

KORONAVİRÜS ÇAĞINDA TAKSİLER



K A A N Y İ L D I Z G Ö Z

KORONAVİRÜS ÇAĞINDA TAKSİLER

Kaan Yıldızgöz

MARMARA BELEDİYELER BİRLİĞİ
KÜLTÜR YAYINLARI

Yayın No: 125

Yayıncı Sertifika No: 15668

Koronavirüs Çağında Taksiler

Kaan Yıldızgöz

Editör: Hatice Çetinlerden

Tasarım: Lom Creative

ISBN: 978-605-80307-3-2

Yayıncı Sertifika No: 15668

Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları
Sarıdemir Mah. Ragıp Gümüşpala Cad. No: 10
Eminönü 34134 Fatih - İstanbul
Telefon: +90 (212) 402 19 00
Faks: +90 (212) 402 19 55
info@mbb.gov.tr
www.marmara.gov.tr

Bütün yayın hakları saklıdır.

Kaynak gösterilerek tanıtım için yapılacak
kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni
olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

İçindekiler

Önsöz	6
Giriş	9
I. Koronavirüs Öncesi Taksiler	15
II. Kriz Döneminde Taksiler	20
III. Taksilerin “Yeni Normal”e Dönüşü	29
1. Sosyal Mesafe Kuralı ve Temasın Azaltılması	32
2. Maske Kullanımı	35
3. Temizlik ve Hijyen	38
4. Enfekte İnsanların Belirlenmesi ve Takibi	41
5. Taksi İdare/İşletmecilerinin Sorumluluğu	43
6. İşletme Modellerinin Dönüşümü	44
7. Yolcuların Güveninin Tekrar Tesisi	47
8. Çalışanların Korunması	50
9. Taksi Tedarik Endüstrisinin Dönüşü	52
10. Mali Destek	54

IV. Koronavirüs Sonrası Taksiler	58
1. İş Birliği ve Yönetişim	61
2. Dijitalleşme	67
3. Tasarımda Yenilikler	70
Sonsöz	72
Kaynaklar	74
Tablo Listesi	79
Resim Listesi	79
Şekil Listesi	80
Kısaltmalar	81
Koronavirüs Krizi Döneminde	
UITP Çalışmaları	82
Dijitalleşme Çağında Taksiler	84
Yazar Hakkında	87

Önsöz

Kıymetli meslektaşım Kaan Yıldızgöz tarafından kaleme alınan ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ kitabı 2018 yılının sonunda yayınlandı. Taksi taşımacılığı ile ilgili teknoloji alanında yaşanan son gelişmeler sonrasında yazılan dünyadaki en kapsamlı yayın olan bu kitap taksi idareleri, işletmeciler, taksi tedarik endüstrisi, yolculuk satış uygulaması kurumlar ve akademisyenler için çok önemli bir kaynak görevi gördü. Taksi taşımacılığına yönelik yasal düzenlemelerden işletmeciliğe, araçlardan şoförlere kadar merak edilen tüm konuları kapsayan ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’; yolculuk satış uygulamaları, paylaşımlı ulaşım, entegre ulaşım platformları (MaaS) ve otonom ulaşım gibi son dönemde kent içi ulaşım alanında tartışmaların odağında olan önemli konuları da detaylı olarak ele aldı.

2020 yılıyla birlikte koronavirüs salgını tüm kent içi ulaşım modlarıyla birlikte taksi ve yolculuk satış uygulaması kurumlarını da etkiledi. Bu etkiyle birlikte yolculuk sayıları ve gelirler azaldı, maliyetler ise arttı. Krizin taksi tedarik endüstrisine de hem süreçler

hem de gelirler açısından olumsuz etkileri oldu. Bu dönemde maalesef sektör çalışanları arasında salgın hastalığa yakalanma vakaları ve kayıplar yaşandı. Kriz döneminde idareler ve işletmeciler tarafından virüsün yayılmasını önlemek ve çalışanlar ile yolcuların korunması amacıyla çeşitli önlemler alındı.

Bu e-kitap; koronavirüs krizi öncesinde taksi sektörünün durumunu, krizin sektöre etkilerini ve alınan önlemler ile sektörün geleceğine etki edecek trendleri sizlerle paylaşmaktadır. Bu çalışmanın dünya genelinde salgın döneminde fedakârca çalışan milyonlarca toplu taşıma çalışanına ithaf edilmesinden ötürü de büyük mutluluk duyuyorum.

UITP olarak salgının başlamasıyla birlikte dünya genelindeki üyelerimizi daha iyi desteklemek amacıyla önceliklerimizi ve aktivitelerimizi yeniden düzenledik, birçok yeni proje ve girişim başlattık. UITP Taksi Komitesi tarafından üyeler arasında deneyim paylaşımı için çeşitli toplantılar düzenledi ve raporlar yayınladı.

Son olarak kitabın yazarıyla ilgili de düşüncelerimi paylaşmak istiyorum. Uzun yıllardır UITP’de farklı görevleri başarıyla üstlenen Kaan Yıldızgöz, hâlihazırdaki görevi öncesinde UITP’nin taksi ve yolculuk satış uygulamaları alanındaki aktivitelerinden de sorumluydu.

Bu e-kitap, UITP çalışanlarımızın kent içi ulaşım alanındaki uzmanlıklarının da çok önemli bir göstergesi. Kurum bünyesindeki direktörlerimizin kendi günlük çalışma alanlarının dışında fedakârlık yaparak kent içi ulaşımın iyileştirilmesine katkı yapmalarından gurur duyuyorum.

Mohamed Mezghani

Genel Sekreter

Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP)

Giriş

Koronavirüs krizi döneminde dünya genelinde 4 milyardan fazla insan karantina altında kaldı ve bu durumun kentlerimizde taksi taşımacılığına da ciddi bir etkisi olmuş vaziyette. Dünyanın birçok kentinde taksi hizmetleri azaltıldı ve bununla birlikte yolcu sayılarında %90'a varan bir azalma görüldü. Tabii bunun da doğal etkisi ile yolcu gelirleri ciddi biçimde düşüş gösterdi. Kriz sırasında sosyal mesafe kuralları ve ek temizlik önemleri ile birlikte maliyetlerde de artış kaydedildi. Salgın hala devam etmesine rağmen, birçok ülke karantinanın aşamalı olarak kaldırılması planlarını açıklamaya başladı. Kentlerimizin bu normale dönüş planları kapsamında taksi taşımacılığının rolü büyük önem taşımaktadır.

Devam eden koronavirüs krizinin dünya genelinde ekonomiye, topluma, daha da özelde bireysel alışkanlıklarımıza büyük etkisi olacağı yoğun olarak tartışılıyor. Şüphesiz ki bu olası değişim ve dönüşümden en çok etkilenecek olan alanlardan birisi ise ulaşım sektörü olacak.

2020 yılıyla birlikte dünyada yepyeni bir döneme girmiş olduk. 2018 yılı sonunda kaleme aldığım ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ artan dijitalleşmenin taksi sektörü üzerine olan etkilerini, Uber benzeri yolculuk satış uygulamalarının da yaygınlaşmasıyla birlikte taksi sektörünün son 5 yılda nasıl bir dönüşüm içerisine girdiğini ve gelecek beklentilerini dünya genelinden örneklerle anlatıyordu. Ancak ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’i kaleme alırken dünyanın koronavirüs salgını gibi küresel bir krizle karşı karşıya kalabileceğini ve bunun muhtemel etkilerini dünyadaki birçok kişi gibi ben de düşünmemiştim.

‘Koronavirüs Çağında Taksiler’ kitabı tam da bu krizi yaşadığımız günlerde koronavirüs salgını süresince taksi taşımacılığında alınan önlemler ve krizin sektöre etkilerini, normalleşme sürecinde taksi taşımacılığında planlananları ve salgın sonrası sektörde beklenen muhtemel değişim öngörülerini ortaya koyabilmek amacıyla kaleme alındı.

Taksi taşımacılığına özellikle mali açıdan ciddi etkisini gördüğümüz kriz aynı zamanda sektörün bu tarz krizlere hem operasyonel hem de finansal kapasite açısından hazır durumda olup olmadığını daha iyi analiz etmemize yardımcı oldu.

Bugünlerde hepimizin dilindeki ‘korona öncesi / korona sonrası’ söyleminin taksi sektörü özelinde ne kadar geçerli olduğunu, krizin sektörde hangi alanlarda değişikliklere yol açacağını net biçimde söylemek henüz kolay değil ancak şimdiden bazı öngörülerde bulunabilmek mümkün. Koronavirüs krizi sonrasında azalan turizm, gece hayatı, ekonomik sıkıntılar, enfeksiyon kaygıları ile azalan yolculuk sayıları ve muhtemel artış gösterebilecek özel araç kullanımı ve evden çalışma gibi durumların taksilere yönelik talebi azaltan unsurlar olarak kısa ve orta vadede karşımıza çıkacaklarını söylemek yanlış olmayacaktır. Aynı şekilde, özellikle kısa vadede yolcu beklentilerinin değişim göstermesi de sektörün çözüm bulması gereken büyük bir unsur olarak karşımıza çıkıyor.

Elbette geleceği tartışırken bazı önemli soruları kendimize sorup bunlarla yanıtlar aramamız gerekecek. Örneğin, salgın öncesi sektörün en önemli tartışma konusu olan yolculuk satış uygulamaları salgın sonrasında da aynı ölçekte tartışılmaya devam edecek mi? Edecek ise, tartışmanın farklı odak noktaları olacak mı?

Bu kitap sektörün tam da bu soruları daha yüksek sesle sormaya başladığı koronavirüs krizinin ortasında olduğumuz dönemde kaleme alınmıştır. Kitabın amacı Türkiye’deki taksi idareleri (belediyeler), taksi

işletmecileri (odalar, taksi işletme lisans sahipleri), taksi tedarik endüstrisi (araç ve yedek parça üreticileri, teknoloji ve çözüm sağlayıcılar), yolculuk satış uygulaması kurumların çalışanları, akademisyenler ile öğrenciler ve konuya ilgi duyan diğer tüm kesimler için bir referans kaynak olması amacıyla hazırlanmıştır. Kitap kapsamında koronavirüs salgın süreci ve sonrasına yönelik öngörüler dünyanın farklı ülkelerinden mukayeseli örneklerle anlatılmaktadır. Ancak şüphesiz ki dünyanın bir kentinde yapılan bir proje veya uygulanan bir model başka bir kente aynen uymayabilir. Kitapta anlatılan farklı örneklerle amaçlanan Türk taksi sektörüne farklı deneyimleri ve bunların sonuçlarını aktarabilmek, Türkiye kentlerine uyan modellerin seçimini onlara bırakmaktır. Bu noktada özellikle, Dünya Sağlık Örgütü tarafından verilen bilgiler yakından takip edilmeli, ulusal sağlık kuruluşları ve yetkililerle yakın temas halinde olunarak onların yönlendirmelerini izlemek büyük önem taşımaktadır.

Dijitalleşme Çağında Taksiler kitabımızı hazırlarken olduğu gibi Koronavirüs Çağında Taksiler kitabının yayınlanması öncesinde de sektördeki uzmanların görüşlerine başvuruldu. Kitabın hazırlanma aşaması ve sonrasında değerli görüşleri ile katkı veren UITP Genel Sekreteri Mohamed Mezghani, UITP Kıdemli Uzmanı Jaspal Singh, Türkiye’den ulaşım uzmanları Fey-

zullah Gündoğdu, Erhan Öncü ve Alpay Kılıçkaya ile Türkiye’de doktora çalışmalarına büyük destek verip danışmanlığımı yürüten Prof. Dr. Hüseyin Murat Çelik’e çok teşekkür ederim.

Ayrıca kitabın tasarımı ve yayımlanmasında büyük destek olan Mamara Belediyeler Birliği Genel Sekreteri M. Cemil Arslan ve Hatice Çetinlerden’e çok teşekkür ederim.

Son olarak ise kitabın formatı açısından birkaç hususu belirtmek istiyorum. ‘Koronavirüs Çağında Taksiler’ elektronik kitap olarak hazırlanıp okuyuculara sunuldu. Son dönemde hem Türkiye’de hem de dünyada elektronik kitaplara ilgi büyük oranda arttı. Ayrıca kitap içeriğinin yaşadığımız dönemle yakından ilgili olması ve temel faydasını içinde bulduğumuz kısa dönem içerisinde okunması halinde göstereceğini biliyoruz. Bu noktadan hareketle, kitap baskı ve dağıtım süreçlerinin getireceği zaman kaybının önüne geçeceği ve daha çok insana daha kısa sürede ulaşma imkânı vereceği için elektronik kitap formatını tercih ettik.

A large, stylized number '1' in a light orange color, centered on the page. It has a thick, blocky appearance with a slight curve at the top and bottom.

Koronavirüs Öncesi Taksiler

1

Koronavirüs Öncesi Taksiler

Akıllı telefonlar son yıllarda otomobillerin çok daha ötesinde bir kent içi ulaşım teknolojisi olarak ortaya çıkmış olup, kent içi ulaşımında yeni hizmetlerin, aktörlerin ve iş modellerinin gelişmesine ve ortaya çıkmasına yol açan ana faktör konumuna gelmiştir. Son yıllarda yaşanan teknolojik gelişmeler ve yeniliklerle birlikte kent içi ulaşımında gerçekleşen en büyük dönüşüm ve değişimlerden birisi şüphesiz taksi sektöründe yaşanmıştır.

Taksi taşımacılığı ile ilgili koronavirüs salgını öncesinde yaşanan bu dönüşümde en çok tartışılan aktör olarak ‘Yolculuk Satış Uygulamalarını’ belirtmek yanlış ol-

mayacaktır. Uber benzeri yolculuk satış uygulamaları, geleneksel taksi taşımacılığına alternatif olarak, mobil uygulamalar aracılığı ile yolcu talebi ile sürücülü aracı (geleneksel taksiler ve/ya özel aracını yolcu taşımacılığına açan kişiler) buluşturmaktadır. Son 5 yılda ortaya çıkan ve tüm dünyaya hızla yayılan yolculuk satış uygulamaları kent içi ulaşımına ciddi etki göstermiş ve taksi sektöründe büyük değişime neden olmuştur. Bu dönüşüm birçok ülkedeki yasal ve kurumsal yapıda, iş modellerinde ve işletme şekillerinde değişim getirmiştir. Birçok sektör uzmanı bu değişimi bir 'devrim' olarak nitelendirmektedir.

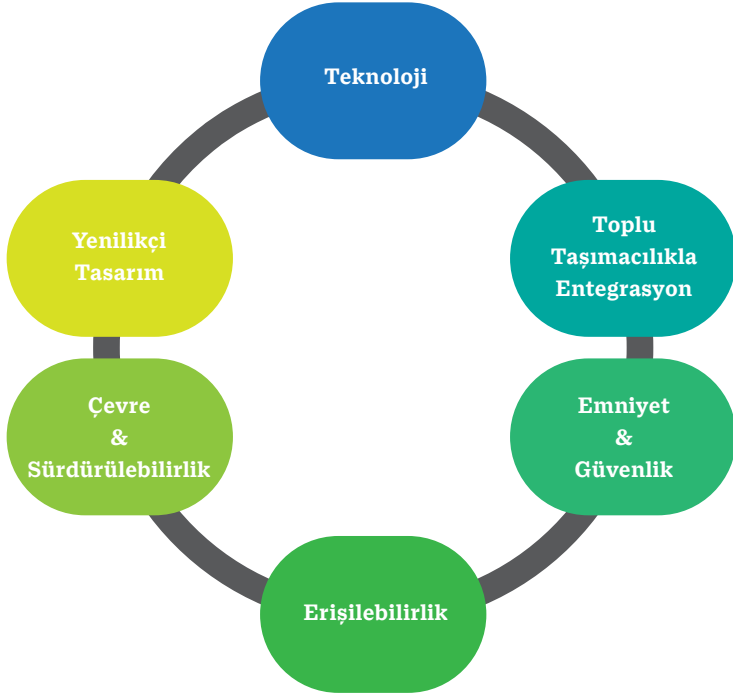
Dünyanın birçok ülkesinde yolculuk satış uygulamaları geleneksel taksileri kullanan yolcuları kendilerine çekmeyi başarmış ve pazar paylarını giderek arttırmışlardır. Bu durum taksi işletmecilerinin kendi hizmet kalitelerini artırmalarına, taksi idarelerinin ise pazar organizasyonu ve yasal yapısında değişiklik yapmalarına neden olmuştur.

Türkiye'de de özellikle 2017 yılından sonra taksi taşımacılığı kentlerde daha çok tartışılmaya başlanmıştır. Özellikle dünyanın en büyük yolculuk satış uygulaması Uber'in İstanbul'da limitli de olsa faaliyet göstermiş olması konuya belediyeler ve işletmeciler dışında toplum ve medyanın da yoğun olarak ilgi göstermesini sağla-

mıştır. Yolculuk satış uygulamalarına yönelik tartışmalar koronavirüs krizinin başladığı 2020 yılının başlarında da birçok ülkede halen devam etmekteydi.

2020 yılına geldiğimizde, yolculuk satış uygulamalarının yanı sıra paylaşımlı ulaşım, entegre ulaşım platformları (MaaS), otonom ulaşım eksenindeki gelişmelerin de taksi sektörüne büyük etki ettiği görülmüş, bu kavramlar kent içi ulaşımında en çok tartışılan ve dünyanın önde gelen birçok kentinde karar vericilerin üzerinde çalıştıkları konular olmuştur.

2020 yılı öncesindeki özellikle son 10 yıllık dönemde; teknoloji, yasal yapı, müşteri beklentileri gibi farklı alanlardaki değişimlere paralel olarak taksi sektörü içerisinde de çeşitli değişimler yaşanmış, taksi hizmetlerinde yeni trend ve uygulamalar ortaya çıkmıştır. Bu değişim alanları genel olarak müşteri memnuniyetinin artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi amaçlarına yönelik olarak görülmüştür. Bu kapsamda ortaya çıkan trendler incelendiğinde, dönüşümün yönünü belirleyen 6 ana kategori Dijitalleşme Çağında Taksiler kitabımızda ortaya konularak detaylı örneklerle ele alınmıştır. Bu kategoriler teknoloji, yenilikçi tasarım, çevre & sürdürülebilirlik, toplu taşımacılıkla entegrasyon, emniyet & güvenlik ve erişilebilirlik olarak belirtilebilir.



Şekil 1. Koronavirüs öncesi taksi taşımacılığındaki temel dönüşüm alanları



Kriz Döneminde Taksiler

2

Kriz

Döneminde

Taksiler

2020 yılıyla birlikte tüm dünyayı etkisi altına alan koronavirüs krizi kapsamında hem karar vericiler hem de vatandaşlar açısından tartışılan önemli hususlardan birisi kenti içi ulaşım ve yolcu taşımacılığı hizmetleri olmuştur. Toplu taşıma hizmeti salgın sırasında birçok ülkede mümkün olduğunca uzun süre sürdürülmesi gereken temel bir hizmet olarak değerlendirilmiştir. Toplu taşımacılık kentler için çok önemli olup talep çok azalsa dahi hala toplu taşıma kullanma zorunluluğu bulunan vatandaşlar olmuş ve özellikle sağlık gibi kritik hizmetleri sunan çalışanların ulaşım ihtiyaçlarının sağlanması salgın döneminde büyük önem taşımıştır.

Otobüs, raylı sistemler gibi belirli güzergâhları ile sefer tarifeleri bulunan ve yüksek kapasite sunan toplu taşıma hizmetlerinin yanı sıra daha düşük kapasite sunmasına rağmen yolcuları istedikleri zaman istedikleri yere götürme imkânına sahip taksi hizmetleri de kriz döneminde özellikle kritik işgücünün kentler içerisindeki hareketinin sağlanmasında önemli rol üstlenmiştir.

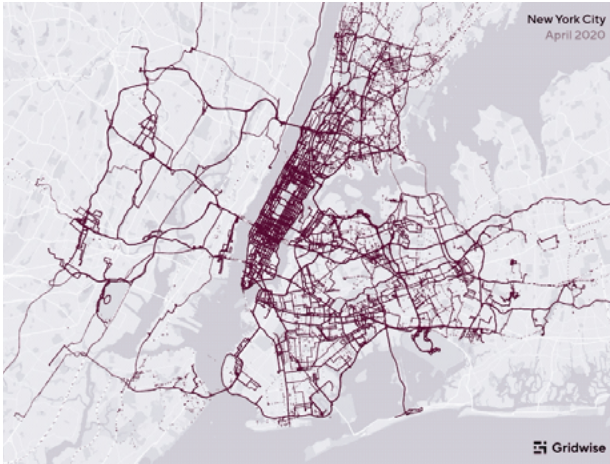
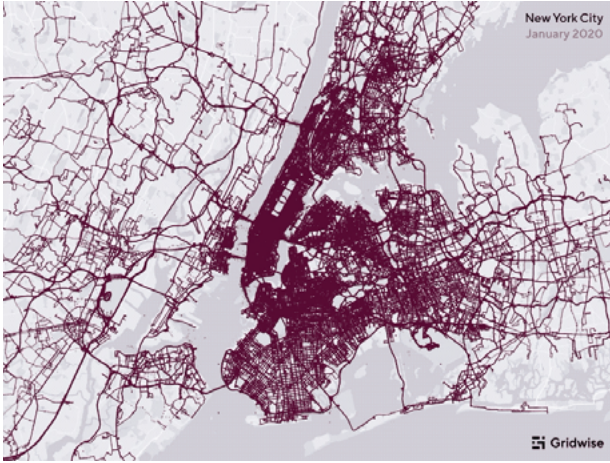
Kriz ile birlikte birçok dünya kentinde taksi arzı % 50-60, taksilerin gelirleri ise % 80-90 oranlarında azalma göstermiştir. Yolculuk sayılarındaki azalma Hong Kong'da % 70-80, Avustralya'da % 50-70, Norveç'te % 80 düzeylerinde görülmüştür. Hindistan, Filipinler, Malezya, Vietnam ve Tayland gibi ülkelerde karantina döneminde taksi hizmetleri de tamamen askıya alınmış ve bu durum taksi yolculuklarının gerçekleşmemesi ile sonuçlanmıştır (UITP Taksi Komitesi, 2020).

Türkiye'de ise yolcu sayısı ve gelirdeki azalmaya yönelik olarak yayınlanmış net bir istatistik bulunmamakla birlikte, İçişleri Bakanlığının kararıyla 30 Mart - 5 Mayıs tarihleri arasında İstanbul, Ankara ve İzmir'de taksilerde tek-çift plaka uygulamasına gidilmiş ve böylelikle taksi arzı yarıya indirilmiştir (İçişleri Bakanlığı, 2020). İstanbul ve Ankara'da hizmet veren BiTaksi ise Mart ayı sonunda yaptı-

ğı açıklamada BiTaksi'de kriz öncesine göre talebin %87 oranında azaldığını belirtmiştir (Salur, 2020).

Yolculuk sayıları ve gelirlerdeki azalma sadece taksilerde değil, aynı zamanda yolculuk satış uygulamalarında da görülmüştür. Uber CEO'su Dara Khosrowshahi %80 oranında bir azalma açıklarken (Hawkins, 2020), Hindistan başta olmak üzere birçok ülkede faaliyet gösteren Ola bu oranı %95 olarak açıklamıştır (Browne, 2020).

Şekil 2'de ABD'nin New York kentinde yolculuk satış uygulamaları tarafından gerçekleştirilen yolcu taşıma ve sipariş teslimat aktiviteleri Ocak 2020 ve Nisan 2020 arasında mukayeseli olarak gösterilmektedir. Burada net olarak gördüğümüz kriz öncesinde kentin tüm bölgelerine yayılmış çok kapsamlı bir hizmet mevcutken krizle birlikte bu hizmetin arzının ve hizmete yönelik talebin azaldığıdır. Kriz döneminde birçok yolculuk satış uygulaması insanların evlerinden çıkmayarak daha çok sanal siparişler vermesi ve sipariş teslimat alanında ciddi bir ek talep olduğundan ötürü bu alanda da faaliyet göstermeye başlamışlardır. Uber daha önceden başladığı sipariş teslimat iş kolunu bu dönemde güçlendirmiş, Lyft ilk kez kriz ile birlikte bu alanda faaliyet göstermeye başlamıştır,



Şekil 2: New York'ta yolculuk satış uygulamaları tarafından gerçekleştirilen yolcu taşıma ve sipariş teslim aktiviteleri Ocak-Nisan 2020 (*Gridwise, 2020*)

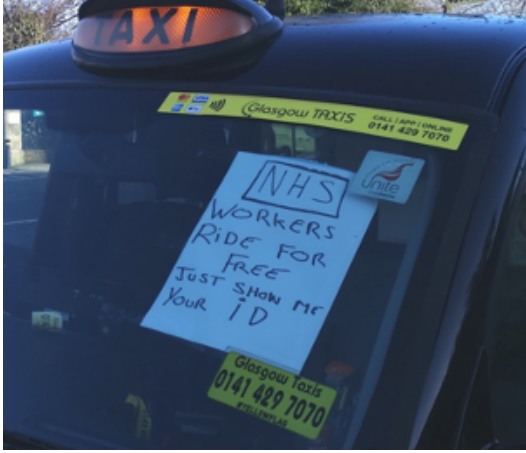
Singapur’da da taksilere yönelik talebin azalması ve sipariş teslimat işlerine yönelik talebin artması ile birlikte Singapur Kara Ulaşım İdaresi LTA tarafından taksilerin Eylül 2020’ye kadar sipariş teslimat işlerinde çalışabilmelerine imkân tanınmıştır (Channel Asia, 2020). Benzer uygulama Almanya’nın çeşitli şehirleri (DW, 2020) ve New York gibi farklı şehirlerde de görülmüştür (Pereira, 2020).

Azalan yolculuk sayıları ve gelir düzeyi ile birlikte krizin taksi sektörüne ciddi mali etkileri olmuştur. Bu noktada bazı ülkeler kriz döneminde sektöre yönelik destekler açıklayarak sektörün ayakta kalmasına destek olmaya çalışmıştır. Taksi işletmecisi bazı şirketlerin ise krizin etkileriyle birlikte iflas koruma başvurusunda bulundukları görülmüştür (NYPost, 2020).

Yolculuk satış uygulamaları da azalan talep ve düşen gelirlerin neticesinde çalışanlarını işten çıkarma yoluna giderek maliyetlerini azaltmaya çalışmışlardır. Uber tarafından ilk aşamada isten çıkarılacağı açıklanan 3000 çalışana sonradan 3700 çalışan daha eklenerek işten çıkarmaların oranı toplam çalışan sayısının %25’ine ulaşmıştır. Şirket bu kararla birlikte dünya genelindeki 40 ofisini de kapatma kararı almıştır (Crum, 2020). Benzer biçimde Ola ise toplam çalışan sayısının %33’ü olan 1400 çalışanın işlerine son vermiştir (Abrar, 2020).

Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai kentinde kriz döneminde taksi yolculuk ücretlerinin %30 oranında azaltılmasına gidilerek ekonomik güçlük çeken halka kolaylık sağlanması amaçlanmıştır (UITP Taksi Komitesi, 2020).

Birçok kentte taksilerin bu dönemde sağlık çalışanlarına yönelik ücretsiz hizmet sunduğu da görülmüştür. Bu tarz hizmetler genellikle taksi işletmeleri ile ilgili kentteki sağlık ve/veya ulaşım idarelerinin ortak inisiyatifi ile gerçekleşirken bazı kentlerde taksi işletmeleri maddi geri dönüşü olmaksızın bu tarz hizmetler başlatmışlardır. Türkiye'de de İstanbul Valiliği'nden yapılan açıklamaya göre, BiTaksi & MasterCard Türkiye, sağlık çalışanları için 12.500 sefer ücretsiz taksi kullanımı tahsis etmiştir. Bu proje ile İstanbul'daki 30 hastanede görevli sağlık çalışanları, başhekimliklerinden alacakları yazı ile BiTaksi uygulamasıyla evden işe, işten eve ücretsiz ulaşım sağlayabildiler. Ayrıca İstanbul Taksiciler Esnaf Odası 300 taksi, İstanbul Havalimanı Taksi Kooperatifi 50 taksi ile 1-2-3 Mayıs ve salgın süresince 50 kamu hastanesindeki sağlık personelini ücretsiz olarak taşıma kararı aldıklarını kamuoyuna ilan etmişti (Orkan, 2020).

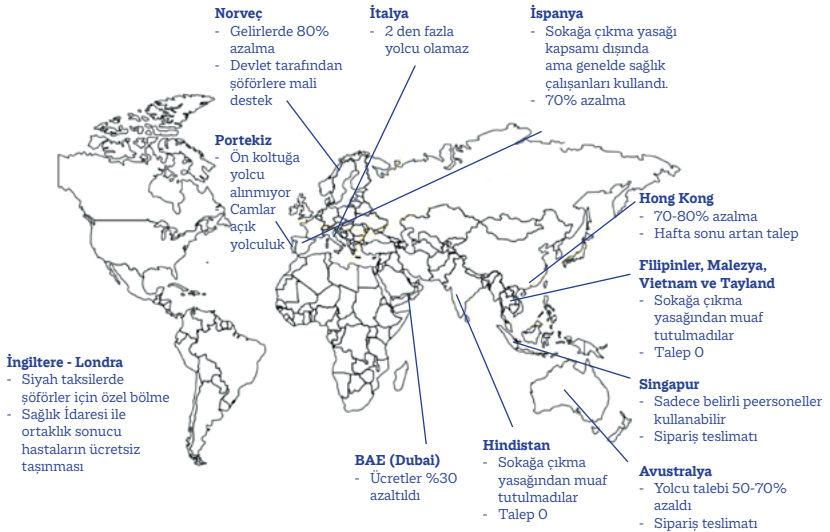


Resim 1:
Glasgow'da
sağlık çalışanlarını ücretsiz taşıyan
taksi
(*Scottish
Construction Now,
2020*)

Özetle Şekil 3'te örnekleri verildiği üzere kriz dönemi-
nin yolcu sayısı ve gelirler üzerindeki etkilerinin yanı
sıra taksi taşımacılığında tüm dünya genelinde:

- Hem personelin hem de yolcuların güvenliğinin sağ-
lanması için temizlik ve hijyen önlemleri artırıldı.
- Sosyal mesafe ve temasın azaltılmasına yönelik uy-
gulamalar geliştirildi. Temasın azaltılmasına yöne-
lik önlemler risk seviyesinin arttığı kriz döneminde
büyük önem kazandı. Operasyonel olarak gerçek-
leştirilmesi zor olsa da, uygulanan farklı seçenekler
taksi şoförlerinin ve yolcuların temasa maruz kal-
masını azaltmayı amaçladı.

- Taksi hizmet arzı azalan ve değişen talebe göre yeniden uyarlandı ve idarelerce aksi karar alınmadığı müddetçe bu hizmetlere dünyanın birçok kentinde kriz döneminde de devam edildi.
- Azalan gelirler ve artan maliyetler nedeniyle bazı ülkelerde kriz döneminde taksilere yönelik maddi destek paketleri açıklandı, lisans ücretleri ve çeşitli harçlarda kolaylık sağlandı, planlanan bazı dönüşüm ve yeni uygulamalara yönelik önceden belirlenen son tarihler ertelendi.



Şekil 3: Farklı ülkelerde kriz döneminde taksiler
(UITP Taksi Komitesi, 2020)



Taksilerin “Yeni Normal”e Dönüşü

3

Taksilerin Yeni Normale Dönüşü

Kitabın yayına hazırlandığı Haziran ayının ilk haftası ile birlikte birçok ülkede salgın hala devam etmesine rağmen, karantinanın aşamalı olarak kaldırılmasını ve hizmetlerin hızlı biçimde normale dönmesini konuşmaya başladık. Birçok ülke bu dönemde yeni normale dönüşe yönelik planlarını hâlihazırda açıkladı. Ancak bu dönemde de henüz tam olarak netleştirilmemiş, “yeni normal”e dönerken dikkat edilmesi gereken çeşitli unsurlar söz konusudur.

Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) tarafından Mayıs ayında yayınlanan raporda raylı sistem ve otobüsler gibi yüksek kapasiteli toplu taşımacılık sistemlerinde yeni normale dönerken dikkat edilmesi gereken 10 temel alan belirlenmiştir (UITP, 2020). Ancak raylı sistem ve otobüsler için geliştirilen bu 10 temel alanın tamamının taksi taşımacılığı için geçerli ve yeterli olduğunu söylemek doğru olmayacaktır.

Yüksek kapasiteli toplu taşımacılık hizmetlerinden biraz daha farklı olsa da taksi taşımacılığında da yeni normale dönerken dikkat edilecek 10 temel alandan bahsedebiliriz. Bunlar nelerdir diye bakacak olursak; aslında bunların iki temel gruba ayrıldığını görüyoruz. Birincisi; sağlık alanındaki problemler yani sosyal mesafe kuralının uygulanması ve temasın azaltılması, maske kullanımı, taksilerin hijyen ve temizliği, enfekte ve sağlıklı insanların ayrımı ve sorumluluk paylaşımı gibi problemleri sıralayabiliriz. İkinci kategori ise taksi taşımacılık işletmesine yönelik olan taksi işletme modellerinin değişmesi, yolcu güveninin tekrar tesis edilmesi, taksi çalışanlarının korunması, taksi tedarik endüstrisinin tam kapasite hizmet vermeye dönüşü ve son olarak sektöre yönelik mali destekler belirtilebilir.

Taksilerde Yeni Normale Dönerken Dikkat Edilmesi Gereken 10 Temel Alan

Sağlık Alanı

1. Sosyal Mesafe Kuralı ve Temasın Azaltılması
2. Maske Kullanımı
3. Temizlik ve Hijyen
4. Enfekte İnsanların Belirlenmesi ve Takibi
5. Sorumlulukların Netleştirilmesi

Taksi İşletmesi Alanı

6. İşletme Modellerinin Dönüşümü
7. Yolcuların Güveninin Tekrar Tesisi
8. Çalışanların Korunması
9. Tedarik Endüstrisinin Geri Dönüşü
10. Mali Destekler

Tablo 1: Taksilerde yeni normale dönerken dikkat edilmesi gereken 10 temel alan

1. Sosyal Mesafe Kuralı ve Temasın Azaltılması

Yeni normale dönerken birçok kamusal alan ve yolcu taşımacılığı yapan tüm ulaşım türlerinde olduğu gibi taksi taşımacılığında da sosyal mesafe kurallarının ne kadar gerekli olacağı ve nasıl yönetilmesi gerektiği, netleştirilmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkıyor. Farklı ülkeler tarafından açıklanan planlar arasından en büyük farklılıkların sosyal mesafe kurallarının tanımlanması alanında olduğunu görüyoruz. Bu noktada göz önünde tutulması gereken en önemli unsur ise, insanların evlerinde kaldığı karantina döneminde sosyal mesafe kurallarının daha rahat uygulanmasına rağmen karantina sonrası artacak yolculuk talepleriyle birlikte sosyal mesafe kurallarının benzer şekilde uygulanmasının daha zor olacağıdır.

Taksilerde Berlin, Singapur, Dubai, Shenzhen gibi örneklerini verebileceğimiz birçok kentte şoförleri yolculardan ayrı tutmak için şoförler ile yolcular arasında şeffaf paravanlar kuruldu. Bu uygulama özellikle şoför ile yolcu/lar arasındaki temas riskinin ortadan kaldırılmasını amaçladı. Bu uygulama kriz döneminde yaygın olarak görülmeye başlanmış ancak yeni

normale dönerken dünyanın tamamında benimsenmiş bir uygulama olarak karşımıza çıkmamaktadır.

Yine Çin, İspanya, İtalya, Almanya, Birleşik Arap Emirlikleri, ABD ve Kanada gibi birçok ülkede taksi aracı içerisinde maksimum yolcu sayısı 2 olarak belirlendi. Bazı ülkelerde ise buna ek olarak on koltuğa yolcu alınmama uygulaması başlatıldı. Türkiye’de ise Mayıs ayında yayınlanan İçişleri Bakanlığı Yönergesi ile maksimum yolcu sayısı 3 olarak belirlenmiş, şoförler için şeffaf paravan veya ön koltuğa yolcu alınmaması gibi uygulamalara gidilmemiştir (İçişleri Bakanlığı, 2020).

Bu tarz sosyal mesafe ile ilgili kurallar taksi araçlarının günlük olarak gerçekleştirebilecekleri sefer sayısını etkilemese de 2’den fazla kişiyle aracı kullanmak isteyenlerin önünde bir engel oluşturacaktır. Ancak, 1-1,5 metrelik sosyal mesafe kuralının uygulanmasının tartışıldığı raylı sistem ve otobüs gibi toplu taşıma hizmetlerine göre taksi taşımacılığının sosyal mesafe kurallarından o ölçüde etkilenmeyeceğini söylemek mümkündür.

Sosyal mesafe dışında temasın azaltılmasına yönelik olarak ise taksilerin mobil uygulamalar aracılığıyla rezervasyonlarının yapılarak kullanılması kriz döneminde birçok ülkede teşvik edilmiştir. Bu durum aynı

zamanda araçta seyahat edenlerin takibini kolaylaştırmasının yanı sıra mobil uygulama üzerinden ödeme ile nakit alışverişinin önüne geçmiştir.

Aynı şekilde yine temasın azaltılmasına yönelik olarak Çin'in Shenzhen kentinde yolcular taksiye inip binerken kapıların şoför tarafından açılıp kapatılmalısı zorunluluğu getirilmiştir.



Resim 2: Singapur'da şoför kabinin şeffaf paravanla ayrılması
(Comfort Delgro, 2020)

2. Maske Kullanımı

Maske kullanımının taksilerde zorunlu olup olmaması hususu uzun süre tartışıldı ancak son dönemde birçok kentte hem taksi şoförü hem de yolcuların maske kullanımının zorunlu hale getirildiğini gördük.

Çin Kent İçi Toplu Taşıma Birliği (CUPTA) 30 Mart 2020’de salgınla mücadele sonrası yayılımın önlenmesine yönelik mobil uygulamalarla çalışan taksi işletmelerine yönelik bir standart yayınladı. Bu standarda göre sürüş sırasında, şoförler tek kullanımlık cerrahi maskeler, tıbbi maskeler veya üretim standardı KN95 / N95’e eşit veya daha büyük olan herhangi bir maske kullanılmalıdır (CUPTA, 2020). Aynı standartta sürücülerin, takmayan yolculara vermek için araçta cerrahi maske bulundurması da tavsiye edilmektedir.

Taksilerde Çin, Türkiye, Birleşik Arap Emirlikleri, Kanada gibi ülkelerin şoförler; Çin, Türkiye, Hindistan, Almanya gibi ülkelerin yolcular için de maske kullanım zorunluluğu getirdiği örneklerini paylaşabiliriz.

Maske kullanımı ile ilgili olarak yolculuk satış uygulamalarının da kurumsal düzeyde inisiyatif aldığını belirtmek yanlış olmayacaktır. Didi tarafından şoförlerine

yönelik olarak medikal ekipmanlar dağıtılmış ve şoförlerin maske takip takmadıkları yapay zekâ uygulaması ile takip edilmeye başlanmıştır. Yolcuların da maske takma zorunluluğu olan Didi yolculukları öncesinde şoförlerden maske ile kendi resimlerini çekmeleri ve sisteme yüklemeleri istenmektedir (Reuters, 2020). Benzer biçimde Uber’de şoförlerine maske dahil diğer ekipmanların sağlanması için 50 milyon dolarlık bir bütçe ayırmıştır (Hawkins, 2020).



Resim 3: Almanya’da maske ve eldivenli taksi şoförü
(DW, 2020)

Maske kullanımını tartışırken en önemli hususlardan birisi ise bu kuralın sadece toplu taşıma veya taksilere özel değil tüm kamusal alanlara yönelik olması gerektiğidir. Aksi durumlarda maalesef taksilerin güvensiz ancak diğer kamusal alanların daha güvenli olduğuna yönelik bir izlenim oluşacaktır. Bir diğer konu ise belirlenecek bu tarz kuralların uygulanmasını kim takip edecek ve maske tedarikinden hangi kurumun sorumlu olacağı sorusunun yanıtıdır. Almanya, Çekya ve Lüksemburg'da ilgili kuralların takibi ve ceza işlemlerinden polis sorumlu kılınmıştır. Aynı şekilde maske tedarikinin işletmecilerin mi, ulaşım idarelerinin mi yoksa sağlık idarelerinin mi sorumluluğunda olacağının ülkeler tarafından netleştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

3. Temizlik ve Hijyen

Temizlik ve hijyene yönelik olarak krizin başından bu yana birbirinden farklı uygulamaların gerçekleştirildiğini gördük. Temizlik sıklığı işletme frekansına adapte edilebilir ve burada ortak kullanım yüzeylerinin dezenfeksiyonuna öncelik verilmelidir. Şoförlerin araçları teslim rutinleri gözden geçirilip atıkların uzaklaştırılması ve yüzey dezenfeksiyon gibi işlemler şoförlerin bireysel sorumluluğun bir parçası haline getirilmelidir.

Çin'in Shenzhen kentinde bütün araçlara dezenfektan dispenserleri yerleştirilmiş ve yolcu koltukları sonraki yolcuların korunmasını sağlamak amacıyla her yolculuktan sonra şoför tarafından dezenfekte edilmektedir.

Temizlik ve hijyen uygulamaları orta ve uzun vadede çok tartışılacak konuların başında gelmekle birlikte bu alada uluslararası standartların belirlenmesi taksi işletmelerinin işini daha da kolaylaştıracak ve kullanıcılara yönelik güven tesisinde önemli rol oynayacaktır.

Çin Kent İçi Toplu Taşıma Birliği (CUPTA) tarafından yayınlanan standartta direksiyonun, emniyet kemeri'nin, klima çıkışlarının, kapı kollarının ve düğmelerinin,

bagaj düğmesinin, koltuklar, koltuk kılıfları, zemin paspasları, bagaj gibi diğer önemli araç parçalarının dezenfekte edilmesi tavsiye edilmektedir. Yine aynı standartta göre araç dezenfeksiyonu için, GB 27952-2011, GB / T 36758-2018 ve GB 26373-2010'da belirtilen gereksinimleri karşılayan dezenfektanlar kullanılması tavsiye edilmiştir. Bu tür dezenfektanlar arasında litre başına 250mg / l-500mg mevcut klor konsantrasyonları ve % 75 alkol konsantrasyonuna sahip dezenfektanlar bulunur. Birkaç dezenfektan kullanımının aynı anda karıştırılmaması gerektiğine dikkat edilmesi ve daha etkili dezenfeksiyon için, sprey dezenfektanların kullanılması önerilmektedir (CUPTA, 2020).



Resim 4: Londra'da taksi dezenfeksiyon çalışmaları
(Richardson, 2020)

Araçların havalandırılması yine birçok ülkede büyük önem taşımaktadır. Portekiz’de yolculuk esnasında camların açık durumda olması zorunluluğu getirilmiştir. CUPTA ise havalandırma esnasında ön ve arka camların açılarak yapılacak çapraz havalandırmayı ve bu esnada tam havalandırmayı sağlamak için ise her pencerenin en az üçte birinin açılmasını tavsiye etmektedir.

Yine CUPTA’ya göre şoförler araç kullanırken koruyucu eldiven giymelidirler. Tek kullanımlık eldivenler ise tekrar kullanmamalıdır.

4. Enfekte İnsanların Belirlenmesi ve Takibi

‘Enfekte kişilere diğer yolculardan daha farklı davranacak mıyız?’ sorusu yeni normale geçerken cevaplanması gereken önemli sorulardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı ülkeler karantinanın kademeli olarak kaldırılmasını (bağışıklık kazanan, belirli yaş altı) tartışırken Çin’in Wuhan kentinde toplu taşıma yolculukları öncesi mobil uygulama ile QR kodu tarama zorunluluğu getirildi. İlgili uygulama size özel bir renk kodu üretiyor: Yeşil seyahat edebilir, kırmızı enfekte yolcu ve sarı ise enfekte kişilerle temasta bulunmuş riskli kişileri gösteriyor (Ankel, 2020). Benzer bir sistem dünya kentlerinde taksi taşımacılığında uygulanmalı mı ve nasıl uygulanabilir sorularının cevapları günümüzde önem taşıyor.

Taksilerin mobil uygulamalar aracılığı ile rezervasyonlarının sağlanması ilgili araçta seyahat edenlerin takibini kolaylaştıracaktır. Bu noktada teknolojinin kullanımı, büyük ve açık veri, yapay zekâ sistemleri, diğer sağlık idareleri ile teknolojik ve veri tabanı entegrasyonu gibi hususlar karşımıza çıkıyor.

Kriz öncesinde yolculuk sayısı açısından dünyanın en büyük yolculuk satış uygulaması konumunda bulunan Çin’li Didi firması yapay zeka ile şoförlerinin maske kullanıp kullanmadıklarını tespit etmeye başladı. Bu proje ile şoförler selfie çekerek resimlerini mobil uygulamaya yüklüyorlar. Aynı zamanda vücut sıcaklığı derecesi ve araca yönelik hijyen uygulaması sırasındaki videoların da şoförler tarafından mobil uygulamaya yüklemeleri istenmeye başladı (Reuters, 2020).

CUPTA ise sadece şoförlerin değil gerektiğinde yolcuların da vücut sıcaklığını kontrol etmek için araçlarda bir sıcaklık detektörü bulundurulmasını tavsiye etmektedir.

5. Taksi İdare/İşletmecilerinin Sorumluluğu

Sağlık alanında belirttiğimiz 4 alan olan sosyal mesafe uygulaması ve temasın azaltılması, maske kullanımı, taksilerin hijyen ve temizliği, enfekte ve sağlıklı insanların ayırımına yönelik olarak kuralların belirlenmesi ve uygulanmasında taksi idare ve işletmecilerinin hem karar alma hem de bu kararların uygulanmasında sorumluluklarının ne ölçüde olacağı ise yeni normale geçerken tam netleşmemiş alanlardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Örneğin hangi kurallar ulaşım idareleri hangileri sağlık kurumları tarafından belirlenecek, kuralların tam biçimde uygulanmasının takibini kim yapacak gibi unsurların net olarak ortaya konması gerekmektedir.

Bu noktada kurallar belirlenirken tüm ülkelerde taksi idare ve işletmecileriyle yakın iş birliği yapılması önem taşımaktadır. Aynı şekilde uygulamanın tüm sorumluluğu ile sonuçları taksi kurumlarına da bırakılmamalıdır.

6. İşletme Modellerinin Dönüşümü

Kriz ile birlikte birçok ülkede talep tabanlı ulaşımın önceden belirlenmiş güzergâh ve sefer tarifelerine göre çalışan ulaşım türlerine göre daha çok tercih edildiklerini görmeye başladık. Salgın döneminde özellikle sağlık çalışanları veya hasta yolcu grupları için taksilerin talep tabanlı özel hizmetler verdiği örnekleri gördük. Örneğin İngiltere’de Ulusal Sağlık Hizmetleri İdaresi ile iş birliğine giden taksi işletmecileri hastalık belirtisi gösterenlerin belirli hastanelere taşınmasını üstlendi (Taxipoint, 2020). Tayvan’ın başkenti Taipei’de ise toplu taşımayı kullanamayan yolcular için karantina yerlerine veya hastanelere taşıma işlemi taksiler tarafından gerçekleştirildi ve bunun karşılığında taksilere ilgili idareler tarafından ödemeler yapıldı. Tabi bu faaliyet aynı zamanda daha detaylı bir hijyen ve sosyal mesafe kuralları kapsamında gerçekleştirildi. Yeni normalle dönerken bu rolün taksiler tarafından ne kadar daha sürdürülmesi gerektiği tartışılmalıdır (Singh, 2020).

Kriz döneminde taksi yolculuklarına olan talebin düşmesi ve gelirlerin azalmasına paralel olarak birçok ülkede evlere sipariş teslimine yönelik talep artışı olmuştur. Bazı ülkeler bu artan talep artışını taksileri

kullanarak çözme eğilimine gitmiştir. Örneğin New York, Singapur, Toronto bu örnekler arasında verilebilirler. Örneğin Resim 5'te görüldüğü üzere Kanada'nın Toronto kentinde hizmet veren Beck Taksî şirketi taksî rezervasyon mobil uygulamasına müşteri talebine göre teslimat gerçekleştirebilmek için kurye hizmetini de eklemiştir.

The screenshot displays the 'Trip Options' screen of the Beck Taxi app. At the top, there is a close button (X), the title 'Trip Options', and a 'Reset' button. Below this, the 'Pick a Ride Mode' section offers five choices: 'Closest' (with a winged B icon), 'Sedan' (with a car icon), 'Mini-Van' (with a van icon), 'Package' (with a house icon, currently selected), and 'Accessible' (with a wheelchair icon). The 'Ride Estimate' section shows a distance of 2½ KM, a time of 8½ MIN, and a cost of \$10.75*. A note below states: '* This is only an estimate and may differ from the actual cost of the trip'. The 'Package Delivery Details' section includes a button to 'Import from Contacts' with a person icon and a right arrow. The 'Pickup Contact Name (Required)' section features a text input field containing the name 'Shay'.

Resim 5: Kurye hizmeti de verebilecek şekilde değiştirilen Beck Taksî mobil uygulaması (*Beck Taxi*, 2020)

Önümüzdeki orta vadede evlere sipariş teslimi ihtiyacının yine yüksek seviyede kalacağı ve taksi yolculuklarında kriz öncesi seviyelere dönmenin zaman alacağı düşünüldüğünde yeni normale geçerken de bu alana ilgi duyan taksi şoförlerinin olabileceğini söyleyebiliriz. Özellikle Uber, Lyft benzeri yolculuk satış uygulamalarının yeni döneme bu alanda daha çok ağırlık vereceklerini söylemek yanlış olmayacaktır.

7. Yolcuların Güveninin Tekrar Tesisi

Kriz döneminde yolcu talebinde gerçekleşen azalmaya yönelik nedenleri dört temel kategoriye ayırabiliriz:

- Kamunun getirdiği kısıtlamalarla ortaya çıkan talep azalması ki bunlar kısıtlamaların kalkmasıyla kısa sürede tekrar 1-2 aylık bir süre içerisinde eski düzeyine kavuşmaya başlayacaktır. Özellikle iş amaçlı gerçekleşen yolculukları bu kapsamda belirtebiliriz.
- Alınan mesafe koruma, temizlik gibi önlemlerle toplu taşımacılığa yönelik güven algısının gelişmesiyle ve ticari mekânların açılmasıyla birlikte restoran, kültür, hizmetler gibi amaçlara yönelik yolculukların toparlanması 1-6 aylık bir süre içerisinde görülebilecektir.
- Salgın nedeniyle ortaya çıkan çekinme ve korku nedeniyle insanların yolculuklarını azaltmaları ki bu daha uzun sürede, ilaç ve aşı bulunması veya bağışıklık kazanmasına bağlı olarak zamanla artacaktır. Bu durum için ise 6-12 aylık bir süre belirtmek yanlış olmayacaktır.

- Yeni bir ulaşım biçimine geçip konutunu işyerine yakın değiştirip kentini değiştirip evden çalışmayı seçenler ise büyük ihtimalle geri dönmeyeceklerdir.

Dünyanın birçok kentinde karantina önlemlerinin kademeli olarak kaldırılmasıyla birlikte insanların eskiye göre daha fazla kendi özel araçlarıyla seyahat ettiklerini görmekteyiz. Bu durum kentlerimiz ve sürdürülebilir ulaşım açısından salgın sonrasında karşılaşacağımız en büyük problemlerin başında geliyor. Örneğin kriz sonrasında Wuhan'da kent içi ulaşımındaki toplu taşıma payı %56'dan %24'lere düşmüş ve özel araç kullanımında ciddi bir artış görülmektedir (Yıldızgöz, 2020). Peki, bunun uzun vadeli bir alışkanlığa dönmemesi, kentlerimizde sürdürülebilir ulaşım krizine yol açmaması için bizim ne yapmamız gerekiyor? Yeni normale dönerken bu hususun ciddi bir şekilde planlanması gerekmektedir. Aksi takdirde pandemi krizi sonrasında kentlerimizde bir de ulaşım krizini yaşamamız kaçınılmaz olacaktır.

Bu dönemde taksiler, daha fazla sayıda yolcu taşıyan toplu taşıma türlerini kullanmak istemeyen yolcuların özel araçları tercih etmesi yerine onlara bir alternatif sunabilmek adına büyük önem taşımaktadır. Taksi yolculuklarının aslında başka (potansiyel virüs taşıyıcısı olabilecek) kişiler olmadan yapılan özel yolculuk

olması, toplu taşımacılık yolculuklarına kıyasla daha kolay güvenilir olma duygusu sağlayacaktır.

Toplu taşımadan taksilere ödünç olarak verilecek yolcular kriz sonrasında daha kolay biçimde toplu taşımaya dönebilecekken, bu yolcuların kısa vadede araç satın almaları durumunda hem yüksek kapasiteli toplu taşıma türleri hem de taksiler bu yolcuları çok daha uzun bir süre için kaybetmiş olacaklardır.

Ancak yolcuların özel araç yerine hem toplu taşımayı hem de taksi hizmetlerini tercih edebilmeleri için sektörün bu alanda yoğun çaba göstermesi ve gerekli hijyen ile mesafe önlemlerini alması gerekmektedir. Temizlik ve hijyen önlemlerinin yenilikçi uygulamalarla desteklenmesi ve buna yönelik iletişim kampanyalarının sürdürülmesi büyük önem taşıyor. Toplu taşımada imaj kaybına neden olacak unsurlara çok dikkat etmek gerekiyor. Özellikle özel araç sahipliği kullanımındaki artışın kamu sağlığı, emniyeti, çevre ve ekonomiye orta ve uzun vadedeki etkileri gerçekten çok ağır. Bunu bilerek hareket etmek büyük önem taşımaktadır.

8. Çalışanların Korunması

Salgın döneminde özellikle taksi şoförlerinin korunması için uygulanan tedbirlerin; yeterli kişisel koruyucu ekipman sağlanması, şoförler ve yolcular arasındaki doğru-
dan teması azaltma, vücut sıcaklığını kontrol etme ve olası hastalık belirtileri için izleme sistemini kullanma da dahil olmak üzere genişletilmesi gerekecektir.

Birçok kent bu dönemde özellikle taksi şoförlerinin sağlıklarının korunmasına yönelik çeşitli önlemler almıştır. Singapur Kara Ulaşım İdaresi bu alanda detaylı bir kılavuz yayınlamış ve şoförlerin günde en az



Resim 5:

Singapur'da
vücut
sıcaklığı
ölçüm sonuç
etiketlerini
gösteren
taksi şoförü
(Comfort
Delgro,
2020)

iki defa vücut sıcaklıklarının ölçülmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu ölçümlerin gerçekleştirilebilmesi için her taksi işletmecisi şirkete kent genelinde en az 8 ölçüm merkezi kurulması mecbur kılınmıştır. Ölçümler sonrası şoförlere ölçüm sonucunu gösteren etiketler verilerek ve bu etiketlerin idare tarafından yapılacak kontroller için araçlarda bulundurulması istenmektedir (LTA, 2020).

Özellikle yolcuyla temas eden sahadaki çalışanlar için çok önemli bir nokta, krizden sonra motivasyonlarını yüksek tutmak olacaktır. Taksi işletmelerinde kurum içi iletişim, hasta çalışanlar ve mağdur ailelerine özel dikkat göstermenin gerekliliği önem taşımaktadır.

Koronavirüs krizi, taksi şoförlerinin kentlerimizde ulaşım hizmetinin devamlılığını koruyarak oynadığı hayati rolü de göstermiştir. UITP'nin 'Ulaşımın Muhafızları' iletişim kampanyası başta olmak üzere tüm dünyada birçok iletişim kampanyası başlatılmıştır. Taksi ve toplu taşıma çalışanlarını ön plana çıkaran ve toplu taşımacılığın insani boyutunu vurgulayan bu tarz iletişim kampanyalarının yeni dönemde de devam etmesi faydalı olacaktır.

9. Taksi Tedarik Endüstrisinin Dönüşü

Araç ve yedek parça üreticileri, teknoloji ve çözüm sağlayıcılar gibi taksi tedarik endüstrisinin kriz sırasında yaşadığı aksama, taksi taşımacılığında bakım hizmetleri ve yedek parçaların zamanında sağlanabilmesi açısından orta vadede olumsuz etki gösterebilir. Bu durumun taksi işletmeciliğinin sağlıklı biçimde sürdürülebilmesi üzerinde bir etkisi olacak mı sorusu bu dönemde tartışılmaktadır. Ayrıca, endüstri tedarikçilerinin krizden kaynaklanan gelir eksikliğini dengelemek için özellikle kısa ve orta vadede maliyetleri kontrol etmesi gerekecektir. Birçok ülkede gördüğümüz gibi, işten çıkarmalar büyük bir risktir. Bu durumdan özellikle Ar-Ge gibi farklı alanlar daha fazla etkilenebilir ve zorunlu olmayan alanlarda Ar-Ge faaliyetleri aksayabilir. Bu durumun etkisi belki kısa vadede değil ancak uzun dönemde olumsuz sonuçlara neden olabilir. Aslında böyle bir kriz ortamı endüstri firmaları tarafından yapılacak Ar-Ge faaliyetlerine daha çok ihtiyaç duyulan bir dönemdir.

Ayrıca taksi tedarik endüstrisi ile taksi idare ve işletmecilerinin bu dönemde ileriye yönelik olarak yoğun işbirliği içerisine girmeleri de önem taşımaktadır. Kriz-

le birlikte özellikle farklı teknolojik uygulamalara daha çok ihtiyaç duyulacak ve bu ihtiyaçların karşılanması- na öncelik verilmesi büyük önem taşıyacaktır.

10. Mali Destek

Taksi taşımacılığının verimli ve sürdürülebilir biçimde faaliyetlerini devam ettirmesi kent ekonomisi ve sosyal yaşam açısından büyük önem taşımaktadır. Ancak kriz döneminde taksi taşımacılığı, gelirlerin düşmesi ve dünyanın birçok kentinde taksi işletmelerinin mali kapasitelerinin düşük olması nedeniyle büyük darbe almıştır. Yaşanan koronavirüs krizi sonrasında hem yerel hem de merkezi idarelerin taksi sektörüne yönelik mali destekleri büyük önem taşımaktadır. Bu destek yolcu ve personellerin sağlığının sağlanması için gerekli kritik ekipmanlarla ilgili olduğu gibi yaşanan krizin maddi sonuçlarının azaltılmasına yönelik de olmalıdır.

Bu durum birçok ülkede doğrudan mali destek, vergi muafiyetleri, borç erteleme, sigorta primlerinin ertelenmesi, işsizlik ve kısa çalışma ödeneği veya kredi seçeneklerinin sunulması şeklinde görülmektedir.

Singapur Devleti tarafından taksi şoförlerine yönelik 3 ay için 197 milyon Singapur Doları büyüklüğünde mali destek paketi açıklandı. Serbest çalışan statüsündeki şoförler için 9 ay süreyle ek olarak aylık 1.000 Singapur Doları ödeme yapılması kararı alı-

narak bazı harç ve ödemeler bu süreçte askıya alındı. Ayrıca Singapur Devleti taksi şoförlerinin işlerin azaldığı bu dönemde eğitim programlarına katılmalarına yönelik de bir program başlattı. Şoförlere bu dönemde katıldıkları eğitimler için saat başı 10 Singapur Doları ödeme yapılmasına karar verildi (Singapur Ulaştırma Bakanlığı, 2020).

Avustralya'nın Güney Avustralya Eyaletinde taksi sektörüne yönelik olarak 5.2 milyon Avustralya Doları büyüklüğünde bir destek paketi açıklandı. Bu pakette +1000 taksi işletmecisine taksi başına 4.300 Avustralya Doları acil yardım öngörüldü ve 500 Avustralya Dolarını asan akreditasyon ve araç ücretlerinin 12 ay boyunca alınmama kararı verildi. Batı Avustralya Eyaleti'nde ise 9 milyon Avustralya Doları büyüklüğünde bir destek paketi açıklanarak araç başına 2.500 Avustralya Doları nakit ödeme, bazı vergi ve harçların 1 yıl süreyle kaldırılması ile taksilerin kamera takma zorunluluğuna yönelik son tarihinin 1 yıl daha ertelenmesine gidildi (Singh, 2020).

Türkiye'de ise Adana Büyükşehir Belediyesi salgın dolayısıyla alınan tedbirlerden sonra yolcu sayıları düşen ve ciddi gelir kaybı yaşayan taksicilere meclis karardan sonraki 2 ay süreyle aylık 40 litre yakıt desteğinde bulunacağını açıkladı (Karalar, 2020).



Resim 7: Adana Büyükşehir Belediyesi taksi yakıt desteği iletişim görseli (*Karalar, 2020*)

Koronavirüs Sonrası Taksiler

4

Koronavirüs Sonrası Taksiler

Galiba dünya genelindeki tüm insanların bugünlerde cevabını en çok merak ettiği soruların başında krizin ne zaman sona erip eski hayatımıza ne zaman tekrar dönebileceğimiz geliyor. Sağlık uzmanlarının koronavirüs krizinin 2020 yılının ikinci yarısında, hatta 2021 yılında da muhtemel farklı evrelerle birlikte hayatımızda olacağına dair açıklamalarını hepimiz takip ediyoruz.

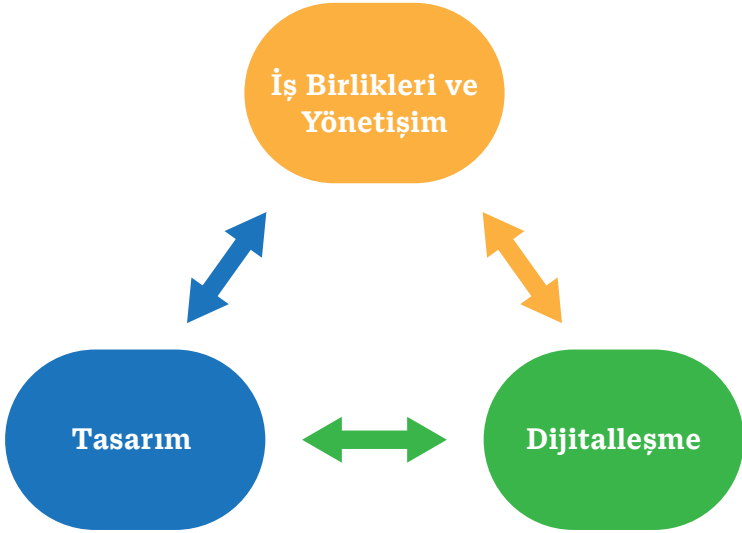
Peki, bu kriz taksi taşımacılığında kalıcı değişikliklere yol açar mı? Galiba bu konuda kesin öngörülerde bulunmak için hala çok erken... Ancak muhtemel değişim

ve dönüşümlerin hangi alanlarda olabileceğini tartışılabilme imkânımız bugün de mevcut.

Sektörün koronavirüs krizi öncesi tartıştığı hususlar, krizin sektöre yönelik etkileri, sağlık alanında getirilen kurallar ve değişen yolcu beklentileri değerlendirildiğine taksi sektöründe koronavirüs krizi sonrası 3 temel alanda değişim beklemek yanlış olmayacaktır.

Bu alanlar:

- **Daha fazla iş birliği ve yönetişim:** İdareler ve işletmeciler arasında, yolculuk satış uygulamaları ile geleneksel taksi işletmecileri arasında ve bireysel sahiplikli taksi işletmecilerinin kurumsallaşma yönünde kendi aralarında artacak iş birlikleri,
- **Artan dijitalleşme:** Yapay zekâ, otomasyon, büyük veri ve mobil teknolojiler,
- **Tasarımda yenilikler:** Kent düzeyinden taksi araçlarına kadar tasarım alanında yaşanabilecek yenilikler olarak özetlenebilir.



Şekil 4: Koronavirüs sonrası taksilerde temel dönüşüm alanları

1. İş Birliği ve Yönetişim

Krizin yolcu sayılarını ve gelirleri düşürmesi, müşteri beklentilerinin değişip özellikle yeni bazı kuralların öngörülmesi ile birlikte sektör aktörlerinin bu değişime daha rahat uyum sağlayıp ayakta kalabilmeleri için kendi aralarındaki iş birliklerini daha da geliştirmeleri önem taşımaktadır. Bu iş birlikleri; idareler ve işletmeciler arasında, yolculuk satış uygulamalarıyla geleneksel taksi işletmecileri arasında ve bireysel sahiplikli taksi işletmecilerinin kurumsallaşma yönünde kendi aralarında iş birliğine gitmeleri şeklinde özetlenebilir. İş birliklerinin gelişmesine paralel olarak yönetim açısından da uzun dönemli dönüşümlerin olması bugünden bakıldığında kaçınılmaz duruyor.

Bu noktadan hareketle idareler ve işletmecilerin yeni dönemde daha yakın bir çalışma içerisine gireceklerini söylemek yanlış olmayacaktır. Yaşadığımız kriz döneminde buna her zamankinden daha çok ihtiyaç duyduğumuzu gördük.

Koronavirüs krizi sonrasında sadece taksi taşımacılığı değil diğer tüm yolcu taşımacılığı türlerinde de yönetim yapıları tartışılmaktadır. Bunun yansımalarından birisi olarak ulaşım idarelerinin önemi ve rolü yeniden

çok daha iyi anlaşıldı. Krizden sonra idarelerin rolünün özellikle stratejik ve taktik alandaki birçok unsorda artacağını da öngörmek yanlış olmayacaktır. Yeni dönemde taksi taşımacılığının kamu çıkarları açısından daha önemli görüleceğini ve serbest pazarın inisiyatifine daha az bırakılabileceğini ifade edebiliriz. Kamu idareleri yeni dönemde planlama, denetim, düzenleme gibi alanlarda koronavirüs öncesine göre daha etkin rol üstleneceklerdir.

Bu yaklaşımın şüphesiz yasal yapılara yönelik de etkisi olacaktır. Taksi taşımacılığında kriz öncesinde yasal yapıların belirlenmesindeki eğilimler incelendiğinde, yasal yapının kentlerdeki taksi miktarı ve ücretin düzenlenmesi ekseninde hafifleyerek, kalite alanına daha çok ağırlık verildiğini görmekteydik. Kriz sonrasında da bu eğilimin devam edeceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Ancak idarelerin, işletmecilerin hem yönetim kapasitelerine (özellikle kriz dönemlerinde reaksiyon gösterebilme ve yönetebilme kapasitesi) hem de mali sürdürülebilirliklerine daha çok önem vereceklerini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Koronavirüs sonrası kentlerde artması muhtemel özel araç kullanımı ve kent mekânlarının kısıtlı olması idarelerin trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi gibi çeşitli uygulamaları göz önünde bulundurmasını beraberin-

de getirebilecektir. Doğal olarak bu durumun da taksi sektörüne yönelik etkisi olacaktır.

Koronavirüs krizi ile birlikte birçok taksi işletmesinin klasik yolcu taşımacılığı dışında da farklı alanlara yö-neldiklerini gördük. Bu eğilimlerin krizden sonra da devam etmesini beklemek yanlış olmayacaktır. Kriz döneminde taksiler farklı ülkelerde idarelerle iş birliklerine giderek farklı müşteri segmentlerine yönelik özel hizmetler verdiler ve bunun karşılığında ödemeleri idareler tarafından yapıldı. Bu tarz modellerin, idareler ile işletmeciler arasındaki iş birliklerinin farklı bir yolu olarak düşünüp kriz sonrasında da devam edebileceğini öngörebiliriz. Sadece kamu idareleriyle değil, taksi işletmecileri için bireysel yolcu taşımacılığının da ötesinde kurumsal müşteriler edinmek için çeşitli iş birlikleri ve girişimlerin sıklaşacağını belirtebiliriz. Özellikle çeşitli şirketlerle kurumsal anlaşmalar ile çalışanlarına yönelik taksi hizmeti sunulması modellerinin kriz sonrası daha da artacağını söyleyebiliriz.

Taksi işletmecilerinin mali ve yönetim kapasiteleri ile sürdürülebilirlikleri açısından kriz sonrasına yönelik belki de en önemli dönüşüm beklentimiz bireysel sahiplikle işletilen taksilerin kurumsallaşması yolunda atılacak adımlar olarak karşımıza çıkacaktır. Bu kriz bizlere bir kez daha gösterdi ki kurumsal işletmelerin

hem operasyonel hem de mali açıdan kriz dönemlerine karşı direnci bireysel sahiplikli işletmelerden çok daha fazladır. Krizden önce de dünyanın farklı kentlerinde, bireysel işletmecilerin sahipliğinde bulunan taksilerin kurumsallaşmasına yönelik çalışmalar yürütülmekteydi. Bu çalışmaların kriz sonrasında hızlanacağını ifade edebiliriz. Bireysel işletmeciliğin kurumsallaşması kapsamında; Dubai, Abu Dabi, Sharjah ve Montreal’de yaşanan dönüşümler ‘Dijitallesme Çağında Taksiler’ kitabında detaylı olarak ele alınmıştı. Birleşik Arap Emirlikleri kentlerinde yaşanan dönüşüm süreci devlet girişimi ve öncülüğünde gerçekleşirken, Montreal’de yaşanan dönüşüm devlet öncülüğü olmadan doğrudan özel sektör girişimi sonucunda gerçekleşmişti. Koronavirüs sonrasında bu dönüşümde idarelerin rolünün daha da artacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu dönüşüm ile birlikte taksi idareleri ve işletmecileri arasında rollerin paylaşımının net olarak belirlendiği işletme sözleşmelerinin de daha çok yaygınlaşacağını tahmin edebiliriz.

Koronavirüs krizi öncesinde taksi sektöründe en çok tartışılan husus şüphesiz Uber benzeri yolculuk satış uygulamalarının özellikle son 5 yılda dünya genelinde giderek yaygınlaşmasıydı. Yolculuk satış uygulamaları birçok kentte geleneksel taksileri kullanan yolcuları kendilerine çekmeyi başardı. Aynı zamanda taksi işlet-

mecilerinin kendi hizmet kalitelerini artırmalarını ve taksi idarelerinin pazar organizasyonu ve regülasyonunda değişiklik yapmalarını da sağladı. Elbette bu süreç halen devam ediyor. Son beş yılda ortaya çıkan ve tüm dünyaya hızla yayılan yolculuk satış uygulamaları kent içi ulaşımına ciddi etki gösterdi ve taksi sektöründe büyük değişime neden oldu. Bu dönüşüm birçok ülkede yasal ve kurumsal yapıda, iş modellerinde ve işletme şeklinde değişim getirdi. Koronavirus krizi döneminde sadece geleneksel taksi şirketleri değil aynı zamanda yolculuk satış uygulamaları da büyük zorluklarla karşı karşıya kaldı. Mali açıdan sıkıntıya giren bu firmalardan Uber gibi yolculuk satış uygulamaları ciddi maliyet azaltma önlemleri aldı ve yolcu taşımanın dışında kurye hizmetleri gibi değerlendirebileceğimiz sipariş teslimi alanlarına ağırlık verdiler. Bu krizin etkilerinin azalmasıyla birlikte bu yönelmenin tamamen ortadan kalkacağını söyleyebilmek pek mümkün değildir. Yolculuk satış uygulamaları kriz döneminde büyük yara almış olsa da Uber ve Lyft gibi oyuncuların 13 milyar dolarlık bir nakit gücü ve istediklerinde daha fazla fon yaratma kabiliyetine sahip oldukları unutulmamalıdır.

Uzun yıllardır dünyanın birçok kentinde ortaklıktan çok rekabet içerisinde olan yolculuk satış uygulamaları ile geleneksel taksiler arasındaki ilişkinin seyrinin

değişmesi için bu kriz bir tetikleyici olabilir. Yolculuk satış uygulamalarının teknoloji, ölçek ekonomisi, modern yönetim ve pazarlama teknikleri gibi birçok alanda rekabetçi avantajları bulunuyor. Geleneksel taksi sektörünün de hazır durumdaki şoförler, araç filosu, kent ve işletme bilgisi gibi rekabetçi avantajları bulunuyor. Bu kapsamdan hareketle, özellikle krizle birlikte azalan yolcu sayıları ve artan maliyetler ile değişen müşteri beklentileri düşünüldüğünde her iki aktörün iş birliği olanaklarının geliştirilmesi iki aktör için de kazanımlar sağlayabilecektir.

2. Dijitalleşme

Artan dijitalleşmenin taksi sektörüne yönelik etkisi krizden önce de üzerinde en çok tartıştığımız konuların başında geliyordu. Koronavirüs sonrasında taksi sektöründe özellikle işletme kabiliyetlerinin gelişmesi ve regülasyonların takibi açısından dijitalleşmenin ivme kazanacağını öngörmek doğru olacaktır.

Mobil uygulamalar aracılığıyla önden rezervasyonlu taksilerin daha da yaygınlaşacağı, hatta birçok kentte idareler tarafından ciddi biçimde teşvik edileceğini söyleyebiliriz. Mobil ödeme seçeneğinin yaygınlaşması nakit para ile ödemenin çok daha azalmasını beraberinde getirecektir. Bunun hem işletme süreçleri açısından hem de mali ve vergisel bakımdan taksi sektörüne yönelik sonuçları olacaktır.

Yapay zeka uygulamaları kriz öncesinde de taksi sektörüne girmişti ve kriz döneminde bazı taksi işletmecileri tarafından özellikle sosyal mesafe ve hijyen kurallarının yakından takibi, işletme planlama gibi alanlarda yoğun olarak kullanıldı. Koronavirüs krizi sonrasında daha da yaygınlaşacak yapay zekâ uygulamalarının arasında dijital asistanlar vasıtasıyla müşteri deneyiminin iyileştirilmesi, talebin kestirimci analizi yoluyla

işletme verimliliğinin optimize edilmesi, kumanda ve kontrol merkezi fonksiyonlarının otomasyonu, etkin biçimde uygulanacak önleyici bakım hizmetleri, yapay zekâ tarafından güçlendirilmiş önleyici güvenlik ve emniyet uygulamaları sıralanabilir. Tüm bu alanlar personel kullanım ihtiyacında azalmaya ve temasın önlenmesine de yardımcı olacak unsurlardır.

Yapay zekâ, mobil ödeme gibi farklı uygulamalarla toplanan verilerin islenmesi ve paylaşımı da bize yeni fırsatlar sunacaktır. Özellikle şeffaflığın bu tarz krizlerle mücadele açısından büyük önem taşıdığını yakından gördüğümüzü düşünürsek veri paylaşımı ve açık veri uygulamalarına yönelik politikaların daha da gelişeceğini söylemek mümkün olabilir. Bu durum MaaS- Entegre Ulaşım Platformlarının yaygınlaşması için tetikleyici de olabilecektir. MaaS- Entegre Ulaşım Platformları taksi taşımacılığının diğer paylaşımli ulaşım ve toplu taşımacılık türleriyle entegrasyonunu arttıracak ve taksi sektörü için yeni gelir kaynağı ile yeni bir iş modeli oluşturacaktır.

Otonom araçlar yine bu noktada geleceğe yönelik öngörülerimizde çok önemli bir tartışma alanıdır. Koronavirüs krizinin etkisiyle kısa vadede üreticilerin yaşadığı mali ve işletmesel sorunlar ile idarelerin önceliklerinin değişmesi nedeniyle kriz öncesi devam eden otonom

araç testlerinde aksama ve otonom araçlara yönelik bir gecikme olabileceği öngörülebilir. Ancak krizle birlikte otonom araçların salgından korunmak ve yayılmasını önlemek için önemli bir çözüm olabileceği de tartışılmaya başlandı. Kriz döneminde özellikle kurye ve dağıtım hizmetlerinde otonom araçların kullanıldığını gördük. Bu yöndeki deneyimin yolcu taşıma tarafında da kullanılabileceği aşikârdır. Koronavirüs krizi döneminde eğer otonom araçlar bugünden çok daha fazla yaygın olarak kullanılabiliyor olsaydı, özellikle şoförlerin maruz kaldığı enfeksiyon riski ve kayıpların önüne daha çok geçmek mümkün olabilecekti. Krizin etkilerinin azalmasıyla birlikte uzun vadede otonom araçlara yönelik yatırımcıların ilgisinin de daha fazla artabileceğini belirtebiliriz. Otonom araçların kullanımının yaygınlaşması ile birlikte ise taksi taşımacılığının bugünkü yapısından ciddi anlamda farklılaşacağını söylemek yerinde olacaktır.

3. Tasarımda Yenilikler

Toplu taşımacılık sistemleri kapsamında kullanılan araçların tasarımı, hizmet ettiği ulaşım türüne uygun olarak gerçekleştirilmekte, gelişen teknolojiyle birlikte tasarımsal yenilikler ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte, birçok ülkede taksi hizmeti veren araçlar, sıradan otomobil standardında bulunmaktadır. Taksi hizmetlerine özel araç tasarımı koronavirüs öncesi son dönemlerde gündeme gelmekte, araç teknik özellikleri ve donanımları bakımından standartlar belirlenmekte olsa da birkaç şehir dışında özel tasarım taksi araçlarını görememiştik.

Koronavirüs sonrası ön plana çıkan kaygılarla birlikte, taksi hizmetlerine yönelik araçlarda özel tasarımların gelecekte daha da yaygınlaşabilme ihtimalini şimdiden tahmin edebiliriz. Yeni anlayışta yolcu kullanım alanlarının genişlemesi, şoförler için kriz öncesinde daha çok güvenlik kaygılarıyla Londra ve New York gibi kentlerde kullanılan şoför kabininin yolcu bölümünden ayrılması, kapı açma/kapatma işleminin doğrudan şoför tarafından kontrol edilebilmesi gibi teması azaltmaya yönelik unsurlar, araç havalandırma sistemlerinde iyileştirmeler, kullanılan malzeme tercihleri gibi özellikleri araç tasarımındaki değişikliklere öncülük edecek yaklaşımlar olarak belirtebiliriz.

Tasarımdaki değişiklikleri sadece araçlar özelinde beklemek doğru olmayacaktır. Bugün birçok kentin planlamasında, yolların ve kaldırım alanlarının tasarımı da değişiklikler beklenmektedir.

Bunun doğal olarak taksi taşımacılığına da etkisi olacaktır. Birçok kent daha önce araçlara ayrılan yolların artık yaya, aktif ulaşım ve toplu taşımaya tahsisini konuşmakta, araç durma noktaları ve parklanmalarla ilgili düzenlemeler getirmeyi tartışmaktadır. Tüm bunların taksi taşımacılığının işletmesi ve yolcuyla etkileşimine yönelik etkileri olacaktır. Özellikle kent merkezlerinde yolların otomobillere kısıtlanarak, transit geçişler azaltılarak otobüs ve taksilere ayrıcalık verilmesi taksi, toplu taşıma, yaya ve bisiklet yolculuklarının artmasına yardımcı olabilecektir. Bu yöntemle hem merkeze gelen yolculuklarda taksiler önemli bir aktör olacak ve hem de otomobillerden alan alınmasıyla taksi yolculukları daha hızlı, daha ekonomik olacak ve taksilere bekleme alanı oluşturulması kolaylaşacaktır. Burada önemli olan yerel yönetimlerin merkezdeki cadde ve sokaklar yayalaştırılır ya da trafik şeritleri azaltılırken yerine göre yaya, bisiklet- toplu taşıma ve taksi arasındaki öncelikleri iyi tartması ve her yere özel olarak öncelikleri değiştirebilmesidir.

Sonsöz

‘Koronavirüs Çağında Taksiler’ kapsamında taksi taşımacılığı koronavirüs krizi çerçevesinde değerlendirildiğinden ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ de anlatılan birçok hususa detaylı olarak girilmemiştir.

‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ kitabında dünya genelinden farklı örnekler ile ele alınan ve çözüm önerileri teklif edilen birçok alan, koronavirüs krizi sonrasında da taksi taşımacılığının ana tartışma alanları olmaya devam edecektir. Taksi sektöründe 2020 öncesinde artan dijitalleşme ile birlikte yaşanan dönüşüm ve değişimin koronavirüs krizi ile birlikte bazı açılardan değişikliklere uğrasa da devam edebileceğini rahatlıkla söyleyebiliriz.

Taksi taşımacılığının kent içi ulaşımdaki rolü, farklı taksi kategorileri, taksi taşımacılığının yasal ve kurumsal yapısı, kentlerde ideal taksi miktarı, ücret yönetimi, şoförler, bireysel taksi işletmecilerinin kurumsallaşması, bakım yönetimi, paylaşımlı ulaşım, sürücüsüz araçlar, yolculuk satış uygulamalarının kent içi ulaşım etkileri, yasal tartışmaları ve dünyadaki yasal düzenleme örnekleri, taksilerde teknoloji, yenilikçi tasarım, çevre ve sürdürülebilirlik, toplu taşımacılıkla entegrasyon, emniyet ve güvenlik gibi hususlarda detaylı bilgi

ve öneriler için ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’i mutlaka okumanızı tavsiye ediyorum.

Kaynaklar

Abrar, P., 2020, Ola follows Uber, lays off 1,400 staff as Covid-19 hits ride-hailing biz, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, https://www.business-standard.com/article/companies/ola-follows-uber-lays-off-1-400-staff-as-covid-19-hits-ride-hailing-biz-120052000813_1.html

Ankel, S., 2020, As China lifts its coronavirus lockdowns, authorities are using a color-coded health system to dictate where citizens can go. Here's how it works, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.businessinsider.com/coronavirus-china-health-software-color-coded-how-it-works-2020-4#anyone-with-a-red-or-yellow-code-is-not-allowed-to-travel-a-red-code-means-you-either-have-or-likely-have-the-coronavirus-while-a-yellow-code-means-you-have-had-contact-with-another-infected-person-6>

Beck Taxi, 2020, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.facebook.com/BeckTaxiToronto>

Browne, R., 2020, SoftBank-backed Ola lays off 1,400 employees as coronavirus crisis hammers ride-hailing apps, Son Erişim Tarihi: 31 Mayıs 2020, <https://www.cnn.com/2020/05/20/softbank-backed-ola-lays-off-1400-employees-due-to-coronavirus-crisis.html>

Channel News Asia, 2020, COVID-19: Taxi, private-hire drivers allowed to deliver food and groceries until end-September, Son Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2020, <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/covid-19-taxi-private-hire-car-drivers-home-deliveries-september-12763196>

Crum, R., 2020, Coronavirus: Uber to cut 3,000 more jobs as pandemic hits ride-hailing business

New layoffs are on top of 3,700 cuts Uber announced earlier in May, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020,

<https://www.mercurynews.com/2020/05/18/coronavirus-uber-to-cut-3000-more-jobs-as-pandemic-hits-ride-hailing-business/>

CUPTA, 2020, Specifications for the epidemiological containment of acute respiratory diseases of companies that offer services of mobility through an app, Cin Halk Cumhuriyeti

DW, 2020, Coronavirus: Germany's taxi drivers face 'catastrophic' situation, Son Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2020, <https://www.dw.com/en/coronavirus-germanys-taxi-drivers-face-catastrophic-situation/a-53225593>

Gridwise, 2020, COVID-19 is causing the ride-hailing industry to pump the brakes. So how should TNCs respond?, Son Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2020, <https://medium.com/gridwise-analytics/covid-19-has-decimated-the-ride-hailing-industry-so-how-should-tncs-respond-3fbd209b8282>

Hawkins, A., 2020, Uber's response to COVID-19: face masks, selfies, and fewer people in the car, Son Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2020, <https://www.theverge.com/2020/5/13/21257432/uber-face-mask-driver-rider-require-selfies-maximum-passengers>

İçişleri Bakanlığı, 2020, Koronavirüs Tedbirleri Kapsamında Ticari Taksilerle İlgili Genelge, Son Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2020, <https://www.icisleri.gov.tr/81-il-valiligine-koronavirus-tedbirleri-kapsaminda-ticari-taksilerle-ilgili-genelge>

İçişleri Bakanlığı, 2020, 81 İle Ticari Taksi Hijyen Tedbirleri Genelgesi, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.icisleri.gov.tr/81-ile-ticari-taksilere-iliskin-genelgesi>

Karalar, Z., 2020, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, www.twitter.com/zeydankaralar01

LTA, 2020, Safeguarding the Health of Taxi and Private Hire Car Drivers and Passengers, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2020/february/news-releases/Safeguarding_the_health_taxi_PHC_drivers_passengers.html

NyPost, 2020, NYC taxi fleet founded in the 1970s files bankruptcy amid coronavirus, Son Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2020, <https://nypost.com/2020/04/01/taxi-companys-bankruptcy-underscores-coronavirus-effect-on-an-already-stalled-industry/>

Orkan, S., 2020, İstanbul'da sağlık çalışanları için ücretsiz taksi hizmeti, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/istanbulda-saglik-calisanlari-icin-ucretsiz-taksi-hizmeti/1824648>

Pereira, I., 2020, NYC taxi drivers deliver food to those in need during coronavirus pandemic in new program, Son Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2020, <https://abcnews.go.com/US/nyc-taxi-drivers-deliver-food-coronavirus-pandemic-program/story?id=70241165>

Reuters, 2020, China's Didi will begin using AI to run virus monitoring in Latin America, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-didi/chinas-didi-will-begin-using-a-i-to-run-virus-monitoring-in-latin-america-idUSKBN22WOU3>

Richardson, P., 2020, SAFETY FIRST: How London's taxis are keeping clean whilst moving NHS patients during COVID-19, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.taxi-point.co.uk/post/safety-first-how-london-s-taxis-are-keeping-clean-whilst-moving-nhs-patients-during-covid-19>

Salur, N., 2020, BiTaksi yolculuk talebi, Son Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2020, www.twitter.com/nazimsalur

Scottish Construction Now, 2020, And finally... Glasgow Taxi driver offers free transport to all NHS staff, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.scottishconstructionnow.com/article/and-finally-glasgow-taxi-driver-offers-free-transport-to-all-nhs-staff>

Singapur Ulaştırma Bakanlığı, 2020, Additional \$120 Million to Help Taxi and Private Hire Car Drivers Affected by COVID-19 Second Tranche of Point-To-Point Support Package, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.mot.gov.sg/news-centre/news/Detail/additional-120-million-to-help-taxi-and-private-hire-car-drivers-affected-by-covid-19-second-tranche-of-point-to-point-support-package-ppsp2/>

Singh, J., 2020, What Are Transportation Regulators Doing to Respond to COVID-19?, Webinar, IATR, USA

Taxi Point, 2020, London's Black Cab taxis to begin transporting COVID-19 patients to NHS community centres, Son Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2020, <https://www.taxi-point.co.uk/post/london-s-black-cab-taxis-to-begin-transporting-covid-19-patients-to-nhs-community-centres>

UITP, 2020, COVID-19 Pandemic, Resuming Public Transport Services Post-Lockdown, Brüksel, Belçika

UITP Taksi Komitesi, 2020, Bahar Dönemi Toplantı Tutanağı, Brüksel, Belçika

Yıldızgöz, K., 2020, COVID-19 Sonrası Taksi Taşımacılığı Web Semineri, UITP, Belçika

Tablo Listesi

Tablo 1: Taksilerde yeni normale dönerken dikkat edilmesi gereken 10 temel alan

Resim Listesi

Resim 1: Glasgow’da sağlık çalışanlarını ücretsiz taşıyan taksi

Resim 2: Singapur’da şoför kabinin şeffaf paravanla ayrılması

Resim 3: Almanya’da maske ve eldivenli taksi şoförü

Resim 4: Londra’da taksi dezenfeksiyon çalışmaları

Resim 5: Kurye hizmeti de verebilecek şekilde değiştirilen Beck Taksi mobil uygulaması

Resim 6: Singapur’da vücut sıcaklığı ölçüm sonuç etiketlerini gösteren taksi şoförü

Resim 7: Adana Büyükşehir Belediyesi taksi yakıt desteği iletişim görseli

Şekil Listesi

Şekil 1. Koronavirüs Öncesi Taksi Taşımacılığındaki Temel Dönüşüm Alanları

Şekil 2: New York'ta Yolculuk Satış Uygulamaları Tarafından Gerçekleştirilen Yolcu Taşıma ve Sipariş Teslim Aktiviteleri Ocak-Nisan 2020

Şekil 3: Farklı Ülkelerde Kriz döneminde Taksiler

Şekil 4: Koronavirüs Sonrası Taksilerde Temel Dönüşüm Alanları

Kısaltmalar

CUPTA: China Urban Public Transport Association-
Çin Kent İçi Toplu Taşıma Birliği

LTA: Land Transport Authority - Singapur Kara Ula-
şım İdaresi

MaaS: Mobility as a Service - Entegre Ulaşım Platfor-
mu

UITP: International Association of Public Transport -
Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği

Koronavirüs Krizi Döneminde UITP Çalışmaları

1885 yılında kurulan UITP (Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği) kent içi toplu taşıma türleri için farklı uzman çalışma grupları, komiteler ve komisyonlar bulundurmaktadır. UITP tarafından 2009 yılında kurulan UITP Taksi Komitesi, taksi ve yolculuk satış uygulamalarına yönelik temel politikalar, teknoloji, yasal düzenlemeler, yönetim, işletme ve bakım gibi birçok önemli alanda sektörün karşılaştığı güçlükler ve çözüm yolları ile ilgili rapor ve araştırmalar düzenlemektedir.

Dünyanın farklı ülkelerinde senede iki kez toplantı düzenleyen UITP Taksi Komitesi; üst düzey yöneticilerin katılımıyla; taksi idareleri, taksi işletmecileri, yolculuk satış uygulamaları, taksi endüstri firmaları, akademisyenler ve danışmanları buluşturarak sektördeki en güncel gelişmeleri, pazar yapısı konusunda bütün ayrıntılarıyla bilgi akışı sağlamaktadır.

COVID-19 krizi kapsamında Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) tarafından ‘Toplu Taşıma İşletmecileri için COVID-19 Yönetim Kılavuzu’ hazırlanmıştır. Bu kılavuza ek olarak UITP tarafından temizlik, işletme planlama gibi birçok alanda farklı uygulama

örnekleri raporlanarak UITP dijital kütüphanesinde kullanıma sunulmaktadır. Kılavuzun ve farklı uygulamaların daha iyi anlaşılabilmesi için farklı dillerde web seminerleri düzenlenmekte ve LinkedIn’de bu konuya özel bir tartışma platformu açılmıştır. Benim bu kapsamda verdiğim bilgilerin büyük bir kısmı UITP tarafından hazırlanan raporlara dayanmaktadır. Bu süreç kapsamında toplu taşıma kurumları tarafından Dünya Sağlık Örgütü tarafından verilen bilgiler yakından izlenmeli, ulusal sağlık kuruluşları ve yetkililerle yakın temas halinde olunarak onların yönlendirmelerini izlemek büyük önem taşımaktadır. **Daha detaylı bilgi için www.uitp.org**

Dijitalleşme Çağında Taksiler

“Dijitalleşme Çağında Taksiler” kitabı Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları’ndan 2018 yılının sonunda yayınlandı.

UBER, Bitaksi, i-Taksi gibi yolculuk satış uygulamalarının kullanıcı sayılarının gün geçtikçe arttığı dönemde, dünyadan taksi uygulama örneklerinin de yer aldığı “Dijitalleşme Çağında Taksiler” kitabı son dönemdeki teknoloji devrimi sonrasında taksi taşımacılığı ile ilgili kaleme alınan ilk eserlerden biri olma özelliğini taşıyor. Türk taksi işletmecilerinin hizmet kalitesini iyileştirerek verimliliği artırma yöntemlerini de gösteren kitap,

Türkiye’de bu alanda yoğun tartışmalar sürerken taksi sektörünün tüm aktörlerinin dünya genelindeki uygulamalara vakıf olabilmeleri ve gelecek yol haritasını belirlemelerine yardımcı olmaktadır.



Dijitalleşme Çağında Taksiler, yasal düzenlemelerden işletmeciliğe,

şoförlerden araçlara taksi taşımacılığı ile ilgili tüm unsurları; Uber gibi yolculuk satış uygulamaları, Entegre Ulaşım Platformu (MaaS), sürücüsüz araçlar gibi giderek kent içi ulaşım ile ilgili tartışmaların odağına yerleşen yeni gelişmeleri de analiz ederek ele almaktadır. Kitap kapsamında taksi taşımacılığına ilişkin birçok unsur dünyanın farklı ülkelerinden mukayeseli örneklerle anlatılmaktadır.

‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ kitabını online kitap satış platformlarından sipariş edebilirsiniz.

“Dijitalleşme Çağında Taksiler” kitabında hangi konular işleniyor?

- Taksi Taşımacılığı ve Kent içi Ulaşımındaki Rolü
- Farklı Taksi Kategorileri
- Taksi Taşımacılığının Yasal ve Kurumsal Yapısı
- Kentlerde İdeal Taksi Miktarı
- Taksilerde Ücret Yönetimi
- Taksi Şoförleri

- Bireysel Taksi İşletmecilerinin Kurumsallaşması
- Hizmet Kalitesi Yönetimi
- Taksi Araçları ve Bakım Yönetimi
- Taksi Taşımacılığından Dönüşüm Alanları: Teknoloji, Tasarım, Çevre, Emniyet & Güvenlik, Erişilebilirlik, Entegrasyon
- Yeti Ulaşım Hizmetleri: Paylaşımlı Ulaşım, Otonom Araçlar, MaaS
- Yolculuk Satış Uygulamaları: Kent içi Ulaşım Etkileri, Yasal Tartışmalar ve Dünyadaki Yasal Düzenleme Örnekleri.



Kaan Yıldızgöz

Kaan Yıldızgöz, hâlihazırda Brüksel’de UITP’nin dünya genelindeki tüm üyelik, konferans, fuar, eğitim, pazarlama ve diğer hizmetlerinden sorumlu olarak görev yapmaktadır.

Daha önce Brüksel’de UITP Eğitim Direktörü, Dubai’de UITP Orta Doğu ve Kuzey Afrika Ulaşım Mükemmeliyet Merkezi Direktörü, Türk Hava Yolları’nda Miles&Smiles Müşteri Sadakat Programı Müdürü, Metro İstanbul’da Kalite & Kurumsal Gelişim Müdürü ve Genel Müdür Danışmanı olarak görev yapmıştır. Star Alliance Loyalty Strateji Komitesi üyeliği, Uluslararası Yol Birliği IRU Eğitim Akademisi Danışma Kurulu üyeliği, Uluslararası Ulaşım İdareleri Birliği IATR Danışma Kurulu üyeliği görevlerinde bulunmuştur. İstanbul Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesinde part-time öğretim görevlisi olarak, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne’da misafir eğitmen olarak yer aldı. İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme Mühendisliği Bölümü’nü 2.5 yılda tamamlayarak mezun olan Yıldızgöz, yüksek lisansını Marmara Üniversitesinde Uluslararası İşletmecilik alanında yaptı. ABD Harvard Üniversitesinde Altyapı Yatırımlarının Yönetimi Üst Düzey Yönetici eğitim programını bitirdi.

Doktora çalışmaları İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesinde ve Yeni Ulaşım Hizmetleri üzerinedir. Yıldızgöz, 2018 yılında yayınlanan ‘Dijitalleşme Çağında Taksiler’ kitabının da yazarıdır.

İrtibata geçmek için:

<https://twitter.com/kaanyildizgoz>

<https://www.linkedin.com/kaanyildizgoz>

<https://www.instagram.com/kaanyildizgoz>

‘Koronavirüs Çağında Taksiler’ kitabı tam da pandemi krizini yaşadığımız şu günlerde koronavirüs salgını süresince taksi taşımacılığında alınan önlemler ve krizin sektöre etkilerini, normalleşme sürecinde taksi taşımacılığında planlananları ve salgın sonrası sektörde beklenen muhtemel değişim öngörülerini ortaya koyabilmek amacıyla kaleme alındı.

ISBN 978-605-80307-3-2



9 786058 030732

**MARMARA
BELEDİYELER
BİRLİĞİ**

KÜLTÜR YAYINLARI