717,00.html adresinden alındı
- Yankaya, U., & Çelik, H. M. (2007). Kamu Ulaşım Yatırımlarının Gayrimenkul Değerleri Üzerine Etkisinin Modellenmesi: İzmir Metrosu Örneği. *İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, İzmir*, 258-270.
- Yatırım Kurusu. (2021). *Taksi Plakası Almak*. Ocak 1, 2022 tarihinde Yatırım Kurusu: <https://yatirimkurusu.com/yatirim/taksi-plakasi-almak/> adresinden alındı
- Yavaş, V., & Özhan Dedeoğlu, A. (2021). Hava Taşımacılığında Değişen İş Modelleri. *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 120-133.
- Yavuz, V. A. (2010). Sürdürülebilirlik Kavramı ve İşletmeler Açısından Sürdürülebilir Üretim Stratejileri. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 63-86.
- Yazar, K. H. (2006). Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Yeni Akit Gazetesi. (2022, Kasım 17). *İTEO TAG'a karşı! Korsan mı yasal mı savaşı başladı!* Ocak 10, 2023 tarihinde Yeni Akit: <https://www.yeniakit.com.tr/haber/iteo-tag-a-karsi-korsan-mi-yasal-mi-savasi-basladi-1708543.html> adresinden alındı
- Yetim, S. (2016). Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, 621-66.
- Yıldıran, V. Ç., Nurtanış Velioğlu, M., & Karsu, S. (2020). Blablacar ile İşbirlikçi Tüketime Katılım Yolculuğu. *2020 International CEO Communication, Economy, Organization & Social Sciences Congress*, 629-642.
- Yıldız, B. (2022). Kitle Destekli Dağıtım Servis Ağı Tasarımı Problemi. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 104-116.

- Yılmaz, Ö. (2020, Kasım 19). *İş Dünyasında Yeni Bir Kavram: Gig Ekonomisi*. Ekim 7, 2021 tarihinde Kariyer Net: <https://www.kariyer.net/ik-blog/is-dunyasinda-yeni-bir-kavram-gig-ekonomisi/> adresinden alındı
- Yun, J. J., Zhao, X., Wu, J., Yi, J. C., Park, K., & Jung, W. (2020, Mart 2). Business Model, Open Innovation and Sustainability in Car Sharing Industry - Comparing Three Ecnomies. *Sustainability*, s. 1-27.
- Yüce, Y. K., Çoban, A., İnandır, Ş., & İşler, Y. (2021). Taksi Yolculuğu İçin Geliştirilmiş Mobil Uygulamalarda Süreç Modelleri: Yolcu Hakimiyeti Açısından Eksikler ve Yeni Bir Model Önerisi. *Avrupa Bilim ve Teknolojisi Dergisi* , 403-413.
- Yücel, M. S., & Taşar, M. M. (2016). Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti. *Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 293-342.
- Yüksel, Y. E. (2019, Eylül 6). *Airbnb*. Ekim 14, 2021 tarihinde Missafir: <https://www.missafir.com/airbnb/> adresinden alındı
- Zhang, X.-J., Tao, Y., Zhang, Q.-R., Dong, M., & Zhao, J. (2020). Research on Dynamic Taxi Ride-Sharing Price Model. *2020 Eighth International Conference on Advanced Cloud and Big Data (CBD)*, (s. 79-84).



ÖZGEÇMİŞ

İlk, orta ve lise öğrenimini Bandırma’da tamamladı. 2015 yılında girdiği Düzce Üniversitesi Akçakoca Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik bölümünden 2019 mezun oldu. 2020 yılında Yalova Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İşletme Anabilim dalında yüksek lisans eğitimine başladı.

YAYINLAR ve ESERLER

Bildiri

Manav, B. (2023, Mart). Paylaşım Ekonomisi ve Türkiye’deki Karayolu Ulaşımına Olası Etkileri. 11th International Management and Social Research Conference (UYSAD) 2023, İstanbul, Turkey