

Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde
Sektör Analizleri Projesi
ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ



T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü



T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları

Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi
Ulaştırma Sektörü

Proje Ekibi

Bakanlık

Genel Müdür

Necmettin ERKAN

Proje Koordinatörü

Serhat SÜMER, Gümrük ve Ticaret Uzmanı

Proje Ekibi

Erhan KÖKSAL, Gümrük ve Ticaret Uzman Yrd.

Pelin ÖRTEN DEMİRCİ, Gümrük ve Ticaret Uzman Yrd.

Yüksel ŞAHİN, Gümrük ve Ticaret Uzman Yrd.

Üniversite

Proje Yöneticileri

Doç.Dr. Seyit Mümin CİLASUN

Yrd.Doç.Dr. Ece PIŞKINSÜT ŞENGÜLER

Proje Ekibi

Doç.Dr. Emre TOROS

Yrd.Doç.Dr. Belgi TURAN

Yrd.Doç.Dr. Neslihan TURGUTTOPBAŞ

Araştırma Görevlisi Dilara BARAN

Redaksiyon

Elif TURANLIOĞLU

ISBN: 978-605-5254-26-1

Basım Yılı: 2017

Yapım

Uluslararası Piri Reis Kültür Ajansı

Tasarım ve Uygulama: Ezgi Zorlu

Çizimler: Yeter Baysal - Fatma Çırak

Kapak Tasarım: Meltem Yılmaz

Adres: Kazım Özalp Mah. Rabat Sok. No: 27/2 GOP, Çankaya/Ankara

Telefon: 0 312 446 21 56 *Genel Ağ:* www.pirireisajans.com

e-posta: info@pirireisajans.com

Baskı: Mega Basım Yayın San. ve Tic. A.Ş.

Cihangir Mah. Güvercin Cd. No:3/1 Baha İş Merkezi A Blok

Haramidere/İstanbul Sertifika No:12016

İrtibat: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Esnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğü

Dumlupınar Bulvarı No: 151

(Eskişehir Yolu 9. Km.) 06800 Çankaya/ANKARA

www.gtb.gov.tr

Bu kitap T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından Atılım Üniversitesine hazırlattırılmıştır. Kitabın telif hakkı Bakanlığa, içerik bakımından sorumluluğu Üniversiteye aittir. Kitapta yer alan bilgiler kaynak gösterilerek kullanılabilir.



HALKBANK

Katkılarıyla...

İçindekiler

Takdim / 1
Yönetici Özeti / 3
Giriş / 5
Amaç ve Kapsam / 6

BÖLÜM 1

PROJE KAPSAMINDAKİ MESLEKLER

1.1. Sektöre İlişkin Tanımlar / 10
1.2. Taksicilik / 13
1.3. Minibüsçülük / 13
1.4. Servis Aracı İşletmeciliği / 13
1.5. Otobüsçülük / 13
1.6. Kamyonculuk-Kamyonetçilik / 14
1.7. Nakliyat Komisyonculuğu / 14

BÖLÜM 2

SEKTÖRE İLİŞKİN İSTATİSTİKİ VERİLER

2.1. Sektörde Faaliyet Gösteren Esnaf ve Sanatkâr Sayıları / 16
2.2. Esnaf ve Sanatkârlara İlişkin Demografik Veriler / 21
2.2.1. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Dağılım / 21
2.2.2. Esnafın Yaş ve Meslek Grubuna Göre Dağılımı / 23
2.2.3. Esnafın Eğitim Durumu ve Meslek Grubuna Göre Dağılımı / 23
2.3. Sektörün Bölgeler İtibarıyla Dağılımı / 24

BÖLÜM 3

SEKTÖRÜN ÜLKE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

3.1. Sektörün Ülke Ekonomisindeki Yeri / 48

BÖLÜM 4

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN DIŞ TİCARETTEKİ YERİ

4.1. Ulaştırma Sektörünün Dış Ticaretteki Yeri / 56

BÖLÜM 5

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN DÜNYADAKİ DURUMU

5.1. Genel Durum / 60

5.2. Yıllara Bağlı Gelişimi / 61

5.3. Ekonomi İçindeki Yeri / 62

5.4. Toplu Taşımanın Genel Motorlu Ulaşım İçindeki Payı / 64

5.5. Diğer Sektörlerle Olan Etkileşimleri / 64

5.6. Etkileşimde Olduğu Makro Politikalar ve Gelişmeler / 66

5.7. Sürdürülebilir Şehir İçi Taşımacılığı Örnekleri / 68

5.7.1. Singapur / 68

5.7.2. Çin / 71

5.7.3. İngiltere / 75

5.7.4. Chicago / 82

5.8. Sonuç ve Değerlendirme / 89

BÖLÜM 6

ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ'NDEKİ DURUMU

6.1. Genel Durum / 92

6.2. Ekonomi İçindeki Yeri / 99

6.3. Akıllı Şehir içi Erişim Kuralları ve Yol Kullanım Ücretleri / 103

6.4. Şehir İçi Yol Güvenliği / 104

6.5. AB Desteği / 104

6.6. Avrupa Birliği'nde Taşımacılıkta Kullanılan Belgeler / 105

6.7. Avrupa Birliği'nde Şehir İçi Taşımacılıkta Yapısal Gelişmeler / 110

6.8. Avrupa Birliği'nde Şehir İçi Yolcu Taşımacılığı Uygulamaları / 116

6.8.1. İspanya / 116

- 6.8.2. İtalya / 122
- 6.8.3. Avusturya / 124
- 6.9. Genel Değerlendirme / 126

BÖLÜM 7

ŞEHİR İÇİ TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN OECD'DEKİ DURUMU

- 7.1. Genel Durum / 130
- 7.2. Ulaştırma Sektörünün Yıllara Bağlı Gelişimi / 136
- 7.3. Ulaştırma Sektörünün Ekonomi İçindeki Yeri / 138
- 7.4. Ulaştırma Sektörünün Diğer Sektörlerle Olan İlişkisi / 141
- 7.5. Etkileşimde Olduğu Diğer Makro Politikalar ve Gelişmeler / 141

BÖLÜM 8

YURT DIŞI İYİ UYGULAMA ZİYARETLERİ

- 8.1. ABD- New York / 146
 - 8.1.1. Anakent Ulaştırma Ajansı (Metropolitan Transport Agency -MTA-) / 146
 - 8.2.2. Anakent Ulaştırma Dairesi Otobüs İşletmesi (Metropolitan Transport Authority Bus Company – MTA Bus Company) / 146
 - 8.1.3. New York Anakent Ulaştırma Konseyi (New York Metropolitan Transportation Council -NYMTC-) / 147
 - 8.1.4. New York Motorlu Taşıtlar Bakanlığı (New York Department Of Motor Vehicles -DMV-) / 148
 - 8.1.5. New York Taksi Çalışanları Birliği (New York Taxi Workers Alliance -NYTWA-) / 152
 - 8.1.6. New York Şehri Taksi ve Limuzin Komisyonu (New York City Taxi and Limousine Commission -NYC TLC-) / 153
 - 8.1.7. New York–Türk Taksi Şoförleri / 153
 - 8.1.8. New York Öğrenci Taşımacıları Birliği (New York Association For Pupil Transportation -NAPT-) / 154
- 8.2. Hong Kong / 155
 - 8.2.1. Hong Kong Ulaştırma Bakanlığı (Hong Kong Transport Department) / 155
 - 8.2.2. Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP- International Association Of Public Transport) / 156

8.2.3. Motorlu Ulaştırma Araçları Çalışanları Birliği- Okul Servis Aracı Derneği
(Motor Transport Workers General Union -School Transportation
Association) / 156

8.2.4. Kowloon Otobüs Şirketi (KMB-The Kowloon Motor Bus Holding
Limited) / 157

BÖLÜM 9

SEKTÖRDE YER ALAN BÜYÜK ÖLÇEKLİ ŞİRKETLER

9.1. Sektörde Yer Alan Büyük Ölçekli Şirketler / 160

BÖLÜM 10

SEKTÖRDEKİ İYİ UYGULAMA ÖRNEKLERİ

10.1. Sektördeki İyi Uygulama Örnekleri / 168

BÖLÜM 11

SEKTÖRDE FAALİYET GÖSTEREN ESNAF VE SANATKÂRLARIN KARŞI KARŞIYA KALDIĞI ORTAK SORUNLAR

11.1. Sektörde Faaliyet Gösteren Esnaf ve Sanatkârların Karşı Karşıya Kaldığı Ortak
Sorunlar / 174

BÖLÜM 12

SEKTÖRÜN TABİİ OLDUĞU MEVZUAT

12.1. Tüm Esnaf ve Sanatkârları İlgilendiren Mevzuat / 196

12.2. Taşımacılık Faaliyetine İlişkin Mevzuat / 198

BÖLÜM 13

SEKTÖRE VE MESLEKLERE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

13.1. Taksicilik Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler / 204

13.1.1. Mesleğin Tanımı / 204

13.1.2. Mesleğin Tarihsel Gelişimi / 205

13.1.3. Mesleğe İlişkin İstatistik Veriler / 206

13.1.4. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri /	211
13.1.5. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri /	214
13.1.6. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri /	215
13.1.7. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi /	225
13.1.8. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri /	231
13.1.9. Mesleği İlgilendiren Mevzuat /	232
13.1.10. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri /	233
13.1.11. Mesleğin Rekabet Analizi /	235
13.1.12. Mesleğin SWOT Analizi /	248
13.1.13. Mesleğe Özgü Sorunlar /	251
13.1.14. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler /	258
13.2. Minibüsçülük Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler /	263
13.2.1. Mesleğin tanımı /	263
13.2.2. Mesleğin Tarihsel Gelişimi /	263
13.2.3. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler /	264
13.2.4. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri /	269
13.2.5. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri /	270
13.2.6. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri /	271
13.2.7. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi /	280
13.2.8. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri /	282
13.2.9. Mesleği İlgilendiren Mevzuat /	283
13.2.10. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri /	284
13.2.11. Mesleğin Rekabet Analizi /	286
13.2.12. Mesleğin SWOT Analizi /	296
13.2.13. Mesleğe Özgü Sorunlar /	298
13.2.14. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler /	300

13.3. Servis İşletmeciliği Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler / 302

13.3.1. Mesleğin Tanımı / 302

13.3.2. Mesleğe İlişkin İstatistik Veriler / 303

13.3.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri / 308

13.3.4. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri / 311

13.3.5. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri / 312

13.3.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi / 320

13.3.7. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri / 322

13.3.8. Mesleği İlgilendiren Mevzuat / 322

13.3.9. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri / 328

13.3.10. Mesleğin Rekabet Analizi / 331

13.3.11. Mesleğin SWOT Analizi / 340

13.3.12. Mesleğe Özgü Sorunlar / 341

13.3.13. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler / 347

13.4. Kamyonculuk, Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler / 350

13.4.1. Mesleğin tanımı / 350

13.4.2. Mesleğe İlişkin İstatistik Veriler / 350

13.4.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri / 355

13.4.4. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri / 356

13.4.5. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri / 361

13.4.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi / 372

13.4.7. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri / 373

13.4.8. Mesleği İlgilendiren Mevzuat / 374

13.4.9. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri / 377

- 13.4.10. Mesleğin Rekabet Analizi / 381
- 13.4.11. Mesleğin SWOT Analizi / 388
- 13.4.12. Mesleğe Özgü Sorunlar / 390
- 13.4.13. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler / 395
- 13.5. Halk Otobüsçülüğü Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler / 396
 - 13.5.1. Mesleğin Tanımı / 396
 - 13.5.2. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler / 397
 - 13.5.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri / 401
 - 13.5.4 Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri / 403
 - 13.5.5 Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri / 404
 - 13.5.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi / 412
 - 13.5.7. Mesleği İlgilendiren Mevzuat / 413
 - 13.5.8. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri / 418
 - 13.5.9. Mesleğin Rekabet Analizi / 420
 - 13.5.10. Mesleğin SWOT Analizi / 429
 - 13.5.11. Mesleğe Özgü Sorunlar / 431
 - 13.5.12. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler / 434

BÖLÜM 14

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

- 14.1. Genel Değerlendirme ve Sonuç / 440

EK / 445

Tablolar Listesi / 458

Şekiller Listesi / 461

Kısaltmalar / 467

Takdim

Esnaf ve sanatkârlar; toplumun tüm kesimlerine yönelik üretimleriyle ekonomik büyümeye ve sosyal sisteme katkı sağlayan, ekonomik dinamizmin ve canlılığın kaynağını oluşturan, refahı tabana yayan, istihdama önemli bir düzeyde katkı sağlayan, bunların yanında istikrarın da temel mekanizması olarak kabul gören bir kesimdir.

Türkiye’de esnaf ve sanatkârlar; yoğun rekabet ortamına uyum sağlayamama, yeterli sermayeye sahip olmama, değişen tüketici tercihlerine hızlı cevap verememe, yatırım ve istihdam maliyetlerinin yüksek olması, işbirliği ve ortaklık kültürünün gelişmemiş olması, yenilikçilik ve teknoloji kapasitelerinin yetersiz olması, bilgi teknolojileri kullanımının yetersiz olması ve finansmana erişimde sıkıntı yaşama gibi birçok sorunla karşı karşıya kalmaktadırlar.

Esnaf ve sanatkârların değişen ekonomik koşullara ayak uydurabilmeleri için uzun vadeli, gerçekçi, uygulanabilir ve sürdürülebilir politikalarla desteklenmesi gerekmektedir. Bu amaçla esnaf ve sanatkârların faaliyet gösterdiği alanlarda çeşitli araştırma metodlarını içerir kapsamlı inceleme ve analizler yapılarak gelecek vizyonunun ve yol haritasının belirlenmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Bu kapsamda Bakanlığımızca Türkiye Halk Bankası A.Ş. sponsorluğunda “Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Sektör Analizleri” projesi başlatılarak hayata geçirilmiştir. Söz konusu Projenin akademi, kamu ve esnaf kesiminin ortak katkısıyla bilimsel ve objektif bir nitelikte yürütülmesi maksadıyla üniversitelerden hizmet alınmasının faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Bu bağlamda esnaf ve sanatkârların faaliyet gösterdiği mesleklerin 8 sektör başlığı altında toplanarak analiz edildiği Proje kapsamında, Ulaştırma Sektörü Analizinde Bakanlığımızca Türkiye Halk Bankası A.Ş. ve Atılım Üniversitesi ile çalışılmıştır.

Ulaştırma Sektörü Analizi kapsamında sektördeki esnaf ve sanatkâr meslek kuruluşları ile kamu kurum ve kuruluşlarının katılımıyla çok sayıda odak grup toplantıları gerçekleştirilmiş, sektörde yer alan büyük şirketlerle mülakatlar ve esnaf ve sanatkârlara örnek teşkil etmesi amacıyla yerinde iyi uygulama ziyaretleri yapılmış, yurtdışı ziyaretleri ile gidilen ülkelerdeki esnaf ve sanatkârlara dair gerçekleştirilen iyi uygulamalar incelenmiş, kapsamlı bir masa başı literatür taraması yapılmış ve Türkiye genelinde esnaf ve müşteri anketleri yapılmıştır. Yapılan bu yoğun çalışmalar neticesinde sektörde faaliyet gösteren esnaf ve sanatkârların hâlihazırda karşı karşıya kaldığı sorunlar tespit edilmiş, bu sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirilmiş ve esnaf ve sanatkârların geleceğe yönelik yol haritalarının oluşturulması amacıyla esnaf ve sanatkârlar, meslek kuruluşları ve kamu kurumları açısından ayrı ayrı yapılması gerekenler tespit edilmiş, ihtiyaç duyulan adımların atılması hedeflenmiştir.

Bu çalışma, kamu ve üniversite işbirliği ile gerçekleştirilmiş ve bu işbirliğinin de çalışmada faydalı sonuçlar ortaya koyduğu görülmüştür. Bu çalışmanın başta esnaf ve sanatkârlarımız olmak üzere, milletimize ve ülkemize hayırlı olmasını diliyor, yoğun mesai harcayan Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğümüz çalışanlarına, Bakanlığımız ile müşterek çalışan Atılım Üniversitesi’nin kıymetli öğretim üyelerine, Ulaştırma Sektörü Analizi Projesi kapsamında katkı sağlayan tüm kurum ve kuruluşlarla birlikte Projede yer alan tüm ekibe teşekkür ediyorum.

Bülent TUFENKÇİ

Gümrük ve Ticaret Bakanı

Yönetici Özeti

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğü ve Atılım Üniversitesi'nin birlikte yürüttüğü Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Ulaştırma Sektör Analizi Projesi tüm aşamaları ile tamamlanmış olup, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın mevcut durumu ve sorunları tespit edilerek çözüm önerileri oluşturulmaya ve sektörün gelecek vizyonu belirlenmeye çalışılmıştır.

Projenin sonucunda ulaşılmak istenen hedef; ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın karşı karşıya kaldığı sorunların çözümünde ve geleceğe yönelik yol haritası oluşturulmasında getirilen öneriler ile birlikte, gerek esnaf açısından, gerek meslek kuruluşları açısından, gerek sivil toplum kuruluşları açısından ve gerekse kamu kurumları açısından yapılması gerekenleri ayrı ayrı tespit ederek ihtiyaç duyulan adımların atılmasını sağlamaktır. Bu kapsamda, esnaf ve şoförlerle çeşitli mülakatlar, iyi uygulama değerlendirmeleri, anketler ve esnaf ziyaretleri gerçekleştirilmiştir. Mevcut durum tespitinin yanında, yurt dışı ülke ziyaretleri ile ulaştırma sektöründe karşılaşılan sorunlara nasıl çözüm bulunduğu, devlet destekli uygulamaların nasıl sürdürüldüğü, mevzuat ve hukuki uygulamalar çerçevesinde ne gibi yeniliklerin ülkemizde de uygulanabileceğine dair geniş kapsamlı araştırma içeren bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Söz konusu çalışmanın ardından elde edilen sonuçların paylaşıldığı bu rapor ile, ilgili kurumların, ihtiyaç duyulan değişiklik ve düzenlemeleri dikkate alarak esnaf ve sanatkarın huzur ve memnuniyetini sağlayacak şekilde gerekli çalışmaları yapması ümit edilmektedir.

Tüm bu beklentilerle hazırlanan çalışmanın ilk bölümünde ulaştırma sektörüne ilişkin bulgu ve değerlendirmelere yer verilmiş olup; bu sektörde faaliyet gösteren esnafın tanımı, sektöre ait istatistiki veriler, sektörün bölgelere göre dağılımı, ülke ekonomisi içerisindeki yeri, tüketicilerin sektörde sunulan hizmetlerden memnuniyet durumu ve beklentileri, sektörün dünya, Avrupa Birliği ve OECD ülkelerindeki durumu ile ülkemizdeki uygulamaları, proje kapsamında ziyaret edilen ülkelerin durumu, ülke içinde ziyaret edilen büyük şirket ve iyi uygulama örneklerinden elde edilen değerlendirmeler detaylı olarak incelenmiştir. Yapılan bu değerlendirmeler ve incelemelerin ardından ikinci bölümde proje kapsamında ele alınan altı meslek grubunun (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis işletmeciliği, nakliyatçılık/nakliyat komisyonculuğu ve kamyon/kamyonetcilik) her biri ayrı ayrı değerlendirilmiş; her mesleğe ilişkin tanım, istatistiki veri, sektörel dağılım, esnaf, şoför ve tüketici memnuniyet durumu ve beklentileri, mesleği ilgilendiren mevzuat, meslekteki insan kaynağı ve mesleğin güçlü-zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerini içeren SWOT analizi, her bir meslek için işe başlangıç süreçleri ve teknoloji kullanım düzeyleri, mesleğin rekabet analizi ve karşı karşıya kalınan sorunlara detaylı olarak yer verilmiş ve esnafın karşılaştığı sorunlara yönelik elde edilen tüm veriler çerçevesinde çözüm önerileri ve kısa, orta ve uzun vadeli stratejiler sunulmuştur.

Sonuç olarak, gerçekleştirilen bu çalışma vesilesi ile ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnaf ve şoförlerin görüş ve sorunlarını dile getirmeleri sağlanarak kendilerinin de çözümün bir parçası olmaları gerektiği bilinci oluşturulmuş ve seslerinin üst mercilere duyurulmasına olanak sağlanmıştır.

Giriş

Türkiye’de sağlam ve verimli bir ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, komşu ülkelerin Avrupa ekonomileriyle bütünleşmesi için büyük önem taşımaktadır. Ancak Türkiye’nin, mevcut ulaştırma altyapısı ile bölgeler arası konumunun yarattığı coğrafi avantajdan potansiyelinin altında faydalanabildiğini söylemek mümkündür. Bunun başlıca nedeni de düzenleyici reformların geç başlatılmış olmasıdır. Genel çerçevede durum böyle iken, aslında Türkiye’de ulaştırma sektörünün temelinde, tüm diğer sektörlerde olduğu gibi, esnaf ve sanatkârlardan oluşan küçük sermaye kesiminin olduğu göz ardı edilmiştir. Her ne kadar çeşitli yasal düzenlemeler ve güncel çalışmalar yapılmaya çalışılsa da, sektörde faaliyet gösteren esnaf ve sanatkârların sorunlarına daha yakından kulak verilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü öncülüğünde gerçekleştirilen Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Sektör Analizleri projesi ile tüm sektörün portresi oluşturularak esnaf ve sanatkârların sorunlarının ilk ağızdan dinlenmesi mümkün kılınmış ve bir farkındalık sağlanmıştır.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü ve Atılım Üniversitesi’nce oluşturulan proje ekibi olarak ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnaf ve sanatkârlara ilişkin detaylı çalışmalar yapılmış; çalışmadan elde edilen veri ve bulgular detaylı bir şekilde raporlanmıştır. Gerçekleştirilen çalışmanın üst düzey yetkililerce değerlendirileceği ve ilgili alanlarda esnaflara sıkıntı yaratan sorunlara başka bir bakış açısı ile bakmalarına yardımcı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca bu çalışmanın, esnafın sorunlarını en az düzeye indirmesi ve ahilik kültürünün devamını sağlayacak şekilde başarılı bir sonuç vermesi ve yetkililerle paylaşılan öneriler çerçevesinde sorunlara ılık tutması ümit edilmektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde ulaştırma sektörüne ilişkin bulgu ve değerlendirmelere yer verilmiş olup; bu sektörde faaliyet gösteren esnafın tanımı, sektöre ait istatistiki veriler, sektörün bölgelere göre dağılımı, ülke ekonomisi içerisindeki yeri, tüketicilerin sektörde sunulan hizmetlerden memnuniyet durumu ve beklentileri, sektörün dünya, Avrupa Birliği ve OECD ülkelerindeki durumu ile ülkemizdeki uygulamaları, proje kapsamında ziyaret edilen ülkelerin durumu, ülke içinde ziyaret edilen büyük şirket ve iyi uygulama örneklerinden elde edilen değerlendirmeler detaylı olarak incelenmiştir.

Yapılan bu değerlendirmeler ve incelemelerin ardından ikinci bölümde proje kapsamında ele alınan altı meslek grubunun her biri ayrı ayrı değerlendirilmiş; her mesleğe ilişkin tanım, istatistiki veri, sektörel dağılım, esnaf, şoför ve tüketici memnuniyet durum ve beklentileri, mesleği ilgilendiren mevzuat, meslekteki insan kaynağı ve mesleğin güçlü- zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerini içeren SWOT analizi, her bir meslek için işe başlangıç süreçleri ve teknoloji kullanım düzeyleri, mesleğin rekabet analizi ve karşı karşıya kalınan sorunlara detaylı olarak yer verilmiş ve esnafın karşılaştığı sorunlara yönelik elde edilen tüm veriler çerçevesinde çözüm önerileri ve kısa-orta-uzun vadeli stratejiler sunulmuştur.

Amaç ve Kapsam

Esnaf ve sanatkârlar, toplumun tüm kesimlerine yönelik üretimleriyle ekonomik büyümeye ve sosyal sisteme katkı sağlayan, ekonomik dinamizmin ve canlılığın kaynağını oluşturan, refahı tabana yayan, istihdama önemli düzeyde katkı veren, bunların yanında istikrarın da temel mekanizması olarak kabul gören bir kesimdir. Bu kesim 307 meslek kolunda faaliyet gösteren sanayici tacir tanımına girmeyen ve faaliyeti, sermayesinden ziyade, bedeni çalışmasına dayanan; Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonuna bağlı bulunan 13 mesleki federasyon ve 82 birlik bünyesindeki 3.040 odaya kayıtlı; sayıları Ocak 2016 geçici verilerine göre 1.602.182'ye ulaşan esnaf ve sanatkârlardan oluşmaktadır.

Projenin kapsamı; ulaştırma sektöründe faaliyet gösterilen 21 meslek grubu arasından en fazla esnaf sayısına sahip olan 6 meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, servis aracı işletmeciliği, kamyon/kamyonetçilik, halk otobüsçülüğü ve nakliyecilik/nakliyat komisyonculuğu) esnaf ve şoförlerin genel durumu, sektöre katkıları, sektörde ve meslekte yaşanan sorunları, çözüm önerileri ile birlikte değerlendirilerek sektörün daha iyi bir noktaya gelebilmesi için nelere ihtiyaç duyulduğunun tespit edilmesi ve bu ihtiyaçların nasıl çözümlenebileceğine ilişkin önerilerin oluşturulması şeklinde belirlenmiştir. Projenin genelinde, büyük çoğunluğunun ortak alanlarda faaliyet göstermesi nedeniyle kamyonculuk ve kamyonetçilik mesleği ile nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği birlikte ele alınmıştır.

Tablo 1. Ulaştırma Sektöründeki Esnaf ve Sanatkarların Mesleki Dağılımları

	ALT SEKTÖR	MESLEK	ESNAF SAYISI
KAPSAM İÇİ MESLEKLER	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Minibüsçülük	110.064
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Taksicilik	76.282
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Otobüsçülük	28.552
KAPSAM DIŞI MESLEKLER	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	9.329
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Her Türlü Oto Kiralama İşletmeciliği	3.628
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Arzuhâlcilik, Trafik Müşavirliği ve İş Takipçiliği	1.929
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Oto Park ve Garaj İşletmeciliği	1.979
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Biçerdöver İşletmeciliği	1.792
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Deniz, Göl ve Nehir Taşımacılığı ve İşletmeciliği	1.456
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Kargo ve Kurye Hizmetleri	1.050
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Oto Kurtarıcı ve Çekme Aracı İşletmeciliği	1.005
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İş Makineleri İşletmeciliği	956
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Otobüs Bilet Acenteliği (Otobüs Yazıhane İşletmeciliği)	632
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Hamallık	314
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Sigorta Acenteliği	258
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	At Arabacılığı ve Faytonculuk	171
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Nakliyat Anbarları İşletmeciliği	143
	ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	Motorsuz Taşıt Aracı Nakliyeciliği	181

Kaynak: ESBİS, 2015

Projenin amacı ise:

- Sektörde faaliyet gösteren esnaf ve sanatkârların mevcut durumlarını, sorunlarını, ihtiyaçlarını ve beklentilerini tespit etmek,
- Tespit edilen sorunlara çözüm önerileri geliştirmek,
- Sektörde faaliyet gösteren esnaf ve sanatkârların rekabet gücünün artırılabilmesi için, sektördeki yurt içi ve yurt dışı iyi uygulamaları, yeni akımları, yönetsel ve teknolojik gelişmeleri tespit etmek,
- Bu çerçevede sektör vizyonunu ortaya koymak ve sektörü bu vizyona taşıyacak gelişme eksenlerini tanımlamaktır.

Kısaca projenin amacı; yenilikçi, katılımcı ve pro-aktif bir yaklaşımla, tüm paydaşların etkileşimli katılımını sağlayarak, Türkiye’de ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın sorunlarının belirlenmesi, geleceğe yönelik beklenti ve vizyon geliştirme çalışması yapılması ve ortaya çıkan sorunların yine katılımcılar tarafından değerlendirilerek çözüm önerileri geliştirilmesi ve ilgili kurumlardan beklentilerin nasıl gerçekleştirilebileceğine yönelik sistematik bir çalışma yürütülmesidir.

Belirtilen amaç doğrultusunda kapsamdaki meslekler esas alınarak ulaştırma sektörü için, saha araştırması ve literatür incelemesinin de dâhil olduğu birincil ve ikincil verilerin elde edilmesi, analizi, değerlendirilmesi ve raporlanması işlemlerini içerecek şekilde aşağıda belirtilen faaliyetler proje ekibi tarafından gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen proje faaliyetleri ve proje takvimi aşağıdaki tabloda detaylı bir şekilde yer almaktadır.

Tablo 2. İş Paketleri ve Zaman Çizelgesi

İş No	İş Paketleri ve Zaman Çizelgesi Adı/Tanımı	AYLAR											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Ulaştırma Sektörü ve Alt Başlıklarına İlişkin Literatür Taraması/ Yazılı Kaynakların Taranması	X											
2	İstatistiki Verilerin Derlenmesi, Diğer Sektörlerle Karşılaştırmalı Analizi ve Yurt içi Mevcut Durum Analiz Raporunun Hazırlanması	X	X										
3	Sektördeki Esnaf ve Sanatkârlara ve Sektör Müşterilerine Uygulanacak Anket Sorularının Ayrı Ayrı Hazırlanması		X	X									
4	Anketörlerin Eğitimi			X									
5	Anketlerin Sahada Uygunlama Sürecinin İzlenmesi				X	X	X						
6	Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi, Verilerin Yorumlanması ve Anket Sonuç Raporu (Esnaf ve Sanatkâr Anket Sonuç Raporu ve Müşteri Anket Sonuç Raporu) Hazırlanması							X	X				
7	Odak Grup Toplantılarına İlişkin Soruların Oluşturulması, Problem ve Çözüm Önerilerinin Tespiti, SWOT Analizinin Uygulanması				X	X	X	X					
8	Odak Grup Toplantı Raporlarının Hazırlanması (7 adet)				X	X	X	X					

İş No	İş Paketleri ve Zaman Çizelgesi Adı/Tanımı	AYLAR											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
9	Odak Grup Toplantıları Sonuç, Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum, İhtiyaç Tespiti ve Öneriler Raporunun Hazırlanması								X				
10	Büyük Ölçekli Şirketler ile Mülakatların Yapılması ve Mülakat Sonuç Raporu Hazırlanması								X	X	X		
11	İyi Uygulamaların Yerinde İncelenmesi ve Yerinde İnceleme Sonuç Raporu Hazırlanması								X	X	X		
12	Sektörün Yurt Dışındaki Durumunun İncelenmesi, Yazılı Kaynakların Taranması, Karşılaştırmalı Analizlerin Yapılması ve İyi Örneklerin Tespiti	X	X	X									
13	İyi Örnek Olduğu Belirlenen 3 Ülkenin Genel Durum ve Meslek Bazında Durumlarının İncelenmesi			X	X	X							
14	Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Ulaştırma Sektörü Analizi Projesi'ni Tanıtıcı Sunumun Hazırlanması ve Sunulması				X								
15	Yurt Dışı Ziyaretleri ve Bu Çalışma Ziyaretlerinden Elde Edilen Verilerin ve Bilgilerin Derlenerek Analiz Edilmesi ve Raporlanması					X			X		X		
16	Yapılan Her Ülke Ziyareti için Ulaştırma Sektörü İnceleme Raporu Hazırlanması						X			X		X	
17	Dünya, AB, OECD Genel Durum ve ziyaret edilen Ülke İncelemelerini İçeren Ulaştırma Sektörü Yurt Dışı İncelemeler Raporunun Hazırlanması											X	
18	Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Ulaştırma Sektörü Analizi Sonuç Raporunun Hazırlanması											X	X
19	Esnaf ve Sanatkârlar için Eğitici Materyallerin Hazırlanması								X	X	X	X	X

Proje sonunda hazırlanmış ve teslim edilmiş çıktılar 11 adet olup, her biri yukarıda belirlenen iş paketleri ve takvimi içerisinde tamamlanmış ve belirtilen tarihlerde teslim edilmiştir. Teslim edilen raporlar, başlıkları ile aşağıda paylaşılmaktadır:

1. Yurt İçi Mevcut Durum Tespiti Raporu
2. Etnaf Anketi Sonuç Raporu
3. Müşteri Anketi Sonuç Raporu
4. Odak Grup Toplantıları Raporu
5. Odak Grup Toplantıları Sonuç Raporu
6. İyi Uygulama Örnekleri Sonuç Raporu
7. Büyük Ölçekli Şirketler ile Mülakatlar Sonuç Raporu
8. Ziyaret edilen ülkeler için “Ülke İnceleme Raporu”
9. Dünya, AB ve OECD ülkelerindeki genel durum ile ülke incelemelerini içerir “Ulaştırma Sektörü Yurt Dışı İncelemeleri Raporu”
10. Etnaf ve Sanatkârlar Özelinde Ulaştırma Sektörü Analizi Sonuç Raporu
11. Sektörde Faaliyet Gösteren Etnaf ve Sanatkârlar için Hazırlanan Eğitici Materyaller.



Bölüm 1

Proje Kapsamındaki
Meslekler



1.1. Sektöre İlişkin Tanımlar

Ulaştırma, “bir yarar sağlamak üzere kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerinin değiştirilmesi” olarak tanımlanabilir. Ulaştırma, talebi başka sektörler tarafından yaratılan bir hizmet etkinliğidir; sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda ulaştırma talebi doğuran en önemli sektörlerdir. Ülkelerin kalkınma düzeyinin belirlenmesinde önemli bir gösterge olan ulaşım, ülke özellikleri ve gereksinimleri dikkate alınmadan, başka bir ifade ile ulaştırmaya yönelik uygulanabilir planlamalar yapılmadan sağlanmaya çalışıldığında, sorunlara neden olmaktadır. Ülke ekonomilerinin dinamizmi, ulaştırmanın aldığı biçim ve kendini yenileme gücü ile doğrudan ilişkilidir. Ulaştırma sektörünün bu faydayı sağlayabilmesi ancak sektöre yönelik istemlerin ortaya konulup planlanmasıyla gerçekleşebilir. Ayrıca sektörün sağlayacağı hizmetler kendi dışındaki etmenlere de bağlı olduğundan, planın bu etmenlerdeki değişimlere paralel olarak uygun aralıklarla güncelleştirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım faaliyeti, çeşitli yerler ya da bölgeler arasında bir ilişkinin kurulabilmesi, bu ilişkinin ölçülebilmesi ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Ulaşımın etkisi, en belirgin olarak kara ulaşımında ortaya çıkmaktadır. Hava ve deniz yollarında ise bu etki, kalkış ve varış yerleri açısından belirirken, tüm ulaşım sistemleri mekânsal farklılaşma ve arazi kullanımında değişime yol açar.

Yurt içi ve uluslararası yolcu ve yük trafiğinin gün geçtikçe artmasıyla, ulaştırma hizmetlerinin kalitesi, maliyeti ve etkinliği ticari olarak daha fazla önem kazanmaktadır. Dünya ticaret dinamiklerindeki değişiklikler, hem ticari akışın yönünü, hem de taşınan yükün hacmini etkilemektedir. Bu dinamiklerle birlikte, yeni ulaştırma merkezleri ortaya çıkarken, dünya ticaret hacmi de önemli bir artış göstermektedir. Doğu-batı ve kuzey-güney eksenlerinde artan ticari hacmi, Türkiye’yi Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz ülkeleri arasında potansiyel bir ulaştırma merkezi konumuna getirmektedir.

Ulaştırma sektörü, mal akışlarını düzenlemesi, sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı bir sektör olması nedeniyle ekonomik büyüme açısından önemli sektörlerden biri olarak görülmektedir. Ulaştırma olanaklarının iyileşmesi, makroekonomik açıdan istihdamı, yatırımları ve üretim düzeyini; mikroekonomik açıdan ise, satış ve dağıtım aşamasında işletmelerin faaliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir.

Ulaşım hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde en büyük yüklenicilerden olan ulaştırma esnafı ile ilgili olarak yapılacak tüm düzenleme ve çalışmalar, ülke ekonomisine doğrudan katkı sağlayacak etmenlerden olacaktır.

Modern ekonomilerin dayandığı temel dinamiklerden biri, insan ve eşyanın amacına uygun olarak taşınabilmesidir. Hareketlilik yaşam kalitesinin temel dinamiği olduğundan, büyüyen nüfus ve ekonomi sonucunda ortaya çıkan yeni hareketlilik gereksinimlerinin karşılanabilmesi için özellikle şehir içi toplu taşıma ve şehir içi veya şehirler arası yük taşımacılığı alanlarında daha etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bu alanlarda en fazla faaliyet gösteren meslek kolları olan taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği ve kamyonculuk meslekleri ülkemizde ağırlıklı olarak esnaf ve sanatkârlar tarafından icra edilmektedir.

Esnaf ve Sanatkâr Tanımı

5362 sayılı Esnaf ve Sanatkâr Meslek Kuruluşları Kanunu'nun 3. maddesinin (a) bendinde esnaf ve sanatkâr “İster gezici ister sabit bir mekânda bulunsun, Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulunca belirlenen esnaf ve sanatkâr meslek kollarına¹ dâhil olup, ekonomik faaliyetini, sermayesi ile birlikte bedenî çalışmasına dayandıran ve kazancı tacir veya sanayici niteliğini kazandırmayacak miktarda olan, basit usulde vergilendirilenler ve işletme hesabı esasına göre deftere tabi olanlar ile vergiden muaf bulunan meslek ve sanat sahibi kimseler” olarak tanımlanmıştır.

Esnaf ve Sanatkâr Meslek Kolları

A. İmalat ve Tamiratla İlgili Meslek Kolları

1. Madenî Eşya Makine İmalciliği ve Tamirciliği
2. Oto ve Diğer Motorlu Taşıt Aracı İmal ve Tamirciliği
3. Elektrik ve Elektronik Aletleri İmal ve Tamirciliği
4. Metalden Başka Maddelerden Eşya İmalciliği
5. Ağaçtan Mamul Eşya İmalciliği ve Tamirciliği
6. Deri ve Deriden Mamul Eşya İmalciliği ve Tamirciliği
7. Yapı Sanatları
8. Her Türü Dokuma, Giyim, Mensucat, Örgülük Eşya İmalciliği ve Tamirciliği
9. Kâğıt ve Basımla İlgili Sanatlar
10. Spor Alet ve Sıhhi Malzeme İmalciliği ve Tamirciliği
11. Gıda Maddeleri İmalciliği
12. Lastik, Plastik, Polyester ve Benzeri Maddelerden Her Türü Eşya İmalciliği
13. Cam Mamulleri İmalciliği
14. Muhtelif Meslek Kolları

B. Hizmetle İlgili Meslek Kolları

1. Gıda Maddeleri ile İlgili Hizmetler
2. Ulaştırma Hizmetleri
3. Barınma, Dinlenme, Eğlenme Hizmetleri

¹ Proje sona erdikten sonra 21.05.2016 tarihli ve 29718 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulunun 2 no.lu Kararıyla; 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu'nun 63 üncü maddesi gereğince “Esnaf ve Sanatkâr Meslek Kolları” yeniden belirlenmiştir. Yeni meslek kolları için <http://esnaf.gtb.gov.tr/duyurular/guncel-nace-faaliyet-kodlari> adresinden bilgi alınabilir.

4. Temizlik ve Sağlık Hizmetleri
5. Giyim Kuşamla İlgili Hizmetler
6. Muhtelif

Ulaştırma hizmetlerinde faaliyet gösteren esnafra ait meslek grupları aşağıdaki şekildedir:

1. Minibüsçülük
2. Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu
3. Taksicilik
4. Kamyonculuk, Kamyonetçilik
5. Servis Aracı İşletmeciliği
6. Otobüsçülük
7. Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)
8. Her Türlü Oto Kiralama İşletmeciliği
9. Arzuhâlcilik, Trafik Müşavirliği ve İş Takipçiliği
10. Oto Park ve Garaj İşletmeciliği
11. Biçerdöver İşletmeciliği
12. Deniz, Göl ve Nehir Taşımacılığı ve İşletmeciliği
13. Kargo ve Kurye Hizmetleri
14. Oto Kurtarıcı ve Çekme Aracı İşletmeciliği
15. İş Makineleri İşletmeciliği
16. Otobüs Bilet Acenteliği (Otobüs Yazıhane İşletmeciliği)
17. Hamallık
18. Sigorta Acenteliği
19. At Arabacılığı ve Faytonculuk
20. Nakliyat Anbarları İşletmeciliği
21. Motorsuz Taşıt Aracı Nakliyeciliği

Proje kapsamında ulaştırma sektöründe en fazla esnaf sayısı bulunan 6 meslek grubu değerlendirilmeye alınmıştır. Bu meslek grupları aşağıda meslek tanımları da detaylandırılacak şekilde şunlardır:

- Taksicilik,
- Minibüsçülük,
- Servis İşletmeciliği,

- Halk Otobüsçülüğü,
- Kamyon-Kamyonetçilik,
- Nakliyecilik-Nakliyat Komisyonculuğu

1.2. Taksicilik

Taksi şoförü (Seviye 3): İş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla (taksi), fiyat tarifi ile belirlenmiş belirli bir ücret karşılığında, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Taksi Şoförü)

Taksicilik: Ticari olarak tescil edilmiş, sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yeri bulunan, M1 sınıfına dâhil olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından belirlenen şekilde muayenesi ve damgası yapılmış, ücret hesaplama yöntemine uygun tarife yüklenmiş ve tip onayı alınmış taksimetre ile çalışan motorlu taşıtla (taksi), çevre ve trafik kurallarına uygun olarak esnaf ve sanatkârlar sicilinde kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapma işidir. Taksilerin ilçeler arası sadece yolcu götürebilmesine izin verilmiştir. Ancak büyükşehir belediye sınırları içinde ilçeler arası yolcu götürebilme ve getirebilme izinlerine sahiptir. (MYK Taksi Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Trafik Yönetmeliği)

1.3. Minibüsçülük

Minibüs şoförü: İş sağlığı güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs ile kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Minibüs Şoförü)

Minibüsçülük: Çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs (sürücüsü dâhil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüsler) vasıtasıyla ve kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda, esnaf ve sanatkârlar sicilinde kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından yapılan kamu hizmeti yolcu taşımacılık (şehir içi ya da 100 km'ye kadar şehirler arası) işidir. (MYK Minibüs Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Trafik Yönetmeliği)

1.4. Servis Aracı İşletmeciliği

Servis aracı şoförü (Seviye 3): İş sağlığı güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs veya otobüs türü taşıtı kullanarak belirli bir güzergâh doğrultusunda öğrenci, personel ve/veya diğer yolcuların ulaşımını sağlayan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı- Servis Aracı Şoförü)

1.5. Otobüsçülük

Otobüs şoförü: İş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari veya resmî olarak tescil edilmiş bir otobüs ile kişi başına ücretle belir-

lenmiş bir güzergâh doğrultusunda şehir içi toplu kamu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü)

Mevcut durumda, esnaf özelinde halk otobüsçülüğü mesleğinin yasal bir tanımlaması yoktur. Bunun yerine otobüs şoförü mesleği, şehir içi toplu taşıma otobüs şoförü kapsamından belediye otobüsü ve halk otobüsü şoförlerini içerecek şekilde ortaya konmaktadır.

1.6. Kamyonculuk-Kamyonetçilik

Kamyon şoförü: İş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş kamyon ile yurt içi yük ve eşya taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Kamyon Şoförü)

Kamyonculuk, kamyonetçilik: Kamyonet azami yük ağırlığı 3500 kilogramı geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş, şehir içi çalışan, K1 belgesine sahip araçlardır. Kamyon, azami yüklü ağırlığı 3500 kilogramdan fazla olan ve yük taşımak için imal edilmiş araçlardır. Kamyon-kamyonetçilik, ticari olarak tescil edilmiş bu araçlarla çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, esnaf ve sanatkârlar siciline kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından yurt içi yük ve eşya taşımacılığı yapma işidir. (MYK Kamyon Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Trafik Yönetmeliği)

1.7. Nakliyat Komisyonculuğu

Kara yolu ile uluslararası eşya taşımacılığı mesleğini icra eden ve kurulduğu ülkedeki yetkili merci tarafından uluslararası taşıma faaliyetlerini gerçekleştirmek için usule uygun şekilde düzenlenmiş yetki belgesine sahip olan herhangi bir özel ya da tüzel kişidir. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Terimler Sözlüğü-Taşımacılık İşletmesi/Taşımacılık Operatörü)



Bölüm 2

Sektöre İlişkin
İstatistiki Veriler



2.1. Sektörde Faaliyet Gösteren Esnaf ve Sanatkâr Sayıları

Yurt içi ve uluslararası yolcu ve yük trafiğinin gün geçtikçe artmasıyla, ulaştırma hizmetlerinin kalitesi, maliyeti ve etkinliği ticari olarak daha fazla önem kazanmaktadır. Dünya ticaret dinamiklerindeki değişiklikler, hem ticari akışın yönünü, hem de taşınan yükün hacmini etkilemektedir. Bu dinamiklerle birlikte yeni ulaştırma merkezleri ortaya çıkarken, dünya ticaret hacmi de önemli bir artış göstermektedir. Bir ülkenin gelişimi için olmazsa olmaz şart; yatırım, ticaret ve ulaşım zincirinin sağlıklı çalışmasıdır. Bilindiği üzere, sürdürülebilir kalkınma buna bağlıdır. Yurdun her tarafında aynı seviyede ulaşım ve haberleşme altyapısının sağlanması, dolayısıyla zenginlik merkezlerinin ülkenin her tarafına yayılması, ülke sanayisinin gelişmesinde önemli rol oynar. Ülke ekonomisinin bölgeleri ile bütünleşmiş biçimde gelişmesi ve büyümesi ancak gelişmiş ulaşım altyapısıyla mümkün olur.

Esnaf ve sanatkârlar, toplumun tüm kesimlerine yönelik üretimleriyle ekonomik büyümeye ve sosyal sisteme katkı sağlayan, ekonomik dinamizmin ve canlılığın kaynağını oluşturan, refahı tabana yayan, istihdama önemli düzeyde katkı veren, bunların yanında istikrarın da temel mekanizması olarak kabul gören bir kesimdir. Bu kesim; 307 meslek kolunda faaliyet gösteren sanayici tacir tanımına girmeyen ve faaliyeti, sermayesinden ziyade, bedenî çalışmasına dayanan, Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonuna bağlı bulunan 13 mesleki federasyon ve 82 birlik bünyesindeki 3.107 odaya kayıtlı esnaf ve sanatkârlardan oluşmaktadır. (ESBİS, 2015)

Türkiye genelinde Ocak 2016 geçici verilerine göre elde edilen bilgiler çerçevesinde, sektör ayrımı gözetilmeksizin faaliyette olan toplam 1.602.182 esnaf ve sanatkâr bulunmaktadır; bu esnaf ve sanatkârlara ait iş yeri sayısı da 1.725.634 olarak belirlenmiştir.

Tablo 3. Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayıları

Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayıları	
Kadın	216.550
Erkek	1.385.632
Toplam Esnaf ve Sanatkâr	1.602.182
Toplam İş Yeri	1.725.634

Sektör ayrımı dikkate alındığında, 2015 yılı ESBİS verilerine göre toplam kayıtlı 1.596.633 esnaf ve sanatkârın %25,6'sına tekabül eden 430.938 esnaf, ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu bağlamda, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren 430.938 esnaf yer almaktadır; bu sayının %92'sini oluşturan toplam 395.997 esnaf erkek, %8'ini oluşturan 34.941 esnaf kadındır.

Proje kapsamında değerlendirilmeye alınan 6 meslek grubuna (taksicilik, minibüsçülük, servis işletmeciliği, otobüsçülük, kamyon-kamyonetçilik ve nakliyecilik-nakliyat komisyonculuğu) ait detaylı istatistikî veriler aşağıda paylaşılmaktadır.

2013-2015 yılları arası tüm ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın tescil ve tescin durumları **Tablo 4**'te görülmektedir.

Tablo 4. 2013-2015 Ulaştırma Sektörü Esnafı Tescil-Terkin Sayıları

Meslek Kolu	2013		2014		2015	
	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin
Arzuhalcilik, Trafik Müşavirliği ve İş Takipçiliği	263	188	279	206	303	155
At Arabacılığı ve Faytonculuk	19	5	6	16	11	30
Biçerdöver İşletmeciliği	241	43	456	57	408	52
Deniz, Göl ve Nehir Taşımacılığı ve İşletmeciliği	157	109	156	87	164	93
Hamallık	21	17	13	17	26	23
Her Türlü Oto Kiralama İşletmeciliği	819	107	909	146	1.203	153
İş Makineleri İşletmeciliği	140	23	214	35	172	32
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.172	2.904	3.231	2.851	2.553
Kargo ve Kurye Hizmetleri	212	51	211	45	233	57
Minibüsçülük	8.535	6.207	8.317	6.512	8.133	5.944
Motorsuz Taşıt Aracı Nakliyeciliği	1	36	1	68	3	66
Nakliyat Anbarları İşletmeciliği	9	6	16	12	12	9
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.927	3.545
Oto Galerici (Oto Alım-Satım)	1.592	347	1.864	382	2.179	375
Oto Kurtarıcı ve Çekme Aracı İşletmeciliği	101	28	135	27	142	30
Oto Park ve Garaj İşletmeciliği	290	100	297	92	246	77
Otobüs Bilet Acenteliği (Otobüs Yazıhane İşletmeciliği)	116	31	113	41	117	27
Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.865	1.395
Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	10.722	2.422
Sigorta Acenteliği	28	25	42	32	40	19
Taksicilik	6.117	4.007	6.120	3.947	5.597	3.877

Kaynak: ESBİS veri sistemi, 2015

Proje kapsamında 6 meslek grubunun değerlendirmesi öngörüldüğü için, **Tablo 4**'teki veriler dikkate alınmaktadır. Bu bağlamda, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş, 17.825 esnaf terkin edilmiştir. Alt meslek gruplarına göre değerlendirildiğinde; 31.872 tescil edilen esnafın 5.165'i taksicilik, 7.468'i minibüsçülük, 9.789'u servis aracı işletmeciliği, 1.650'si otobüsçülük, 2.532'si kamyon-kamyonetçilik, 5.250'si de nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleklerinde faaliyet göstermekte olup, tescil almıştır. Yine aynı yılın terkin sayıları değerlendirildiğinde; 17.825 esnafın, 3.539'u taksicilik, 5.298'i minibüsçülük, 2.211'i servis aracı işletmeciliği, 1.263'ü otobüsçülük, 2.333'ü kamyon- kamyonetçilik, 3.181'i nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleklerinden terkin alarak piyasadan çıkış yapmıştır.

Tablo 5. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

Meslek Kolu	2013		2014		2015	
	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin
Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.597	3.877
Minibüsçülük	8.535	6.207	8.317	6.512	8.133	5.944
Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	10.722	2.422
Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.865	1.395

Meslek Kolu	2013		2014		2015	
	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin	Tescil	Terkin
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.172	2.904	3.231	2.851	2.553
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.927	3.545
TOPLAM	35196	21174	34954	22876	31872	17825

2013-2015 yılları arasındaki tescil-terkin sayılarına ilişkin veriler karşılaştırıldığında ise, tescil sayılarının 2013 yılından itibaren giderek düşüşe geçtiği, 2013 yılında toplamda 35.196 olan tescil sayısının, 2014 yılında 34.954'e, 2015 yılında ise 31.872'ye düştüğü **Tablo 3**'te görülmektedir.

Yıllara ve mesleklere göre tescil-terkin oranlarının toplam dağılım içerisindeki payları incelenecek olursa (**Tablo 5**), 2013 yılında toplam tescil edilen esnafın %26,6'sının servis aracı işletmeciliği, %24,24'ünün minibüsçülük, %17'sinin taksicilik, %6,8'inin otobüsçülük, %7,7'sinin kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %17'sinin nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam tescil edilen esnafın %26,86'sının servis aracı işletmeciliği, %23,79'unun minibüsçülük, %17,5'inin taksicilik, %5,96'sının otobüsçülük, %8,3'ünün kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %17,56'sının nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı tescil oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde; toplam tescil edilen esnafın %30,71'i servis aracı işletmeciliği, %23,48'inin minibüsçülük, %16,2'sinin taksicilik, %5,17'sinin otobüsçülük, %7,94'ünün kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %16,47'sinin nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Alınan tescil sayıları ve bunların toplam dağılım içindeki payları değerlendirildiğinde, 2013-2015 yılları arasında en çok tescil başvurusu yapan ve tescil edilen meslek grubu servis işletmeciliği olarak belirlenmiştir. Servis işletmeciliğini takiben minibüsçülük, nakliyecilik-nakliyat komisyonculuğu ve taksicilik meslekleri izlemektedir.

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise, 2013 yılında toplam terkin edilen esnafın %11'inin servis aracı işletmeciliği, %29,31'inin minibüsçülük, %18,91'inin taksicilik, %8,31'inin otobüsçülük, %14,98'inin kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %17,46'sının nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin edilen esnafın %11,48'inin servis aracı işletmeciliği, %28,46'sının minibüsçülük, %17,25'inin taksicilik, %7,50'sinin otobüsçülük, %14,12'sinin kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %21,17'sinin nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı tescil oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam tescil edilen esnafın %12,40'ının servis aracı işletmeciliği, %29,72'sinin minibüsçülük, %19,85'inin taksicilik, %7,08'inin otobüsçülük, %13,08'inin kamyon-kamyonetçilik ve son olarak %17,84'ünün nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Terkin sayıları ve toplam dağılım içindeki payları değerlendirildiğinde ise, 2013-2015 yılları arasında en çok terkin başvurusu yapan ve terkin edilen meslek grubu minibüsçülük olarak belirlenmiştir. Minibüsçülüğü

takiben taksicilik, nakliyecilik-nakliyat komisyonculuğu, kamyonculuk-kamyonetçilik ve servis aracı işletmeciliği meslekleri izlemektedir.

Tablo 6. Yıllara ve Mesleklerle Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

Meslek	Tescil 2013	% Değişim	Terkin 2013	% Değişim	Tescil 2014	% Değişim	Terkin 2014	% Değişim
Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943	6.120	0,17508726	3.947	0,17253891
Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515
Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928
Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,07762246	3.673	0,1746009	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
TOPLAM	35.196		21.174		34.954		22.876	

Meslek	Tescil 2015	% Değişim	Terkin 2015	% Değişim
Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297323
Servis Aracı İşletmeciliği	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
TOPLAM	31.872		17.825	

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklerle göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun da sıralamada ilk 20’de yer aldığı görülmektedir (**Tablo 7**). Bu verilere göre, minibüsçülük mesleğinde kayıtlı 110.064, nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde kayıtlı 80.290, taksicilik mesleğinde kayıtlı 76.282, servis aracı işletmeciliği mesleğinde kayıtlı 58.221, kamyonculuk mesleğinde kayıtlı 52.706 ve otobüsçülük mesleğinde kayıtlı 28.552 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 7. Mesleklerle Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015

MESLEKLERE GÖRE ESNAF VE SANATKÂR İŞLETMESİ SAYILARI (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik, Büfecilik	161.918
2	Minibüsçülük	110.064
3	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	84.963

MESLEKLERE GÖRE ESNAF VE SANATKÂR İŞLETMESİ SAYILARI (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
4	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
5	Taksicilik	76.282
6	Kahvecilik, Kiraahathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	72.051
7	Pazarcılık	58.391
8	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
9	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
10	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	41.881
11	Otobüsçülük	28.552
12	Tuhafiyecilik	24.157
13	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	22.837
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	21.652
15	Oto Motor Tamirciliği	21.118
16	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmanlığı	18.646
17	Terzilik	18.441
18	Mobilya İmal ve Satıcılığı	18.241
19	Fırıncılık	15.142
20	Demircilik (sıcak ve soğuk demircilik)	14.064

2015 yılında tüm sektörler içerisindeki meslek gruplarına göre en fazla tescil yapılan ilk 20 meslek **Tablo 8**'de görülmekte olup, tüm yapılan tescillerin %55,31'ini bu 20 meslek oluşturmaktadır.

Tablo 8'den de anlaşılacağı üzere, 2015 yılında en fazla tescili yapılan meslek grupları içerisinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubundan beşinin listeye girdiği ve üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bu bağlamda, servis aracı işletmeciliği mesleğinde tescil alan 10.722 esnaf, en fazla tescil alan ikinci meslek grubunda yer almakta olup; bunu takiben beşinci sırada 8.133 tescille minibüsçülük mesleği, yedinci sırada 5.926 tescille nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu, dokuzuncu sırada 5.598 tescille taksicilik ve son olarak onbeşinci sırada 2.851 tescille kamyonculuk-kamyonetçilik mesleği gelmektedir. Otobüsçülük mesleği tescil açısından ilk 20 sırada verilen listeye girememiştir.

Tablo 8. 2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek

2015'DE EN FAZLA TESCİLİ YAPILAN 20 MESLEK		
Sıra No	Meslek	Tescil Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik, Büfecilik	18.095
2	Servis Aracı İşletmeciliği	10.722
3	Kahvecilik, Kiraahathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	8.471
4	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	8.470
5	Minibüsçülük	8.133
6	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	7.496
7	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.926
8	Pazarcılık	5.777
9	Taksicilik	5.598
10	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	4.082

2015'DE EN FAZLA TESCİLİ YAPILAN 20 MESLEK		
Sıra No	Meslek	Tescil Sayısı
11	Kafe, Kafeterya, Kahvaltı Salonu İşletmeciliği	3.608
12	Emlak Komisyon ve Danışmanlığı	3.534
13	Aperatif Yiyecek Maddeleri İmal ve Satıcılığı (Tantuni, Ciğer, Kokoreç, Midye, Gözleme, Katmer, Dürüm, Sıkma, Çiğköfte vb.)	3.454
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	3.422
15	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.851
16	Telefon, Cep telefonu, Faks, Telsiz ve Diğer Haberleşme Cihazları ve Aksesuarları Satış, Tesisat Kuruculuğu, Bakım ve Tamirciliği	2.633
17	Tuhafiyecilik	2.465
18	Oto Galericiği (Oto Alım-Satım)	2.179
19	Pastanecilik (Pasta, Börek, Tatlı vb. İmal ve Satıcılığı)	2.146
20	Mobilya İmal ve Satıcılığı	2.128
	TOPLAM	111.190

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

2.2. Esnaf ve Sanatkârlara İlişkin Demografik Veriler

ESBİS sistemine kayıtlı toplam 1.596.633 adet esnaf ve sanatkâr yer almakta olup bu esnaf ve sanatkârların;

- 430.938'i (%25,6) ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir,
- Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın 395.997'si erkek (%92), 34.941'i kadındır (%8).

2.2.1. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Dağılım

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın cinsiyet ve meslek gruplarına göre sayısal dağılımları incelendiğinde, toplam 430.938 esnafın %13'lük kısmını oluşturan toplam 52.706 esnafın kamyon-kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 49.624 esnafın erkek, 3.082 esnafın kadın olduğu görülmektedir. Esnafın %27'lik kısmını oluşturan toplam 110.064 esnafın minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 103.389 esnafın erkek, 6.675 esnafın kadın olduğu; yine ulaştırma sektöründeki esnafın %20'lik kısmını oluşturan toplam 80.290 esnafın nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 75.323 esnafın erkek, 4.967 esnafın kadın olduğu; yine ulaştırma sektöründeki esnafın %19'lük kısmını oluşturan toplam 76.282 esnafın taksicilik mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 68.209 esnafın erkek, 8.073 esnafın kadın olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde son iki meslek grubu da değerlendirildiğinde, esnafın %14'lük kısmını oluşturan toplam 58.221 esnafın servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 51.245 esnafın erkek, 6.976 esnafın kadın olduğu; son olarak esnafın %7'lik kısmını oluşturan toplam 28.552 esnafın otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 26.204 esnafın erkek, 2.348 esnafın kadın olduğu belirlenmiştir.

Tablo 9. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnafların Dağılımı

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ MESLEK GRUPLARI VE CİNSİYETE GÖRE ESNAF SAYISI				
	ERKEK	KADIN	TOPLAM	YÜZDE
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmeciliği	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

Cinsiyet- Meslek Grubu ve En Yoğun 5 İle Göre Dağılım

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren toplam 430.938 esnafın illere ve cinsiyete göre dağılımı ekte yer alan **Tablo 9**'da verilmiş olup, illere göre en yoğun dağılımlara ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu verilere göre ulaştırma sektöründe kayıtlı, proje kapsamındaki her bir meslek grubunun cinsiyet ve en yoğun hangi 5 ilde daha fazla sayıya sahip olduklarına ilişkin veriler karşılaştırıldığında, şu bilgiler elde edilmiştir:

- Kamyon-kamyonetçilik mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu ilk 5 il incelendiğinde; 732 kişi ile İstanbul, 388 kişi ile Ankara, 229 kişi ile Bursa, 145 kişi ile Mersin, 127 kişi ile Muğla illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 8.972 kişi ile İstanbul, 5.007 kişi ile Ankara, 2.819 kişi ile Bursa, 2.584 kişi ile Mersin, 1.217 kişi ile Muğla illeri karşımıza çıkmaktadır.
- Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 676 kişi ile İstanbul, 334 kişi ile Muğla, 296 kişi ile Ankara, 265 kişi ile Aydın, 264 kişi ile İzmir illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 6.962 kişi ile İstanbul, 4.065 kişi ile Hatay, 3.606 kişi ile Ankara, 3.428 kişi ile Muğla, 3.191 kişi ile Aydın illeri karşımıza çıkmaktadır.
- Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 3.129 kişi ile İstanbul, 632 kişi ile İzmir, 260 kişi ile Antalya, 241 kişi ile Ankara, 233 kişi ile Samsun illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 14.745 kişi ile İstanbul, 4.011 kişi ile Ankara, 3.659 kişi ile İzmir, 2.566 kişi ile Bursa, 2.344 kişi ile Kocaeli illeri karşımıza çıkmaktadır.
- Taksicilik mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 2.937 kişi ile İstanbul, 699 kişi ile İzmir, 582 kişi ile Ankara, 546 kişi ile Antalya, 302 kişi ile Muğla illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 16.311 kişi ile İstanbul, 7.427 kişi ile An-

kara, 5.794 kişi ile Antalya, 3.657 kişi ile İzmir, 2.069 kişi ile Muğla illeri karşımıza çıkmaktadır.

- Otobüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 274 kişi ile İzmir, 267 kişi ile Antalya, 174 kişi ile Tekirdağ, 143 kişi ile İstanbul, 132 kişi ile Manisa illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 2.963 kişi ile İzmir, 2.099 kişi ile İstanbul, 1.968 kişi ile Antalya, 1.409 kişi ile Manisa, 1.297 kişi ile Bursa illeri karşımıza çıkmaktadır.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 493 kişi ile Şanlıurfa, 434 kişi ile İzmir, 287 kişi ile Konya, 252 kişi ile Antalya, 231 kişi ile Manisa illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 6.963 kişi ile Şanlıurfa, 5.951 kişi ile Konya, 3.945 kişi ile İzmir, 2.673 kişi ile Ordu, 2.425 kişi ile Manisa illeri karşımıza çıkmaktadır.

2.2.2. Esnafın Yaş ve Meslek Grubuna Göre Dağılımı

Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının 42-50 yaş arası olduğu ve aşağıdaki tabloda (**Tablo 10**) belirtildiği şekilde ortalama yaşı; genel çerçevede motorlu araçlarla kara yolu taşımacılığı yapan esnafta 50, taksicilikte 47,6, kamyonculuk-kamyonetçilikte 48,1, otobüsçülükte 46,6, nakliyecilik-nakliyat komisyonculuğunda 46, minibüsçülükte 45,4 ve son olarak servis aracı işletmeciliğinde 42,4 olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 10. Esnafın Meslek Gruplarına Göre Ortalama Yaşı

Kamyonculuk, Kamyonetçilik	48,14
Minibüsçülük	45,48
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	46,20
Otobüsçülük	46,63
Servis Aracı İşletmeciliği	42,49
Taksicilik	47,66

2.2.3. Esnafın Eğitim Durumu ve Meslek Grubuna Göre Dağılımı

2015 verileri çerçevesinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren 430.938 esnaf arasından proje kapsamında değerlendirmeye alınan altı meslek grubundaki toplam 410.466 esnafın eğitim durumları incelendiğinde, toplam esnafın %0,76'sına karşılık gelen 3.133 kişi okur-yazar seviyesinde; %47,85'ine karşılık gelen 196.444 kişi ilkokul; %13,04'üne karşılık gelen 53.555 kişi ortaokul; %19,02'sine karşılık gelen 78.091 kişi lise; %2,20'sine karşılık gelen 9.038 kişi üniversite mezunudur. Geriye kalan %17,10'luk kısma karşılık gelen 70.205 kişinin eğitim durumuna ait herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır (**Tablo 11**).

Tablo 11. Eğitim Seviyesine Göre Esnaf Sayıları ve Yüzdeleri

EĞİTİM SEVİYESİ	ESNAF	YÜZDE (%)
OKUR YAZAR	3.133	0,76
İLKOKUL	196.444	47,85
ORTAOKUL	53.555	13,04
LİSE	78.091	19,02
ÜNİVERSİTE	9.038	2,20
BİLİNMIYOR	70.205	17,10

ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan esnafın eğitim durumları ayrı ayrı her bir alt meslek grubuna ayrılmış şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğindeki 53.438 esnafın %0,75'i okur yazar; %51,4'ü ilkokul, %11,6'sı ortaokul, %15,3'ü lise ve %1,14'ü üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %19,7'sinin eğitim durumu bilinmemektedir.
- Minibüsçülük mesleğindeki 111.485 esnafın %0,75'i okur yazar; %51,34'ü ilkokul, %13,26'sı ortaokul, %19,16'sı lise ve %1,89'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %13,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.
- Otobüsçülük mesleğindeki 28.919 esnafın %0,81'i okur yazar; %51,08'i ilkokul, %11,32'si ortaokul, %18,75'i lise ve %2,44'ü üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %15,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğindeki 57.950 esnafın %0,82'si okur yazar; %40,54'ü ilkokul, %15,3'ü ortaokul, %26,71'i lise ve %3,62'si üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %13'ünün eğitim durumu bilinmemektedir.
- Taksicilik mesleğindeki 77.112 esnafın %1,06'sı okur yazar; %41,16'sı ilkokul, %11,5'i ortaokul, %21,26'sı lise ve %3,10'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %21,9'unun eğitim durumu bilinmemektedir.
- Nakliyecilik/nakliyat komisyonculuğu mesleğindeki 81.562 esnafın %0,44'ü okur yazar; %51,1'i ilkokul, %14,16'sı ortaokul, %13,78'i lise ve %1,38'i üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %19,1'inin eğitim durumu bilinmemektedir.

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın eğitim durumlarına ilişkin kısa bir değerlendirme yapılacak olursa, altı meslek grubunda da benzer sonuçlar elde edildiği görülmekte olup, esnafın büyük bir çoğunluğunun ilkokul ve lise mezunlarından oluştuğu, az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

2.3. Sektörün Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Sektörde faaliyet gösteren ve kapsama alınan mesleklerin yıllar itibarıyla bölgelere göre dağılımı aşağıdaki tablolarda yer almaktadır.

Ege Bölgesi

Bu verilere göre Ege Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın illere ve meslek gruplarına göre 2015 yılı dağılımları incelendiğinde,

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 1.567 esnaf ile İzmir olup, bu sayıyı 1.344 esnaf ile Muğla, 595 esnaf ile Manisa, 307 esnaf ile Aydın, 287 esnaf ile Denizli, 125 esnaf ile Kütahya, 29 esnaf ile Uşak ve son olarak 12 esnaf ile Afyonkarahisar takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun olarak 3.762 esnaf ile Muğla'da faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Muğla ilini 3.456 esnaf ile Aydın, 2.467 esnaf ile İzmir, 2.320 esnaf ile Denizli, 2.001 esnaf ile Manisa, 1.111 esnaf ile Afyonkarahisar, 808 esnaf ile Kütahya ve son olarak 530 esnaf ile Uşak illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 4.379 kayıtlı esnaf ile İzmir ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak İzmir ilini 2.656 esnaf ile Manisa, 1.645 esnaf ile Afyonkarahisar, 1.553 esnaf ile Denizli, 1.484 esnaf ile Kütahya, 856 esnaf ile Aydın, 853 esnaf ile Uşak ve son olarak 147 esnaf ile Muğla illeri takip etmektedir.
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, kamyonculuk/kamyonetçilik ve nakliyecilik/nakliyat komisyonculuğu mesleklerinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 3.237 kayıtlı esnaf ile İzmir ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.541 esnaf ile Manisa, 488 esnaf ile Kütahya, 308 esnaf ile Muğla, 306 esnaf ile Denizli, 305 esnaf ile Uşak, 149 esnaf ile Aydın ve son olarak 143 esnaf ile Afyonkarahisar takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il yine 4.291 esnaf ile İzmir ili olarak belirlenmiştir. İzmir ilini, 1.447 kayıtlı esnaf sayısı ile Muğla, 1.295 esnaf ile Aydın, 662 esnaf ile Denizli, 619 esnaf ile Manisa, 315 esnaf ile Uşak, 203 esnaf ile Kütahya ve 123 esnaf ile Afyonkarahisar illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 4.356 esnaf ile İzmir'dir. Bu ili takiben, 2371 esnaf ile Muğla, 914 esnaf ile Aydın, 560 esnaf ile Manisa, 434 esnaf ile Denizli, 300 esnaf ile Afyonkarahisar, 264 esnaf ile Kütahya ve son olarak 114 esnaf ile Uşak illeri sıralanmaktadır.

Tablo 12. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Ege Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	AFYONKARAHİSAR	1.645	1.685	1.645
Minibüsçülük	AFYONKARAHİSAR	1.111	1.127	1.141
Taksicilik	AFYONKARAHİSAR	300	298	294
Otobüsçülük	AFYONKARAHİSAR	143	146	157
Servis Aracı İşletmeciliği	AFYONKARAHİSAR	123	108	92
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	AFYONKARAHİSAR	12	17	22
Minibüsçülük	AYDIN	3.456	3.530	3.346
Servis Aracı İşletmeciliği	AYDIN	1.295	951	725

Meslek	İl	2015	2014	2013
Taksicilik	AYDIN	914	895	724
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	AYDIN	856	912	911
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	AYDIN	307	333	336
Otobüsçülük	AYDIN	149	154	156
Minibüsçülük	DENİZLİ	2.320	2.306	2.263
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	DENİZLİ	1.553	1.573	1.524
Servis Aracı İşletmeciliği	DENİZLİ	662	604	567
Taksicilik	DENİZLİ	434	432	426
Otobüsçülük	DENİZLİ	306	330	347
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	DENİZLİ	287	318	340
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	İZMİR	4.379	4.192	4.066
Taksicilik	İZMİR	4.356	4.037	3.973
Servis Aracı İşletmeciliği	İZMİR	4.291	4.141	4.047
Otobüsçülük	İZMİR	3.237	2.920	3.002
Minibüsçülük	İZMİR	2.467	2.425	2.390
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	İZMİR	1.567	1.573	1.830
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KÜTAHYA	1.484	1.587	1.563
Minibüsçülük	KÜTAHYA	808	847	881
Otobüsçülük	KÜTAHYA	488	516	529
Taksicilik	KÜTAHYA	264	281	276
Servis Aracı İşletmeciliği	KÜTAHYA	203	183	134
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KÜTAHYA	125	161	171
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MANİSA	2.656	2.741	2.590
Minibüsçülük	MANİSA	2.001	1.998	1.941
Otobüsçülük	MANİSA	1.541	1.544	1.513
Servis Aracı İşletmeciliği	MANİSA	619	518	410
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MANİSA	595	667	704
Taksicilik	MANİSA	560	558	561
Minibüsçülük	MUĞLA	3.762	3.838	3.831
Taksicilik	MUĞLA	2.371	2.338	2.309
Servis Aracı İşletmeciliği	MUĞLA	1.447	1.322	1.022
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MUĞLA	1.344	1.401	1.359
Otobüsçülük	MUĞLA	308	330	364
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MUĞLA	147	167	178
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	UŞAK	853	834	801
Minibüsçülük	UŞAK	530	546	560
Servis Aracı İşletmeciliği	UŞAK	315	310	317
Otobüsçülük	UŞAK	305	300	303
Taksicilik	UŞAK	114	120	125
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	UŞAK	29	38	64

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Ege Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde çoğunlukla en yoğun olarak yer aldığı dört il İzmir, Muğla, Aydın, Manisa olarak ifade edilebilmektedir.

Marmara Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda Marmara Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 9.704 esnaf ile İstanbul olup, bu sayıyı 3.048 esnaf ile Bursa, 2.081 esnaf ile Kocaeli, 1.461 esnaf ile Sakarya, 1.246 esnaf ile Balıkesir, 1.231 esnaf ile Tekirdağ, 570 esnaf ile Bilecik, 229 esnaf ile Çanakkale, 174 esnaf ile Düzce ve son olarak 73 esnaf ile Edirne takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il olarak 7.638 esnafın İstanbul'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. İstanbul ilini 2.182 esnaf ile Tekirdağ, 2.073 esnaf ile Balıkesir, 1.701 esnaf ile Bursa, 1.100 esnaf ile Edirne, 1.050 esnaf ile Kocaeli, 916 esnaf ile Çanakkale, 875 esnaf ile Sakarya, 387 esnaf ile Düzce ve son olarak 303 esnaf ile Bilecik illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 1.486 kayıtlı esnaf ile Kocaeli ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak Kocaeli ilini 1.392 esnaf ile Bursa, 1.292 esnaf ile Balıkesir, 921 esnaf ile Çanakkale, 869 esnaf ile Düzce, 439 esnaf ile Edirne, 169 esnaf ile Bilecik, 130 esnaf ile Tekirdağ, 125 esnaf ile İstanbul ve son olarak 49 esnaf ile Sakarya illeri takip etmektedir. Bu meslek kolunda en düşük esnaf sayısına sahip illerin başında İstanbul ve Sakarya yer almaktadır.
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 2.242 kayıtlı esnaf ile İstanbul ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.381 esnaf ile Bursa, 1.278 esnaf ile Tekirdağ, 1.060 esnaf ile Kocaeli, 984 esnaf ile Balıkesir, 973 esnaf ile Sakarya, 830 esnaf ile Çanakkale, 353 esnaf ile Düzce, 250 esnaf ile Bilecik ve son olarak 102 esnaf ile Edirne takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il yine 17.874 esnaf ile İstanbul ili olarak belirlenmiştir. İstanbul ilini, 2.775 kayıtlı esnaf sayısı ile Bursa, 2.532 esnaf ile Kocaeli, 1.105 esnaf ile Sakarya, 275 esnaf ile Edirne, 200 esnaf ile Balıkesir, 194 esnaf ile Düzce, 16 esnaf ile Tekirdağ ve 15 esnaf ile Bilecik illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 19.248 esnaf ile İstanbul'dur. Bu ili takiben, 1.835 esnaf ile Bursa, 1.483 esnaf ile Balıkesir, 1.237 esnaf ile Tekirdağ, 959 esnaf ile Sakarya, 941 esnaf ile Kocaeli, 648 esnaf ile Edirne, 495 esnaf ile Çanakkale, 297 esnaf ile Düzce ve son olarak 140 esnaf ile Bilecik illeri sıralanmaktadır.

Tablo 13. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Marmara Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BALIKESİR	1.246	1.372	1.469
Minibüsçülük	BALIKESİR	2.073	2.104	2.114
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BALIKESİR	1.292	1.269	1.220
Otobüsçülük	BALIKESİR	984	1.040	1.091
Servis Aracı İşletmeciliği	BALIKESİR	200	172	140
Taksicilik	BALIKESİR	1.483	1.475	1.495
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BİLECİK	570	603	603
Minibüsçülük	BİLECİK	303	315	330
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BİLECİK	169	183	195
Otobüsçülük	BİLECİK	250	253	256
Servis Aracı İşletmeciliği	BİLECİK	15	9	6
Taksicilik	BİLECİK	140	142	120
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BURSA	3.048	3.126	3.149
Minibüsçülük	BURSA	1.701	1.719	1.689
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BURSA	1.392	1.337	1.239
Otobüsçülük	BURSA	1.381	1.442	1.505
Servis Aracı İşletmeciliği	BURSA	2.775	2.719	2.664
Taksicilik	BURSA	1.835	1.830	1.780
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ÇANAKKALE	229	249	259
Minibüsçülük	ÇANAKKALE	916	924	937
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ÇANAKKALE	921	924	886
Otobüsçülük	ÇANAKKALE	830	838	826
Taksicilik	ÇANAKKALE	495	478	457
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	DÜZCE	174	181	178
Minibüsçülük	DÜZCE	387	395	397
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	DÜZCE	869	922	1003
Otobüsçülük	DÜZCE	353	362	358
Servis Aracı İşletmeciliği	DÜZCE	194	140	94
Taksicilik	DÜZCE	297	274	281
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	EDİRNE	73	84	95
Minibüsçülük	EDİRNE	1.100	1.112	1.136
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	EDİRNE	439	447	467
Otobüsçülük	EDİRNE	102	103	104
Servis Aracı İşletmeciliği	EDİRNE	275	262	259
Taksicilik	EDİRNE	648	641	610
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	İSTANBUL	9.704	9.596	9.897
Minibüsçülük	İSTANBUL	7.638	7.675	7.597
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	İSTANBUL	125	132	131
Otobüsçülük	İSTANBUL	2242	2278	2324
Servis Aracı İşletmeciliği	İSTANBUL	17.874	16.028	13.473
Taksicilik	İSTANBUL	19.248	19.108	19.427
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KOCAELİ	2081	2154	2173
Minibüsçülük	KOCAELİ	1050	968	1025
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KOCAELİ	1486	1472	1502
Otobüsçülük	KOCAELİ	1060	1075	1019
Servis Aracı İşletmeciliği	KOCAELİ	2532	2435	2353
Taksicilik	KOCAELİ	941	913	875
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	SAKARYA	1461	1442	1426

Meslek	İl	2015	2014	2013
Minibüsçülük	SAKARYA	875	905	913
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	SAKARYA	49	49	50
Otobüsçülük	SAKARYA	973	1.004	1.046
Servis Aracı İşletmeciliği	SAKARYA	1.105	887	702
Taksicilik	SAKARYA	959	960	909
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	TEKİRDAĞ	1.231	1.239	1.227
Minibüsçülük	TEKİRDAĞ	2.182	2.141	2.108
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	TEKİRDAĞ	130	132	137
Otobüsçülük	TEKİRDAĞ	1.278	1.291	1.273
Servis Aracı İşletmeciliği	TEKİRDAĞ	16	21	28
Taksicilik	TEKİRDAĞ	1.237	1.258	1.225

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Marmara Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il İstanbul, Bursa, Balıkesir, Kocaeli olarak ifade edilebilmektedir.

Akdeniz Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda Akdeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 2.729 esnaf ile Mersin olup, bu sayıyı 1.465 esnaf ile Hatay, 1.013 esnaf ile Antalya, 537 esnaf ile Burdur, 395 esnaf ile Adana, 76 esnaf ile Isparta, 53 esnaf ile Osmaniye, 32 esnaf ile Kahramanmaraş takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il olarak 4.270 esnafın Hatay'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Hatay ilini 2.581 esnaf ile Adana, 2.230 esnaf ile Mersin, 2.198 esnaf ile Kahramanmaraş, 2.028 esnaf ile Antalya, 1.230 esnaf ile Osmaniye, 301 esnaf ile Burdur, 265 esnaf ile Isparta illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 2.606 kayıtlı esnaf ile Antalya ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak Antalya ilini 2.016 esnaf ile Kahramanmaraş, 1.926 esnaf ile Adana, 987 esnaf ile Hatay, 862 esnaf ile Burdur, 764 esnaf ile Isparta, 692 esnaf ile Osmaniye, 193 esnaf ile Mersin illeri takip etmektedir.
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 2.235 kayıtlı esnaf ile Antalya ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.252 esnaf ile Mersin, 591 esnaf ile Adana, 505 esnaf ile Hatay, 255 esnaf ile Isparta, 190 esnaf ile Kahramanmaraş, 183 esnaf ile Osmaniye ve son olarak 173 esnaf ile Burdur takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il yine 2.593 esnaf ile Antalya olarak belirlenmiştir. Antalya ilini, 1.504 kayıtlı esnaf sayısı ile Adana, 1.298 esnaf ile Hatay, 829 esnaf ile Mersin, 794 esnaf ile Kahra-

manmaraş, 243 esnaf ile Osmaniye, 7 esnaf ile Isparta ve 2 esnaf ile Burdur illeri takip etmektedir.

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 6.340 esnaf ile yine Antalya olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben, 2.124 esnaf ile Adana, 1.088 esnaf ile Mersin, 469 esnaf ile Hatay, 255 esnaf ile Isparta, 238 esnaf ile Kahramanmaraş, 189 esnaf ile Osmaniye ve son olarak 86 esnaf ile Burdur illeri sıralanmaktadır.

Tablo 14. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Akdeniz Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ADANA	395	500	507
Minibüsçülük	ADANA	2.581	2.572	2.555
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ADANA	1.926	1.906	1.826
Otobüsçülük	ADANA	591	630	629
Servis Aracı İşletmeciliği	ADANA	1.504	1.484	1.497
Taksicilik	ADANA	2.124	2.103	1.588
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ANTALYA	1.013	1.096	1.170
Minibüsçülük	ANTALYA	2.028	2.031	1.932
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ANTALYA	2.606	2.585	2.420
Otobüsçülük	ANTALYA	2.235	2.153	2.172
Servis Aracı İşletmeciliği	ANTALYA	2.593	2.421	2.250
Taksicilik	ANTALYA	6.340	6.438	6.300
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BURDUR	537	565	595
Minibüsçülük	BURDUR	301	318	320
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BURDUR	862	858	822
Otobüsçülük	BURDUR	173	173	167
Servis Aracı İşletmeciliği	BURDUR	2	1	1
Taksicilik	BURDUR	86	85	79
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	HATAY	1.465	1.488	1.468
Minibüsçülük	HATAY	4.270	4.235	4.214
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	HATAY	987	1.057	1.070
Otobüsçülük	HATAY	505	523	537
Servis Aracı İşletmeciliği	HATAY	1.298	1.104	912
Taksicilik	HATAY	469	448	443
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ISPARTA	76	80	82
Minibüsçülük	ISPARTA	265	248	226
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ISPARTA	764	781	764
Otobüsçülük	ISPARTA	255	251	232
Servis Aracı İşletmeciliği	ISPARTA	7	6	8
Taksicilik	ISPARTA	255	243	225
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KAHRAMANMARAŞ	32	38	52
Minibüsçülük	KAHRAMANMARAŞ	2.198	2.184	2.107
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KAHRAMANMARAŞ	2.016	2.066	2.089
Otobüsçülük	KAHRAMANMARAŞ	190	179	200
Servis Aracı İşletmeciliği	KAHRAMANMARAŞ	794	748	582
Taksicilik	KAHRAMANMARAŞ	238	230	205
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MERSİN	2.729	2.729	2.622
Minibüsçülük	MERSİN	2.230	2.248	2.146

Meslek	İl	2015	2014	2013
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MERSİN	193	210	212
Otobüsçülük	MERSİN	1.252	1.283	1.249
Servis Aracı İşletmeciliği	MERSİN	829	845	827
Taksicilik	MERSİN	1.088	1.016	882
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	OSMANİYE	53	54	70
Minibüsçülük	OSMANİYE	1.230	1.219	1.240
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	OSMANİYE	692	654	633
Otobüsçülük	OSMANİYE	183	191	183
Servis Aracı İşletmeciliği	OSMANİYE	243	227	185
Taksicilik	OSMANİYE	189	178	182

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Akdeniz Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il Antalya, Adana, Mersin, Kahramanmaraş olarak ifade edilebilmektedir.

İç Anadolu Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda İç Anadolu Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 5.395 esnaf ile Ankara olup, bu sayıyı 1.217 esnaf ile Eskişehir, 1.099 esnaf ile Aksaray, 725 esnaf ile Sivas, 446 esnaf ile Çankırı, 191 esnaf ile Niğde, 92 esnaf ile Konya, 82 esnaf ile Kırşehir, 56 esnaf ile Kayseri, 16 esnaf ile Yozgat, 7 esnaf ile Kırıkkale, 2 esnaf ile Karaman ve son olarak 1 esnaf ile Niğde takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il olarak 3.902 esnafın yine Ankara'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Ankara ilini 1.683 esnaf ile Konya, 1.270 esnaf ile Yozgat, 1.129 esnaf ile Sivas, 595 esnaf ile Karaman, 585 esnaf ile Aksaray, 550 esnaf ile Kayseri, 521 esnaf ile Kırıkkale, 484 esnaf ile Kırşehir, 434 esnaf ile Niğde, 387 esnaf ile Nevşehir, 306 esnaf ile Eskişehir ve son olarak 196 esnaf ile Çankırı illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 6.238 kayıtlı esnaf ile Konya ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak Konya ilini 1.859 esnaf ile Kayseri, 1.506 esnaf ile Nevşehir, 1.491 esnaf ile Yozgat, 1.224 esnaf ile Niğde, 779 esnaf ile Eskişehir, 519 esnaf ile Ankara, 474 esnaf ile Kırıkkale, 450 esnaf ile Karaman, 406 esnaf ile Sivas, 313 esnaf ile Kırşehir, 58 esnaf ile Aksaray ve 24 esnaf ile Çankırı illeri takip etmektedir.
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, Kamyon/kamyonetçilik, servis işletmeciliği, taksicilik ve minibüsçülük mesleklerinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 1.605 kayıtlı esnaf ile Ankara ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 677 esnaf ile Kayseri, 323 esnaf ile Konya, 259 esnaf ile Eskişehir, 217 esnaf ile Sivas, 132 esnaf ile Çankırı, 129 esnaf ile Niğde, 87 esnaf ile Nevşehir, 72

esnaf ile Aksaray, 55 esnaf ile Karaman, 51 esnaf ile Yozgat, 42 esnaf ile Kırıkkale ve son olarak 17 esnaf ile Kırşehir takip etmektedir.

- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il yine 4252 esnaf ile Ankara olarak belirlenmiştir. Ankara ilini, 1126 kayıtlı esnaf sayısı ile Kayseri, 840 esnaf ile Eskişehir, 512 esnaf ile Konya, 228 esnaf ile Nevşehir, 212 esnaf ile Kırıkkale, 123 esnaf ile Kırşehir, yine 123 esnaf ile Sivas, 77 esnaf ile Aksaray, 44 esnaf ile Niğde, 4'er esnaf ile Çankırı ve Yozgat, son olarak 3 esnaf ile Karaman illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 8.009 esnaf ile yine Ankara olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben, 872 esnaf ile Kayseri, 792 esnaf ile Konya, 691 esnaf ile Eskişehir, 506 esnaf ile Sivas, 395 esnaf ile Yozgat, 318 esnaf ile Kırıkkale, 222 esnaf ile Kırşehir, 187 esnaf ile Niğde, 171 esnaf ile Aksaray, 163 esnaf ile Nevşehir, 142 esnaf ile Çankırı ve son olarak 77 esnaf ile Karaman illeri sıralanmaktadır.

Tablo 15. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-İç Anadolu Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	AKSARAY	1.099	1.163	1.163
Minibüsçülük	AKSARAY	585	612	607
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	AKSARAY	58	45	52
Otobüsçülük	AKSARAY	72	73	69
Servis Aracı İşletmeciliği	AKSARAY	77	69	58
Taksicilik	AKSARAY	171	172	163
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ANKARA	5.395	5.316	4.996
Minibüsçülük	ANKARA	3.902	3.943	3.959
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ANKARA	519	598	713
Otobüsçülük	ANKARA	1.065	1.101	1.140
Servis Aracı İşletmeciliği	ANKARA	4.252	4.285	4.230
Taksicilik	ANKARA	8.009	7.840	7.713
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ÇANKIRI	446	446	465
Minibüsçülük	ÇANKIRI	196	191	201
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ÇANKIRI	24	27	32
Otobüsçülük	ÇANKIRI	132	130	144
Servis Aracı İşletmeciliği	ÇANKIRI	4	4	3
Taksicilik	ÇANKIRI	142	146	147
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ESKİŞEHİR	1.217	1.326	1.430
Minibüsçülük	ESKİŞEHİR	306	306	311
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ESKİŞEHİR	779	733	668
Otobüsçülük	ESKİŞEHİR	259	281	314
Servis Aracı İşletmeciliği	ESKİŞEHİR	840	873	879

Meslek	İl	2015	2014	2013
Taksicilik	ESKİŞEHİR	691	697	711
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KARAMAN	2	2	2
Minibüsçülük	KARAMAN	595	606	593
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KARAMAN	450	477	479
Otobüsçülük	KARAMAN	55	56	56
Servis Aracı İşletmeciliği	KARAMAN	3	3	4
Taksicilik	KARAMAN	77	78	68
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KAYSERİ	56	67	72
Minibüsçülük	KAYSERİ	550	583	579
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KAYSERİ	1.859	1.866	1.873
Otobüsçülük	KAYSERİ	677	671	672
Servis Aracı İşletmeciliği	KAYSERİ	1126	1017	709
Taksicilik	KAYSERİ	872	873	883
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KIRIKKALE	7	8	12
Minibüsçülük	KIRIKKALE	521	531	514
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KIRIKKALE	474	487	468
Otobüsçülük	KIRIKKALE	42	48	43
Servis Aracı İşletmeciliği	KIRIKKALE	212	227	221
Taksicilik	KIRIKKALE	318	311	317
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KIRŞEHİR	82	91	92
Minibüsçülük	KIRŞEHİR	484	478	462
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KIRŞEHİR	313	309	311
Otobüsçülük	KIRŞEHİR	17	17	18
Servis Aracı İşletmeciliği	KIRŞEHİR	123	109	89
Taksicilik	KIRŞEHİR	222	220	207
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KONYA	92	122	123
Minibüsçülük	KONYA	1.683	1.641	1.564
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KONYA	6.238	6.329	6.132
Otobüsçülük	KONYA	323	326	302
Servis Aracı İşletmeciliği	KONYA	512	450	413
Taksicilik	KONYA	792	798	777
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	NEVŞEHİR	1	1	1
Minibüsçülük	NEVŞEHİR	387	392	382
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	NEVŞEHİR	1.506	1.534	1.532
Otobüsçülük	NEVŞEHİR	87	88	86
Servis Aracı İşletmeciliği	NEVŞEHİR	228	219	197
Taksicilik	NEVŞEHİR	163	164	150
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	NİĞDE	191	219	225

Meslek	İl	2015	2014	2013
Minibüsçülük	NİĞDE	434	428	315
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	NİĞDE	1.224	1.295	1.240
Otobüsçülük	NİĞDE	129	134	121
Servis Aracı İşletmeciliği	NİĞDE	44	39	23
Taksicilik	NİĞDE	187	190	176
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	SİVAS	725	777	931
Minibüsçülük	SİVAS	1.129	1.174	1.263
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	SİVAS	406	408	343
Otobüsçülük	SİVAS	217	219	223
Servis Aracı İşletmeciliği	SİVAS	123	111	101
Taksicilik	SİVAS	506	520	568
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	YOZGAT	16	17	31
Minibüsçülük	YOZGAT	1.270	1.296	1.339
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	YOZGAT	1.491	1.498	1.474
Otobüsçülük	YOZGAT	51	49	45
Servis Aracı İşletmeciliği	YOZGAT	4	1	0
Taksicilik	YOZGAT	395	402	415

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde İç Anadolu Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il Ankara, Kayseri, Konya, Eskişehir olarak ifade edilebilmektedir.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 624 esnaf ile Mardin olup, bu sayıyı 575 esnaf ile Şanlıurfa, 436 esnaf ile Gaziantep, 125 esnaf ile Adıyaman, 124 esnaf ile Şırnak, 87 esnaf ile Diyarbakır, 15 esnaf ile Siirt, 11 esnaf ile Kilis, 2 esnaf ile Batman takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il olarak 3.221 esnafın Şanlıurfa'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Şanlıurfa ilini 1.950 esnaf ile Adıyaman, 1.288 esnaf ile Diyarbakır, 1.204 esnaf ile Mardin, 1.156 esnaf ile Gaziantep, 732 esnaf ile Batman, 576 esnaf ile Siirt, 391 esnaf ile Kilis, 385 esnaf ile Şırnak illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 7.456 kayıtlı esnaf ile Şanlıurfa ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak Şanlıurfa ilini 1.868 esnaf ile Gaziantep, 1.078 esnaf ile Diyarbakır, 919 esnaf ile Şırnak, 631 esnaf ile Adıyaman, 381 esnaf ile Batman,

288 esnaf ile Mardin, 229 esnaf ile Siirt ve son olarak 111 esnaf ile Kilis illeri takip etmektedir.

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, esnaf yoğunluğu 213 kayıtlı esnaf ile Gaziantep ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 166 esnaf ile Şanlıurfa, 80 esnaf ile Mardin, 79 esnaf ile Diyarbakır, 32 esnaf ile Adıyaman, 13 esnaf ile Batman, 12 esnaf ile Siirt, 8 esnaf ile Kilis ve son olarak 3 esnaf ile Şırnak takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il otobüsçülük mesleğinde olduğu gibi 1.343 esnaf ile Gaziantep olarak belirlenmiştir. Gaziantep ilini, 572 kayıtlı esnaf sayısı ile Diyarbakır, 422 esnaf ile Şanlıurfa, 102 esnaf ile Kilis, 74 esnaf ile Adıyaman, 51 esnaf ile Batman, 38 esnaf ile Mardin ve 6 esnaf ile Şırnak illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 1.147 esnaf ile Diyarbakır olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben, 1.133 esnaf ile Gaziantep, 435 esnaf ile Şanlıurfa, 176 esnaf ile Kilis, 173 esnaf ile Mardin, 128 esnaf ile Batman, 72 esnaf ile Şırnak, 64 esnaf ile Adıyaman ve son olarak 14 esnaf ile Siirt illeri sıralanmaktadır.

Tablo 16. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Güneydoğu Anadolu Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ADIYAMAN	125	127	135
Minibüsçülük	ADIYAMAN	1.950	2.008	2.028
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ADIYAMAN	631	631	610
Otobüsçülük	ADIYAMAN	32	32	31
Servis Aracı İşletmeciliği	ADIYAMAN	74	61	54
Taksicilik	ADIYAMAN	64	67	60
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BATMAN	2	1	2
Minibüsçülük	BATMAN	732	815	880
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BATMAN	381	505	552
Otobüsçülük	BATMAN	13	15	16
Servis Aracı İşletmeciliği	BATMAN	51	37	31
Taksicilik	BATMAN	128	131	136
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	DİYARBAKIR	87	107	147
Minibüsçülük	DİYARBAKIR	1.288	1.244	1.578
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	DİYARBAKIR	1.078	1.084	1.230
Otobüsçülük	DİYARBAKIR	79	87	94
Servis Aracı İşletmeciliği	DİYARBAKIR	572	285	621
Taksicilik	DİYARBAKIR	1.147	1.189	1.214
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	GAZİANTEP	436	474	533
Minibüsçülük	GAZİANTEP	1.156	1.196	1.238

Meslek	İl	2015	2014	2013
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	GAZİANTEP	1.868	1.932	1.909
Otobüsçülük	GAZİANTEP	213	194	53
Servis Aracı İşletmeciliği	GAZİANTEP	1.343	1.282	1.221
Taksicilik	GAZİANTEP	1.133	1.079	1.038
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KİLİS	11	12	11
Minibüsçülük	KİLİS	391	417	387
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KİLİS	111	135	130
Otobüsçülük	KİLİS	8	10	7
Servis Aracı İşletmeciliği	KİLİS	102	107	101
Taksicilik	KİLİS	176	169	100
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MARDİN	624	802	915
Minibüsçülük	MARDİN	1.204	1.250	1.167
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MARDİN	288	338	293
Otobüsçülük	MARDİN	80	83	80
Servis Aracı İşletmeciliği	MARDİN	38	37	19
Taksicilik	MARDİN	173	188	173
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	SİİRT	15	18	20
Minibüsçülük	SİİRT	576	603	597
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	SİİRT	229	221	209
Otobüsçülük	SİİRT	12	11	12
Taksicilik	SİİRT	14	15	15
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ŞANLIURFA	575	640	756
Minibüsçülük	ŞANLIURFA	3.221	3.178	3.223
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ŞANLIURFA	7.456	7.487	7.058
Otobüsçülük	ŞANLIURFA	166	140	138
Servis Aracı İşletmeciliği	ŞANLIURFA	422	291	167
Taksicilik	ŞANLIURFA	435	355	304
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ŞIRNAK	124	133	148
Minibüsçülük	ŞIRNAK	385	364	344
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ŞIRNAK	919	918	968
Otobüsçülük	ŞIRNAK	3	2	3
Servis Aracı İşletmeciliği	ŞIRNAK	6	6	4
Taksicilik	ŞIRNAK	72	71	67

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il Diyarbakır, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin olarak ifade edilebilmektedir.

Doğu Anadolu Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda Doğu Anadolu Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 1.673 esnaf ile Van olup, bu sayıyı 633 esnaf ile Malatya, 398 esnaf ile Elazığ, 249 esnaf ile Kars, 213 esnaf ile Bingöl, 181 esnaf ile Bitlis, 177 esnaf ile Erzurum, 83 esnaf ile Iğdır, 73 esnaf ile Hakkâri, 41 esnaf ile Tunceli, 37 esnaf ile Ağrı, 14 esnaf ile Ardahan, 7 esnaf ile Muş ve 1 esnaf ile Erzincan takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il olarak yine kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde olduğu gibi 2.769 esnaf ile Van ilinde faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Van ilini 2.068 esnaf ile Malatya, 1.321 esnaf ile Erzurum, 1.223 esnaf ile Elazığ, 1.099 esnaf ile Kars, 844 esnaf ile Bingöl, 705 esnaf ile Muş, 658 esnaf ile Bitlis, 648 esnaf ile Ağrı, 583 esnaf ile Erzincan, 581 esnaf ile Ardahan, 521 esnaf ile Iğdır, 452 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 344 esnaf ile Tunceli illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, 1.069 kayıtlı esnaf ile Erzurum ilinde yoğunluk görülmektedir. Yoğunluk olarak Erzurum ilini 1.033 esnaf ile Van, 916 esnaf ile Bitlis, 904 esnaf ile Muş, 530 esnaf ile Ağrı, 411 esnaf ile Iğdır, 330 esnaf ile Erzincan, 219 esnaf ile Elazığ, 172 esnaf ile Malatya, 128 esnaf ile Ardahan, 127 esnaf ile Tunceli, 93 esnaf ile Hakkâri, 91 esnaf ile Bingöl ve son olarak 13 esnaf ile Kars illeri takip etmektedir.
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, esnaf yoğunluğu 197 kayıtlı esnaf ile Erzurum ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 144 esnaf ile Malatya, 132 esnaf ile Van, 92 esnaf ile Elazığ, 90 esnaf ile Bingöl, 62 esnaf ile Erzincan, 58 esnaf ile Iğdır, 45 esnaf ile Kars, 14 esnaf ile Muş, 13 esnaf ile Ağrı, 11 esnaf ile Tunceli, 10 esnaf ile Bitlis, 2 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 1 esnaf ile Ardahan takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 203 esnaf ile Erzurum olarak belirlenmiştir. Erzurum ilini, 191 kayıtlı esnaf sayısı ile Elazığ, 114 esnaf ile Malatya, 75 esnaf ile Erzincan, 57 esnaf ile Kars, 23 esnaf ile Van, 14 esnaf ile Muş, 8 esnaf ile Hakkâri, 6 esnaf ile Bitlis ve son olarak 2'şer esnaf ile Ağrı ve Ardahan illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il servis aracı işletmeciliği mesleğinde olduğu gibi 1.018 esnaf ile Erzurum olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 694 esnaf ile Van, 664 esnaf ile Malatya, 483 esnaf ile Elazığ, 273 esnaf ile Kars, 260 esnaf ile Ağrı, 259 esnaf ile Bingöl, 230 esnaf ile Muş, 223 esnaf ile Bitlis, 187 esnaf ile Erzincan, 185 esnaf ile Iğdır, 184 esnaf ile Tunceli, 174 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 114 esnaf ile Ardahan illeri sıralanmaktadır.

Tablo 17. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Doğu Anadolu Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	AĞRI	37	55	70
Minibüsçülük	AĞRI	648	625	578
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	AĞRI	530	614	651
Otobüsçülük	AĞRI	13	19	19
Servis Aracı İşletmeciliği	AĞRI	2	2	2
Taksicilik	AĞRI	260	265	245
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ARDAHAN	14	10	7
Minibüsçülük	ARDAHAN	581	587	630
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ARDAHAN	128	138	159
Otobüsçülük	ARDAHAN	1	2	3
Servis Aracı İşletmeciliği	ARDAHAN	2	2	1
Taksicilik	ARDAHAN	114	106	106
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BİNGÖL	213	237	346
Minibüsçülük	BİNGÖL	844	863	900
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BİNGÖL	91	90	89
Otobüsçülük	BİNGÖL	90	89	106
Taksicilik	BİNGÖL	259	264	242
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BİTLİS	181	188	195
Minibüsçülük	BİTLİS	658	684	685
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BİTLİS	916	1017	1147
Otobüsçülük	BİTLİS	10	11	8
Servis Aracı İşletmeciliği	BİTLİS	6	2	1
Taksicilik	BİTLİS	223	230	231
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ELAZIĞ	398	382	358
Minibüsçülük	ELAZIĞ	1.223	1.208	1.175
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ELAZIĞ	219	242	288
Otobüsçülük	ELAZIĞ	92	94	96
Servis Aracı İşletmeciliği	ELAZIĞ	191	175	144
Taksicilik	ELAZIĞ	483	466	463
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ERZİNCAN	1	2	2
Minibüsçülük	ERZİNCAN	583	599	608
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ERZİNCAN	330	326	325
Otobüsçülük	ERZİNCAN	62	60	59
Servis Aracı İşletmeciliği	ERZİNCAN	75	69	60
Taksicilik	ERZİNCAN	187	181	166
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ERZURUM	177	184	212

Meslek	İl	2015	2014	2013
Minibüsçülük	ERZURUM	1.321	1.326	1.321
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ERZURUM	1.069	1.020	1.036
Otobüsçülük	ERZURUM	197	193	186
Servis Aracı İşletmeciliği	ERZURUM	203	191	179
Taksicilik	ERZURUM	1.018	1.007	967
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	HAKKÂRİ	73	83	73
Minibüsçülük	HAKKÂRİ	452	421	338
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	HAKKÂRİ	93	99	101
Otobüsçülük	HAKKÂRİ	2	4	4
Servis Aracı İşletmeciliği	HAKKÂRİ	8	8	9
Taksicilik	HAKKÂRİ	174	192	180
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	İĞDIR	83	95	144
Minibüsçülük	İĞDIR	521	504	444
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	İĞDIR	411	328	400
Otobüsçülük	İĞDIR	58	65	77
Taksicilik	İĞDIR	185	186	189
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KARS	249	264	278
Minibüsçülük	KARS	1.099	1.085	1.099
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KARS	13	13	16
Otobüsçülük	KARS	45	50	45
Servis Aracı İşletmeciliği	KARS	57	57	49
Taksicilik	KARS	273	285	291
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MALATYA	633	666	689
Minibüsçülük	MALATYA	2.068	2.074	1.957
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MALATYA	172	167	163
Otobüsçülük	MALATYA	144	152	163
Servis Aracı İşletmeciliği	MALATYA	114	96	76
Taksicilik	MALATYA	664	634	600
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	MUŞ	7	7	4
Minibüsçülük	MUŞ	705	714	682
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	MUŞ	904	1.116	1.221
Otobüsçülük	MUŞ	14	16	16
Servis Aracı İşletmeciliği	MUŞ	14	15	12
Taksicilik	MUŞ	230	222	197
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	TUNCELİ	41	45	40
Minibüsçülük	TUNCELİ	344	336	301
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	TUNCELİ	127	141	150

Meslek	İl	2015	2014	2013
Otobüsçülük	TUNCELİ	11	11	13
Taksicilik	TUNCELİ	184	181	172
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	VAN	1.673	1.812	1.732
Minibüsçülük	VAN	2.769	2.937	2.889
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	VAN	1.033	1.211	1.265
Otobüsçülük	VAN	132	135	108
Servis Aracı İşletmeciliği	VAN	23	21	22
Taksicilik	VAN	694	699	651

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Doğu Anadolu Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il Van, Malatya, Erzurum ve Elazığ olarak ifade edilebilmektedir.

Karadeniz Bölgesi

Bölgelere göre dağılımda Karadeniz Bölgesi'nde faaliyet gösteren esnafın istatistikleri incelendiğinde, şu bilgiler elde edilmektedir;

- Kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 1.519 esnaf ile Rize olup, bu sayıyı 1.075 esnaf ile Trabzon, 706 esnaf ile Artvin, 597 esnaf ile Sinop, 506 esnaf ile Zonguldak, 482 esnaf ile Amasya, 396 esnaf ile Samsun, 380 esnaf ile Çorum, 306 esnaf ile Bartın, 293 esnaf ile Tokat, 207 esnaf ile Giresun, 195 esnaf ile Karabük, 174 esnaf ile Düzce, 154 esnaf ile Kastamonu, 109 esnaf ile Ordu, 61 esnaf ile Gümüşhane, 48 esnaf ile Bolu ve 44 esnaf ile Bayburt takip etmektedir.
- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde ise, en yoğun il 3.018 esnaf ile Ordu ilinde faaliyet göstermektedir. Ordu ilini 2.858 esnaf ile Samsun, 2.745 esnaf ile Trabzon, 2.476 esnaf ile Giresun, 1.570 esnaf ile Rize, 1.434 esnaf ile Tokat, 1.400 esnaf ile Zonguldak, 1.137 esnaf ile Artvin, 887 esnaf ile Çorum, 878 esnaf ile Kastamonu, 834 esnaf ile Amasya, 806 esnaf ile Sinop, 704 esnaf ile Bartın, 575 esnaf ile Gümüşhane, 521 esnaf ile Karabük, 387 esnaf ile Düzce, 273 esnaf ile Bayburt ve son olarak 158 esnaf ile Bolu illeri takip etmektedir.
- Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları dikkate alındığında, minibüsçülük mesleğinde olduğu gibi 2.763 kayıtlı esnaf ile Ordu ilk sırayı almaktadır. Yoğunluk olarak Ordu ilini 2.150 esnaf ile Samsun, 1.968 esnaf ile Kastamonu, 1.359 esnaf ile Giresun, 1.355 esnaf ile Bolu, 1.180 esnaf ile Çorum, 1.029 esnaf ile Amasya, 902 esnaf ile Tokat, 869 esnaf ile Düzce, 716 esnaf ile Trabzon, 587 esnaf ile Karabük, 355 esnaf ile Gümüşhane, 279 esnaf ile Zonguldak, 81 esnaf ile Bayburt, 77 esnaf ile Sinop, 75 esnaf ile Rize, 9 esnaf ile Bartın ve son olarak 3 esnaf ile Artvin illeri takip etmektedir.

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde ise, esnaf yoğunluğu 507 kayıtlı esnaf ile Zonguldak ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 399 esnaf ile Trabzon, 353 esnaf ile Düzce, 286 esnaf ile Samsun, 194 esnaf ile Rize, 156 esnaf ile Bartın, 126 esnaf ile Kastamonu, 72 esnaf ile Çorum, 67 esnaf ile Ordu, 59 esnaf ile Amasya, 57 esnaf ile Artvin, 50 esnaf ile Karabük, 48 esnaf ile Sinop, 40 esnaf ile Giresun, 36 esnaf ile Tokat, 23 esnaf ile Bolu, 18 esnaf ile Bayburt ve son olarak 9 esnaf ile Gümüşhane takip etmektedir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 1.935 esnaf ile Samsun olarak belirlenmiştir. Samsun ilini, 757 kayıtlı esnaf sayısı ile Trabzon, 471 esnaf ile Zonguldak, 414 esnaf ile Karabük, 383 esnaf ile Ordu, 234 esnaf ile Tokat, 194 esnaf ile Düzce, 179 esnaf ile Çorum, 163 esnaf ile Rize, 88 esnaf ile Kastamonu, 61 esnaf ile Bolu, 48 esnaf ile Sinop, 20 esnaf ile Gümüşhane, 18 esnaf ile Bayburt ve son olarak 1'er esnaf ile Artvin ve Giresun illeri takip etmektedir.
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il servis aracı işletmeciliği mesleğinde olduğu gibi 1.362 esnaf ile Samsun olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben, 957 esnaf ile Rize, 852 esnaf ile Trabzon, 851 esnaf ile Zonguldak, 696 esnaf ile Giresun, 623 esnaf ile Ordu, 386 esnaf ile Çorum, 312 esnaf ile Kastamonu, 305 esnaf ile Tokat, 297 esnaf ile Düzce, 292 esnaf ile Karabük, 244 esnaf ile Sinop, 239 esnaf ile Artvin, 214 esnaf ile Bolu, 193 esnaf ile Amasya, 180 esnaf ile Bartın, 130 esnaf ile Bayburt ve son olarak 81 esnaf ile Gümüşhane illeri sıralanmaktadır.

Tablo 18. Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Karadeniz Bölgesi

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	AMASYA	482	481	452
Minibüsçülük	AMASYA	834	829	734
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	AMASYA	1.029	1.103	1.156
Otobüsçülük	AMASYA	59	60	47
Taksicilik	AMASYA	193	180	162
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ARTVİN	706	737	726
Minibüsçülük	ARTVİN	1.137	1.174	1.142
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ARTVİN	3	3	4
Otobüsçülük	ARTVİN	57	53	42
Servis Aracı İşletmeciliği	ARTVİN	1	1	1
Taksicilik	ARTVİN	239	228	214
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BARTIN	306	311	328
Minibüsçülük	BARTIN	704	723	732
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BARTIN	9	11	14
Otobüsçülük	BARTIN	156	170	177
Taksicilik	BARTIN	180	180	177

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BAYBURT	44	46	52
Minibüsçülük	BAYBURT	273	271	274
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BAYBURT	81	83	85
Otobüsçülük	BAYBURT	18	17	16
Servis Aracı İşletmeciliği	BAYBURT	18	14	14
Taksicilik	BAYBURT	130	129	131
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	BOLU	48	48	54
Minibüsçülük	BOLU	158	159	160
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	BOLU	1.355	1.404	1.465
Otobüsçülük	BOLU	23	24	22
Servis Aracı İşletmeciliği	BOLU	61	59	35
Taksicilik	BOLU	214	211	207
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ÇORUM	380	448	526
Minibüsçülük	ÇORUM	887	942	943
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ÇORUM	1.180	1.292	1.207
Otobüsçülük	ÇORUM	72	80	83
Servis Aracı İşletmeciliği	ÇORUM	179	158	120
Taksicilik	ÇORUM	386	397	396
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	DÜZCE	174	181	178
Minibüsçülük	DÜZCE	387	395	397
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	DÜZCE	869	922	1.003
Otobüsçülük	DÜZCE	353	362	358
Servis Aracı İşletmeciliği	DÜZCE	194	140	94
Taksicilik	DÜZCE	297	274	281
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	GİRESUN	207	193	193
Minibüsçülük	GİRESUN	2.476	2.522	2.508
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	GİRESUN	1.359	1.448	1.513
Otobüsçülük	GİRESUN	40	34	36
Servis Aracı İşletmeciliği	GİRESUN	1	0	0
Taksicilik	GİRESUN	696	712	686
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	GÜMÜŞHANE	61	63	61
Minibüsçülük	GÜMÜŞHANE	575	588	590
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	GÜMÜŞHANE	355	345	351
Otobüsçülük	GÜMÜŞHANE	9	9	10
Servis Aracı İşletmeciliği	GÜMÜŞHANE	20	19	18
Taksicilik	GÜMÜŞHANE	81	79	75
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KARABÜK	195	209	230
Minibüsçülük	KARABÜK	521	526	535
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KARABÜK	587	592	582

Meslek	İl	2015	2014	2013
Otobüsçülük	KARABÜK	50	48	48
Servis Aracı İşletmeciliği	KARABÜK	414	406	400
Taksicilik	KARABÜK	292	296	289
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	KASTAMONU	154	170	189
Minibüsçülük	KASTAMONU	878	891	876
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	KASTAMONU	1.968	2.035	2.094
Otobüsçülük	KASTAMONU	126	131	142
Servis Aracı İşletmeciliği	KASTAMONU	88	83	75
Taksicilik	KASTAMONU	312	309	306
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ORDU	109	122	132
Minibüsçülük	ORDU	3.018	2.983	2.925
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ORDU	2.763	2.920	3.041
Otobüsçülük	ORDU	67	65	60
Servis Aracı İşletmeciliği	ORDU	383	342	208
Taksicilik	ORDU	623	608	529
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	RİZE	1.519	1.570	1.615
Minibüsçülük	RİZE	1.570	1.618	1.669
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	RİZE	75	78	99
Otobüsçülük	RİZE	194	192	176
Servis Aracı İşletmeciliği	RİZE	163	136	114
Taksicilik	RİZE	957	948	937
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	SAMSUN	396	458	493
Minibüsçülük	SAMSUN	2.858	2.873	2.740
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	SAMSUN	2.150	2.272	2.337
Otobüsçülük	SAMSUN	286	295	301
Servis Aracı İşletmeciliği	SAMSUN	1.935	1.609	1.358
Taksicilik	SAMSUN	1.362	1.336	1.306
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	SİNOP	597	576	543
Minibüsçülük	SİNOP	806	824	860
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	SİNOP	77	94	106
Otobüsçülük	SİNOP	48	51	58
Servis Aracı İşletmeciliği	SİNOP	48	34	26
Taksicilik	SİNOP	244	244	244
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	TOKAT	293	381	421
Minibüsçülük	TOKAT	1.434	1.472	1.409
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	TOKAT	902	1.067	1.071
Otobüsçülük	TOKAT	36	52	49
Servis Aracı İşletmeciliği	TOKAT	234	229	210
Taksicilik	TOKAT	305	351	344

Meslek	İl	2015	2014	2013
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	TRABZON	1.075	1.120	1.164
Minibüsçülük	TRABZON	2.745	2.823	2.888
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	TRABZON	716	722	687
Otobüsçülük	TRABZON	399	427	451
Servis Aracı İşletmeciliği	TRABZON	757	597	491
Taksicilik	TRABZON	852	832	810
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	ZONGULDAK	506	605	771
Minibüsçülük	ZONGULDAK	1.400	1.466	1.650
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	ZONGULDAK	279	281	302
Otobüsçülük	ZONGULDAK	507	544	608
Servis Aracı İşletmeciliği	ZONGULDAK	471	483	556
Taksicilik	ZONGULDAK	851	852	990

Yukarıda belirtilen veriler çerçevesinde Karadeniz Bölgesi'nde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın kapsam dâhilinde belirlenen altı meslek grubu içerisinde en yoğun olarak yer aldığı dört il Ordu, Trabzon, Zonguldak ve Samsun olarak ifade edilebilmektedir.

Sonuç olarak ulaştırma sektörü kapsamında yer alan meslekler tüm bölgelere göre değerlendirildiğinde,

- Ege Bölgesi'nde yoğunluk 4.379 esnaf ile nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde İzmir ilinde toplanmıştır. Ardından taksicilik ve servis aracı işletmeciliği meslekleri ile yine İzmir ili öncülük etmektedir. Minibüsçülük mesleğinde ise Muğla ve Aydın illeri ön plana çıkmakta olup, otobüsçülük ve kamyonculuk/kamyonetçilik mesleklerinde yine İzmir ilinde yoğunluk görülmektedir.
- Akdeniz Bölgesi'nde ise, 6.340 esnaf ile taksicilik mesleği Antalya ilinde ön planda yer almakta olup, bu sayıyı Hatay ili 4.270 esnaf ile minibüsçülük mesleğinde takip etmektedir. Üçüncü sırada kamyonculuk/kamyonetçilik mesleği gelmekte olup, bölgede en yoğun Mersin'de faaliyet göstermektedir. Nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu, servis aracı işletmeciliği ve otobüsçülük meslekleri bölgede Antalya ilinde yoğunlaşmış olup, taksicilikten sonra ilde tercih edilen meslek olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Marmara Bölgesi'ndeki durum incelendiğinde ise, 19.248 esnaf sayısı ile taksicilik mesleği ön planda olup İstanbul, bölgenin en yoğun ili olarak belirlenmiştir. Bu sayıyı 17.874 ile servis aracı işletmeciliği, 9.704 esnaf ile kamyonculuk/kamyonetçilik, 7.638 esnaf ile minibüsçülük mesleği takip etmekte olup, bu üç meslek grubunun en yoğun bulunduğu il taksicilik mesleğinde olduğu gibi yine İstanbul olarak tespit edilmiştir. Otobüsçülük mesleğindeki esnafın da en yoğun olarak bulunduğu il İstanbul olup, 2.242 esnaf ile bölgede beşinci sırada yer almaktadır. Son olarak nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğindeki esnaf sayıları incelendiğinde 1.486 esnaf ile Kocaeli ili ilk sırada yer almaktadır.

- Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde ulaştırma sektörü esnafının yoğunlukla tercih ettiği meslek nakliyecilik ve nakliyatçılık komisyonculuğu olup, Şanlıurfa ili 7.456 esnaf ile ilk sırada yer almaktadır. Yoğunluklar ve kayıtlı esnaf sayısı dikkate alınarak yapılan değerlendirmeye göre ikinci sırada yer alan meslek ise minibüsçülük olup, 3.221 esnaf ile yine Şanlıurfa ilinde faaliyet göstermektedir. Servis aracı işletmeciliği mesleğine kayıtlı esnaf, bölgede en çok Gaziantep ilinde faaliyet göstermekte olup 1.343 esnaf kaydına sahiptir. Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnaf ise bölgede en çok Diyarbakır ilinde yer almakta olup, meslek grubu sıralamasında dördüncü sırada yer almaktadır. Bölgede yoğunluk olarak beşinci sırada faaliyet gösteren meslek ise kamyonculuk/kamyonetçilik mesleği olup, 624 kayıtlı esnaf ile en yüksek Mardin ilinde bulunduğu görülmektedir. Son olarak otobüsçülük mesleğine ilişkin en yoğun esnafın olduğu il Gaziantep olup, 213 kayıtlı esnaf ile altı meslek içinde en son sırada yer almaktadır.
- Doğu Anadolu Bölgesi'ne ait veriler değerlendirildiğinde, bölgede minibüsçülük mesleğinin yoğunlukla tercih edildiği ve en çok esnafın 2.769 kişi ile Van ilinde olduğu görülmektedir. Bölgede ikinci sırada en çok esnaf sayısına sahip meslek grubu ise kamyonculuk/kamyonetçilik mesleği olup, yine Van ili 1.673 esnaf ile ön plana çıkmaktadır. Üçüncü sırada nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu yer almakta olup, mesleğin tercih edildiği ve en yoğun olduğu il Erzurum'dur. Taksicilik mesleği için de esnafın bölgede en yoğun olduğu il Erzurum olup, 1.018 taksici esnafı faaliyet göstermektedir. Servis aracı işletmeciliği ve otobüsçülük meslekleri de sıralamada son iki sırada yer almakta olup, tıpkı nakliyecilik/nakliyat komisyonculuğu ve taksicilik mesleklerinde olduğu gibi Erzurum ilinde yoğunluk göstermektedir. Bu veriler ışığında bölgede genellikle taşımacılık ve nakliyecilik faaliyetlerinin yoğunlukla gerçekleştirildiği sonucuna ulaşmak mümkündür.
- İç Anadolu Bölgesi'nde esnafın yoğun olarak faaliyet gösterdiği meslekler sırasıyla incelendiğinde, Ankara ilinde 8.009 kayıtlı esnaf ile taksicilik mesleği ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafı bulunmakta olup, 6.238 esnaf sayısı ile en yoğun Konya ilinde faaliyet göstermektedir. Ardından sırası ile kamyonculuk/kamyonetçilik, servis aracı işletmeciliği, minibüsçülük ve otobüsçülük meslekleri gelmekte olup, bölgede en yoğun faaliyet gösterdikleri il Ankara olarak belirlenmiştir.
- Son olarak Karadeniz Bölgesi'ndeki veriler incelendiğinde, 3.018 kayıtlı esnaf sayısı ile Ordu ilinde minibüsçülük mesleği bölgede ilk sırada yer almaktadır. İkinci meslek olarak yine Ordu ilinde nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği yoğunlukla tercih edilmekte olup, üçüncü sırada servis aracı işletmeciliği mesleği bulunmaktadır. Servis aracı işletmeciliğinin yoğunlukta olduğu il ise 1.935 esnaf ile Samsun'dur. Kamyonculuk, kamyonetçilik mesleği bölgede dördüncü sırada yer alan meslek grubu olup, Rize ili esnaf sayısı açısından ilk sırada yer almaktadır. Taksicilik mesleğindeki esnafların bölgede yoğun olduğu il Samsun olup, meslek sıralaması açısından beşinci sırada yer almaktadır. Son olarak otobüsçülük mesleği Karadeniz Bölgesi'nde en yoğun Zonguldak ilinde 507 esnaf ile faaliyet göstermekte olup diğer meslek gruplarına göre daha az tercih edilen bir meslek olarak karşımıza çıkmaktadır.



Bölüm 3

Sektörün Ülke
Ekonomisindeki Yeri

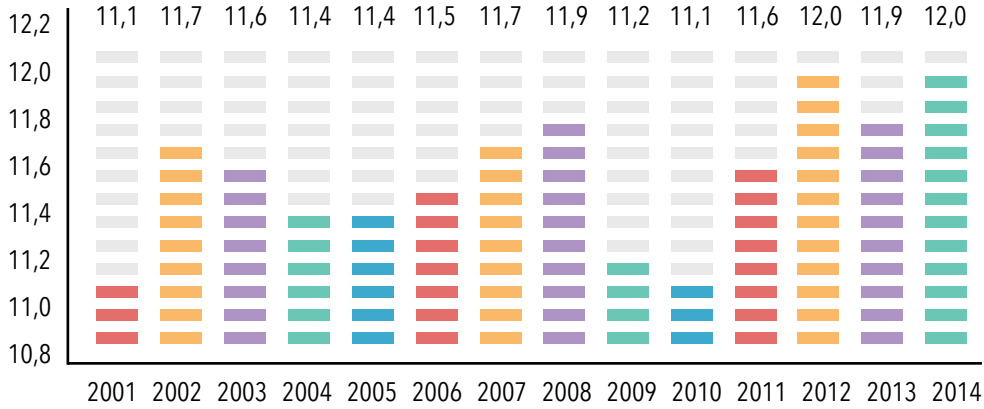


3.1. Sektörün Ülke Ekonomisindeki Yeri

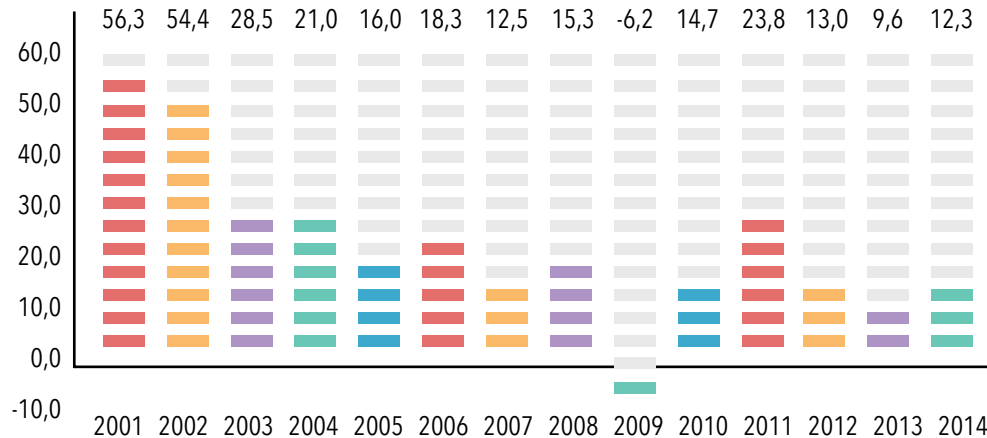
Bilindiği üzere özellikle son yıllarda gittikçe hızlanan uluslararası ticaretin serbestleşmesi süreci ve buna bağlı olarak yoğunlaşan küresel rekabet, ürünlerin ve üretim faktörlerinin en az maliyetle ve etkin bir şekilde hedefler arası transferi gerekliliğini ortaya koymuştur. Söz konusu süreçte Türkiye, kıtalar arasındaki eşsiz pozisyonu ve tüm ulaşım türlerine uygunluğu gibi temel faktörler paralelinde ulaştırma alanında önemli adımlar atarak gerek yurt içi ve gerekse uluslararası ulaşımında önemli bir aktör hâline gelmiştir. Başka bir ifadeyle Türkiye, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlığını avantaja çevirerek başta kara yolu taşımacılığı olmak üzere tüm ulaşım türlerinde en hızlı gelişen ülkeler arasında yer almıştır. Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün Türkiye ekonomisinin temel oyuncularından biri olduğunu söylemek yanıltıcı olmayacaktır.

Sektörün gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) payına bakıldığında; 2001 ve 2008 krizlerinde olağan daralmalar yaşadığı, ancak buna rağmen yıllık ortalama yüzde 12'ye yakın sektör payı ile ülke ekonomisindeki önemini koruduğu görülmektedir (**Şekil 1**). Bunun yanı sıra, sektörün büyüme hızı rakamlarına bakıldığında cari fiyatlarla ortalama yüzde 20 gibi önemli bir oranla büyüdüğü ortadadır (**Şekil 2**).

Şekil 1. Ulaştırma & Depolama Sektörü GSYH Payı (Cari Fiyatlarla,%)



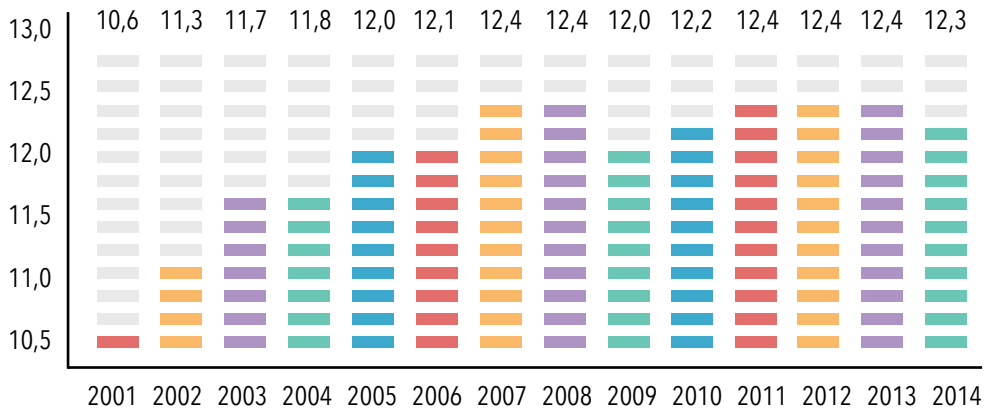
Şekil 2. Ulaştırma & Depolama Sektörü Büyüme Hızı (Cari Fiyatlarla,%)



Kaynak: TÜİK

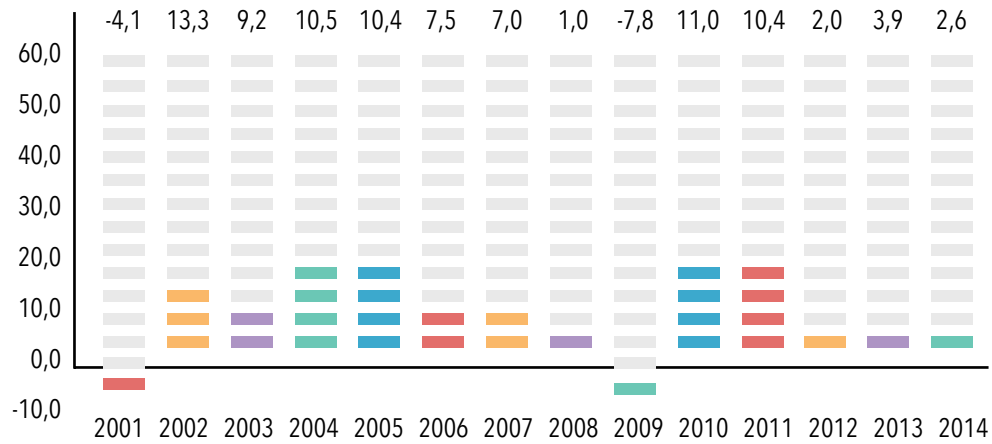
Ulaştırma sektörünün, Türkiye ekonomik dinamikleri açısından önemine sabit fiyatlarla bakıldığında 2001 ve 2014 yılları arasında ortalama yüzde 12 ile yine oldukça önemli bir payı temsil ettiği görülmektedir (**Şekil 3**). Bunun yanı sıra, sektör özellikle 2001 krizinden sonra önemli bir toparlanma sağlayarak ortalama yüzde 10 oranında büyüme kaydetmiş ancak 2008 sonrasında küresel krizin olumsuz yansımaları sektörde de oldukça hissedilmiştir. Öyle ki 2009 yılından sonra sektör büyüme oranı ortalama olarak yüzde 6'ya kadar düşmüştür (**Şekil 4**). Söz konusu toparlanmanın 2001 krizi sonrasındaki toparlanmadan daha düşük olması, 2008 yılında hissedilmeye başlanan krizin tüm dünya ekonomilerini etkilemesinin ve hatta en büyük ticaret ortaklarımız olan ABD ve Avrupa Birliği'nin kriz sürecinden en çok etkilenen bölgeler olması ile ilişkilendirilebilmektedir.

Şekil 3. Ulaştırma & Depolama Sektörü GSYH Payı (Sabit Fiyatlarla=1998,%)



Kaynak: TÜİK

Şekil 4. Ulaştırma&Depolama Sektörü Büyüme Hızı (Sabit Fiyatlarla=1998,%)



Kaynak: TÜİK

Ulaştırma sektörünün ülke ekonomisi için önemini ifade eden bir diğer gösterge olarak toplam istihdam içindeki payına bakıldığında, ülke iş gücünün yüzde 8,4'ünü istihdam ettiği gözlemlenmektedir (**Tablo 19**). Ulaştırma sektörünün özellikle uluslararası ticarete artması beklenen rolü göz önünde bulundurulduğunda, istihdam edilen iş gücünün nitelik olarak sürece uyum göstermesi ve süreci desteklemesi oldukça önemlidir.

Bunun yanı sıra, Türkiye'de ulaştırma alanında eğitim veren üniversitelerin ve yükseköğretim kurumlarının sayısının oldukça sınırlı olduğu ve sadece bazı üniversitelerce lisans üstü eğitim kapsamında programa dâhil edildiği görülmektedir. Ulaştırma alanında uzmanlaşmaya yönelik sistemli bir eğitim altyapısının bulunmaması, söz konusu alanda uzmanlaşmanın sağlanamamasındaki ve bilimsel bir yaklaşımın oluşturulamamasındaki en önemli etkidir. Bu bağlamda, giderek yoğunlaşan küresel rekabet ve Türkiye'nin dış ticaret hedefleri karşısında, sektörün bu küresel rekabet ile başa çıkabilmesi için daha nitelikli iş gücü ve etkili bir eğitim sistemi ile hizmet kalitesinin ve verimliliğinin artırılması gerekmektedir.

Tablo 19. Ulaştırma Sektörü Genel Bilgiler (Toplam içindeki pay, 2013)

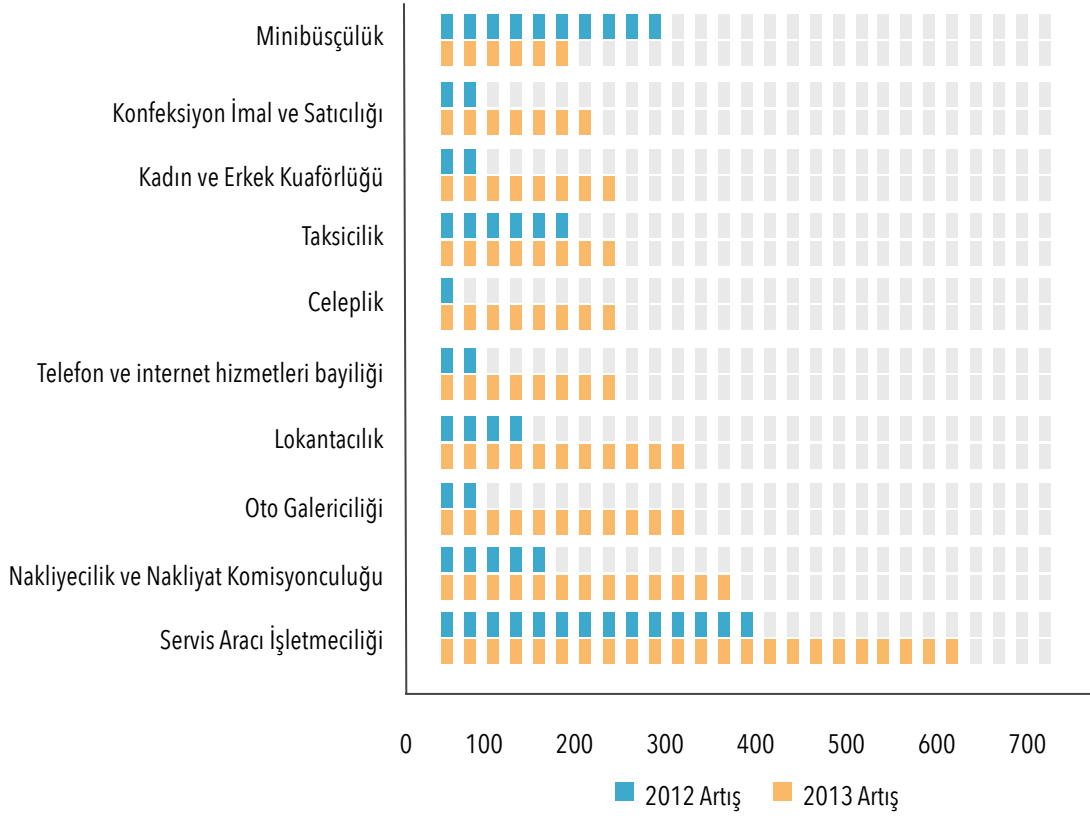
Toplam İstihdam	Toplam Ciro	Üretim Değeri	Katma Değer*	Gayri Safi Yatırım**
8.4	6.3	8.4	7.8	11.9

Notlar: * Faktör maliyetiyle

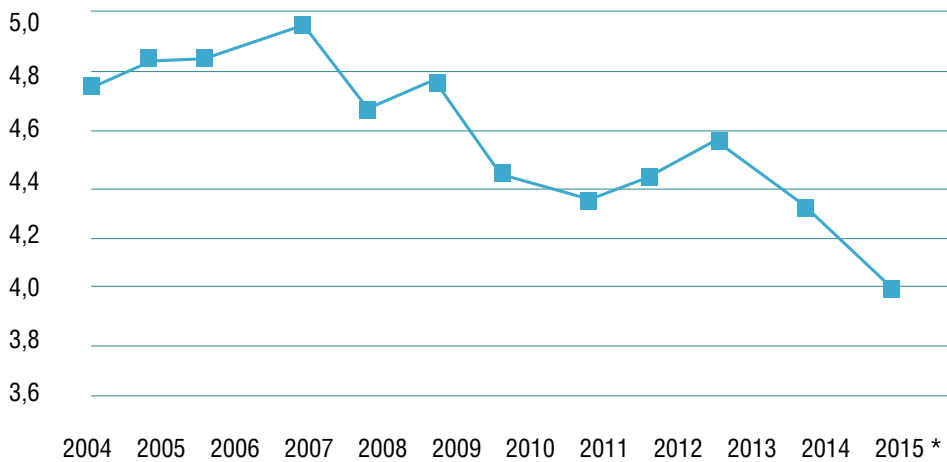
** Maddi mallara ilişkin gayrisafi yatırım

Sektöre yapılan yatırımlar bakımından konuya yaklaşılacak olursa; 9. Kalkınma Planı döneminde yüksek hızlı tren ve bölünmüş yol projeleri gibi kapsamlı projelere ağırlık verileceği düşüncesiyle ulaştırma sektörünün payı, yüzde 30,2 olarak belirlenmiş olsa da öngörülerin üstünde bir gerçekleşme sonucunda yüzde 37,4'lük pay ile ilk sırada yer almıştır. Ulaştırma sektörünün Türkiye ekonomisi açısından arz ettiği önem 10. Kalkınma Planı kapsamında da belirtilmiş; hizmetler sektörünün, ekonominin rekabet gücünün korunması ve geliştirilmesi açısından önem arz ettiği ve ulaştırma sektörü gibi kritik hizmet sektörlerinin yüksek büyüme ortamının getireceği büyük ölçekli ürün ve hizmet arzını zamanında, etkin ve uygun maliyetle karşılayabilmesine yönelik bir dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

Türkiye'de yurt içi ulaştırma sektörünün yerine ilişkin bir diğer veriye bakıldığında; Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkarlar Genel Müdürlüğüne göre 2012 ve 2013 yılları karşılaştırıldığında hizmetler sektöründeki meslek değişimlerinde ulaştırma sektörünün önemli bir artış sergilediği görülmektedir (bkz. **Şekil 5**). Söz konusu artış, sektöre ilişkin talebi göstermekle birlikte sektörün geleceğine ilişkin beklentileri de ortaya koymaktadır.

Şekil 5. Türkiye’de Hizmetler Sektöründeki Meslek Değişimleri

Ulaştırma sektörünün ülke ekonomisi için önemini ifade eden bir diğer gösterge, toplam istihdamdaki payıdır. **Şekil 6**’da 2004-2015 yılları arasında iktisadi faaliyet kollarına (Nace Rev.2) göre, ulaştırma ve depolama sektöründe çalışanların toplam istihdamdaki payı yüzde olarak verilmiştir.

Şekil 6. Ulaştırma Sektörünün Toplam İstihdamdaki Payı (2004-2015)

* 2015 rakamı ekim ayını göstermektedir.

Kaynak: TÜİK

Şekilde ilk göze çarpan nokta, sektörün istihdamdaki payının ilgili dönem boyunca %4 civarında seyrettiğidir. Dönemsel olarak incelendiğinde, 2004-2007 döneminde sektörün payında, ülke ekonomisindeki seyre paralel bir şekilde artış görülmektedir. 2008 yılında yaşanan küresel krizin istihdam piyasalarına yansısıyla beraber sektörün payında da bir düşüş meydana gelmiştir. 2009 yılında krizin etkilerinin istihdam piyasalarındaki etkisi ağırlaşarak devam ettiği hâlde, ulaştırma sektörünün payının arttığı görülmektedir. Buradan, ulaştırma sektörünün, diğer sektörler kadar işsizlikten etkilenmediği çıkarımında bulunulabilir. Bu yıldan sonra sektörün istihdamdaki payı genel olarak bir düşüş eğilimi göstermiştir. En yüksek istihdam oranına ulaşılan 2007 yılı ile karşılaştırıldığında 2014 yılı itibarıyla sektörün istihdamdaki payı %12.38’lik bir daralma göstermiştir.

Ulaştırma sektörü her ne kadar hacim olarak önemli bir istihdam potansiyeli taşısa da çalışanların nitelik olarak gelişimine ihtiyaç duyulmaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneği tarafından 2007 yılında yapılan ‘Lojistik Sektör Raporu’nda sektörün istihdam yapısına ilişkin şu sonuçlara ulaşılmıştır:

- Sektörde çalışanların yarısından fazlası şoförlerden oluşmaktadır.
- Son yıllarda üniversite mezunlarının payında önemli bir artış sağlanmış olsa da sektör çalışanlarının büyük bir bölümü lise mezunudur.
- Sektörde istihdam edilen üniversite mezunlarının önemli bir bölümü mühendislik veya lojistik alanlarından ziyade, iktisadi ve idari bilimler bölümlerinden eğitim almıştır.
- Sektörde istihdam edilen personelin oldukça önemli bir kısmı yabancı dil bilmemektedir.

Sektörün istihdamdaki payının, gelişen ticaret hacmiyle beraber önümüzdeki yıllarda artması beklenmektedir. Ancak yukarıda yer alan **Şekil 6**’ya bakıldığında, bu gelişmeye katkı sağlayacak niteliksel gelişimin de sağlanması gerektiği ortadadır. Giderek yoğunlaşan küresel rekabet ve Türkiye’nin dış ticaret hedefleri karşısında, sektörün küresel rekabet ile başa çıkabilmesi için daha nitelikli iş gücü ve etkili bir eğitim sistemi ile hizmet kalitesinin ve verimliliğinin artırılması gerekmektedir. Bunun için ulaştırma alanında eğitim veren üniversitelerin ve yüksekokulların sayısının artırılması önemlidir.

Mesleklerin mali anlamda genel resmine bakıldığında, 2014 yılında en yüksek ciroyu 12 milyar TL ile nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinin yapmış olduğu görülmektedir. Ayrıca en yüksek kârlılık da bu sektörde karşımıza çıkmaktadır. Ciro açısından ikinci meslek, kamyon ve kamyonetçiliktir (7 milyar TL). Bunu sırasıyla minibüsçülük, otobüsçülük, servisçilik ve taksicilik takip etmektedir (**Tablo 20**).

Tablo 20. Mesleklerin Mali Verileri (Milyon TL)

Meslek	Esnaf Sayısı	2014 Ciro	Kâr Beyan	2014 Kâr	Zarar Beyan	2014 Zarar	2014 Net
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	47.105	7.087	36.908	365	8.731	126	239
Minibüsçülük	97.924	4.141	1266	637	39	57	580
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	70.415	12.085	58.012	10.067	533	139	9.928
Otobüsçülük	26.192	3.137	21.197	4.291	239	78	4.213
Servis Aracı İşletmeciliği	49.128	2.979	40.347	380	7.292	72	308
Taksicilik	69.655	2.010	65.683	627	2565	35	592

Maliyeye kâr beyan eden firmaların sayısı ile zarar beyan eden firmaların sayısı karşılaştırıldığında taksicilik mesleğinde esnafın %94 oranla kâr beyan ettiği görülmektedir. Taksicilik mesleğini, %91 kâr beyan oranı ile minibüsçülük takip etmektedir. %90'ın üzerinde kâr beyan oranına sahip bu meslekleri, %82 ile nakliye ve nakliyat komisyonculuğu ve servisçilik takip etmektedir. En az kâr beyan oranı ise %78 ile kamyonculuk ve kamyonetçilik mesleğine aittir (**Tablo 21**).

Tablo 21. Mesleklerin Kâr Beyan Oranları

Meslek	Esnaf Sayısı	Kâr Beyan Sayısı	Zarar Beyan Sayısı	Kâr Eden Firma Oranı
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	47.105	36.908	8.731	%78
Minibüsçülük	97.924	89.302	4.950	%91
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	70.415	58.012	533	%82
Otobüsçülük	26.192	21.197	239	%81
Servis Aracı İşletmeciliği	49.128	40.347	7.292	%82
Taksicilik	69.655	65.683	2.565	%94



Bölüm 4

Ulaştırma Sektörünün
Dış Ticaretteki Yeri

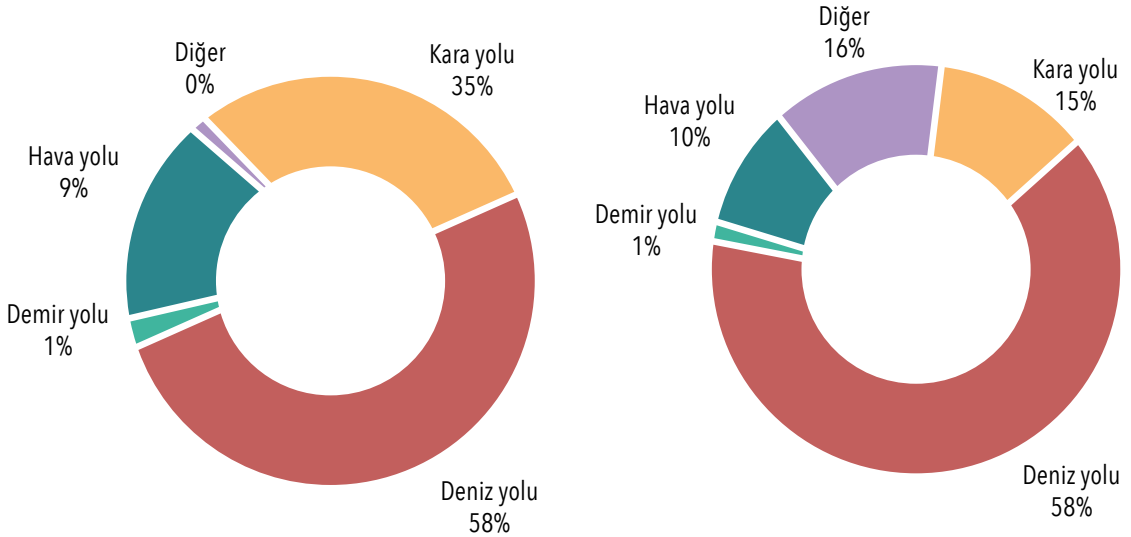


4.1. Ulaştırma Sektörünün Dış Ticaretteki Yeri

Daha önce de ifade edildiği üzere uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması yönündeki çabalar sonunda küresel rekabet giderek yoğunlaşırken, rekabet anlayışı değişiklik göstermiştir. Üretim süreçlerinin tek bir merkez altında toplanması yönündeki anlayış, yerini üretimde uzmanlaşma çerçevesinde çok merkezli üretim anlayışına bırakmıştır. Başka bir ifadeyle, değer zincirlerinin farklı aşamalarının farklı merkezlerde konumlandırılması temel üretim anlayışı hâline gelmiştir. Böyle bir ortamda, ulaştırma hizmetlerinin içeriği de değişiklik göstermiş; nihai mallardan çok endüstri içinde ara ürünlerin transferi sağlanmaya başlanmıştır. Kapsamı dâhilinde taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de barındıran lojistik hizmetlerinin dünya genelindeki büyüklüğü gitgide artmaktadır. Diğer yandan lojistik altyapısının güçlenmesi, ülkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkin ve verimli olmasına yol açmaktadır.

Günümüzde yoğun bir gelişim sergileyen ulaştırma ve lojistik, hem taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin birçok ekonomik hedefe ulaşmasındaki kilit rolü itibarıyla, büyük öneme sahiptir. Ayrıca, uluslararası ticaretin liberalleşmesi ile iyice pekişen Türkiye'nin kıtalar arasındaki merkezî pozisyonu, sektörün dış ticaret konusundaki önemini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda Türkiye'nin ulaşım yapısının, en büyük ticaret ortağı olan Avrupa Birliği ile karşılaştırılarak incelenmesi faydalı olacaktır: Türkiye'de kara ve hava yolu ulaşımındaki önemli ilerlemelere karşın yıllar itibarıyla deniz yolu ulaşımının hem ihracat hem de ithalatta ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Benzer durum Avrupa Birliği ülkeleri için de geçerli olmakla birlikte, Birlik ülkelerinin çok modlu taşımacılık konusundaki başarısı ve özellikle yük taşımacılığında demir yolu ulaşımını etkin bir şekilde kullanması, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile arasındaki temel anlayış farklılığını ortaya koymaktadır.

Şekil 7. Ulaşım Türlerinin Dış Ticaretteki Payı (% , 2014)



Tablo 22. Ulaşım Türüne göre İhracat ve İthalat Payları (%)

	İhracat					İthalat				
	Kara yolu	Deniz yolu	Demir yolu	Hava yolu	Diğer	Kara yolu	Deniz yolu	Demir yolu	Hava yolu	Diğer
2001	42.19	49.53	0.55	7.22	0.50	32.64	48.72	0.68	12.62	5.34
2002	45.53	47.18	0.69	6.49	0.11	27.55	46.01	0.89	12.35	13.20
2003	42.97	49.17	0.83	6.83	0.19	25.70	48.71	0.93	12.18	12.48
2004	42.91	49.49	0.91	6.18	0.50	24.58	50.71	1.29	12.60	10.81
2005	43.01	48.21	1.03	5.41	2.33	24.55	48.38	1.56	11.19	14.32
2006	41.12	49.89	1.07	5.71	2.22	23.42	48.97	1.57	9.82	16.21
2007	41.48	48.65	1.01	6.54	2.32	22.72	50.96	1.49	9.94	14.88
2008	38.57	50.34	0.95	7.90	2.24	20.45	52.36	1.27	8.37	17.55
2009	41.50	46.16	0.89	9.56	1.89	23.78	52.48	1.22	8.20	14.31
2010	40.35	50.74	0.87	6.75	1.30	22.87	53.16	1.32	8.16	14.49
2011	37.25	54.54	0.92	6.36	0.93	18.48	55.41	1.32	8.93	15.85
2012	33.08	51.15	0.67	14.29	0.81	16.66	54.55	0.99	10.06	17.74
2013	35.36	54.63	0.63	8.54	0.84	15.92	55.60	0.70	12.96	14.82
2014	35.07	54.76	0.59	8.95	0.64	15.40	58.38	0.50	10.20	15.52

Kaynak:TÜİK

Türkiye’de ulaşım türlerinin dış ticaretteki dağılımına ve genel durumlarına daha detaylı bakacak olursak;

Deniz Yolu Ulaşımı: Deniz yolu ulaşımının Türkiye’deki gibi dünya genelinde de en çok tercih edilen ulaşım türü olduğu ifade edilebilmektedir. Kuşkusuz söz konusu tercihte, deniz yolunun tek seferde oldukça yüksek miktarları görece düşük maliyetlerle taşınması belirleyici faktördür. Her ne kadar dünya genelinde deniz yolu taşımacılığında genel eğilim, bir yük türünde uzmanlaşma yönünde olsa da; Türk limanlarının yapılanmasının, genel eğilimin aksine farklı yük türlerine servis sunabilecek şekilde organize edildiği görülmektedir. Bu bağlamda Türk limanlarının, başta Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet üstünlüğü kazanabilme potansiyeli göz önünde bulundurularak belli yük türlerinde uzmanlaşmasının önemli bir fırsat olarak görüleceği tahmin edilebilmektedir.

Kara Yolu Ulaşımı: Türkiye’de dış ticaret işlemlerinde kara yolu, deniz yolu ulaşımının ardından ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye’nin, dış ticarete konu kara yolu taşımacılığında, başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere birçok ülkeden daha başarılı olduğunu söylemek yanıltıcı olmayacaktır. Öyle ki Türkiye’nin Birlik ülkeleri ile karşılaştırılmasında en büyük araç filosuna sahip ülke olduğu görülmektedir.

Hava Yolu Ulaşımı: Hava yolu taşımacılığında temel olarak, küreselleşme sonucunda artan ticaret hacminin ve bireylerin artan deniz aşırı seyahat taleplerinin etkili olduğu bilinmektedir. Her ne kadar hava yolu ulaşımında temel olarak yolcu taşımacılığı öncelikli olsa da rekabetin yoğunlaşması paralelinde hafif ama kıymetli eşyaların taşınmasını kapsayan

kargo taşımacılığı da önem kazanmıştır. Türkiye’de dış ticaret işlemlerinde hava yolunun payına bakıldığında, toplam ihracatta ortalama olarak yüzde 9 ve toplam ithalatta yüzde 10 gibi bir orana sahip olduğu görülmektedir. Aynı taşıma türünde Avrupa Birliği değerlerine bakıldığında, toplam dış ticarete hava yolu ulaşımının, ortalama olarak yüzde 25 civarında seyrettiği görülmekte; Türkiye’de hava yolu taşımacılığı konusuna daha fazla önem verilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Demir Yolu Ulaşımı: Tablo 22’de de görüleceği üzere, hem toplam ihracat hem de ithalat taşımacılığında demir yolu ulaşımının payı, Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşük seviyelerdedir.

Sonuç olarak, Türkiye’nin kıtalar arasındaki eşsiz pozisyonu ve 2023 yılı için belirlediği 500 milyar dolarlık ihracat hedefi göz önünde bulundurulduğunda, ulaştırma sektörünün ilerleyen dönemlerde büyüme dinamiklerinde önemli bir rol üstleneceği düşünülmektedir. Ancak her ne kadar yapılan yatırımlar ve iyileştirme çabaları, sektörün daha kurumsal ve etkin bir yapıya dönüşmesini amaçlasa da söz konusu hedefler paralelinde hâlen atılması gereken önemli adımların bulunduğu ifade edilebilmektedir. Bu bağlamda, Türkiye ulaştırma sektörünün güçlü ve zayıf yönlerine somut bir yaklaşım olarak Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanan Global Rekabet Gücü Endeksi raporu incelendiğinde; Türkiye’nin, ulaşım alt yapısı konu başlığında 138 ülke arasında 26’ncı ve lojistik hizmetleri konu başlığında ise 36’ncı sırada yer alarak uluslararası taşımacılık konusundaki iddiasını ortaya koyduğu gözlemlenmektedir. Ancak bunun yanı sıra, raporda yurt içi ulaşımındaki yüksek maliyetler ve yaşanan gecikmeler, fiziksel güvenlik koşullarının zayıflığı ile bilgi sistemleri teknolojilerinden yeterince faydalanılmaması konu başlıklarının Türkiye’nin önündeki temel problemler olarak öne çıktığı görülmektedir. Dünya Ekonomik Forumunun yanı sıra, PwC Ulaştırma ve Lojistik 2030 Raporu’na göre Türkiye’nin doğu-batı arasında bir lojistik merkezi olma ve transit ticaretin temel taşlarından biri hâline dönüşme potansiyeli belirtilmiş; ancak ülkenin mevcut deniz ve demir yolu altyapısı ile söz konusu potansiyeli sağlayamayacağı ifade edilmiştir.



Bölüm 5

Ulaştırma Sektörünün
Dünyadaki Durumu



Günümüz dünyasında hızlanan kentleşme, şehirlerin günlük yaşam ve üretim mekanizmaları içerisindeki önemini arttırmaktadır. Bu bağlamda şehirlerde hareketliliğin sağlanması için hızlı ve etkin bağlantı hatlarının bulunması gitgide daha da önemli hâle gelmiştir. Tahminlere göre gelişmekte olan dünya ülkelerinde 2050 yılına kadar fazladan 2.7 milyar kişinin şehir nüfuslarına eklenmesi beklenmektedir. Sadece bu veri bile kendi başına, toplu taşıma ile ilgili ciddi bir talebin bulunduğunu siyasa yapıcılara hatırlatmaktadır. Hâl böyleyken yönetimlerin artan ve nitelik değiştiren bu talebe verdikleri tepkiler yetersiz kalmaktadır. Şehirlerde toplu taşıma sektörü için çoğunlukla, metro, hafif raylı sistemler, otobüs ve tramvayların beraber işe koşulduğu karma çözümler kullanılmaktadır. Bu seçenekler arasından hangisinin ağır bastığı ise şehirlerin gelişmişlik seviyelerine, dokularına ve ihtiyaçlarına göre belirlenmektedir. Ancak köklü toplu taşıma geleneğine sahip şehirlerde bile yöneticiler, raylı sistemlerin iyileştirilmesi ve otomasyon gibi yeni yeni sorunlar ile boğuşmaktadırlar. Ayrıca küresel olarak nüfusu 500 binin üzerinde olan binden fazla şehir, artan otomobil sayıları karşısında ulaşımın yeniden planlanması için gerekli planları üretememekten muzdarip durumdadır.

Gelişmiş ülkelerde toplu taşıma çözümlerinin, özel arabalar ile yapılan taşıma faaliyetlerine tercih edilmesi gerekliliği yaygın olarak kabul görmektedir. Bu ülkelerde özel araç sahipliğine getirilen yüksek vergiler, yol kullanımı ile ilgili kısıtlamalar gibi düzenlemeler ile toplu taşıma özendirilmeye çalışılmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde de siyasa yapıcılar özel arabalar vasıtası ile yapılan taşımalara benzer kısıtlamalar getirmek istemelerine rağmen, mevcut toplu taşıma sistemlerindeki eksiklikler bu çözümleri olanaksız kılmaktadır. Ayrıca bu ülkelerde gelişen yeni orta sınıfların araba sahipliği konusundaki hevesi, durumu daha da karmaşık hâle getirmektedir.

5.1. Genel Durum

Artan nüfus ve kentsel kesimde yaşanan iktisadi yoğunlaşma, büyümekte olan ekonomiler açısından, ulaşım politikalarına daha fazla önem verilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. 2050 itibarıyla kentsel nüfusa katılacak olan 2.7 milyar insanın %94'ü gelişmekte olan ülkelerde olacaktır. Kentsel alanın yayılmasının sınırlandırılması ve toplu taşıma imkânlarının geliştirilmesi, hususi araçlar tarafından kat edilen mesafeleri azaltacak ve yolcuların hareket kapasitesini azaltmadan karbon emisyonunu düşürecektir. Uzun vadeli ulaşım politikaları ve kamusal-özel taşımacılık politikalarının uyumlu hâle getirilmesi farklı kentlerde ulaşım bakımından değişik sonuçlar verecektir.

Bu bağlamda son 20 sene içerisinde şehir içi ulaşım konusunda, farklı şehirlerde söz konusu olan değişik eğilimlere de dikkat çekerek, bilgi vermek anlamlı olacaktır. Böylece hem toplu taşımada ve diğer sürdürülebilir ulaşım konusunda başarı sağlayan politikaları göstermek mümkün olacaktır, hem de toplu taşımanın pazar payını artırma stratejisini benimseyen siyasa yapıcılara bir rehber oluşturulacaktır.

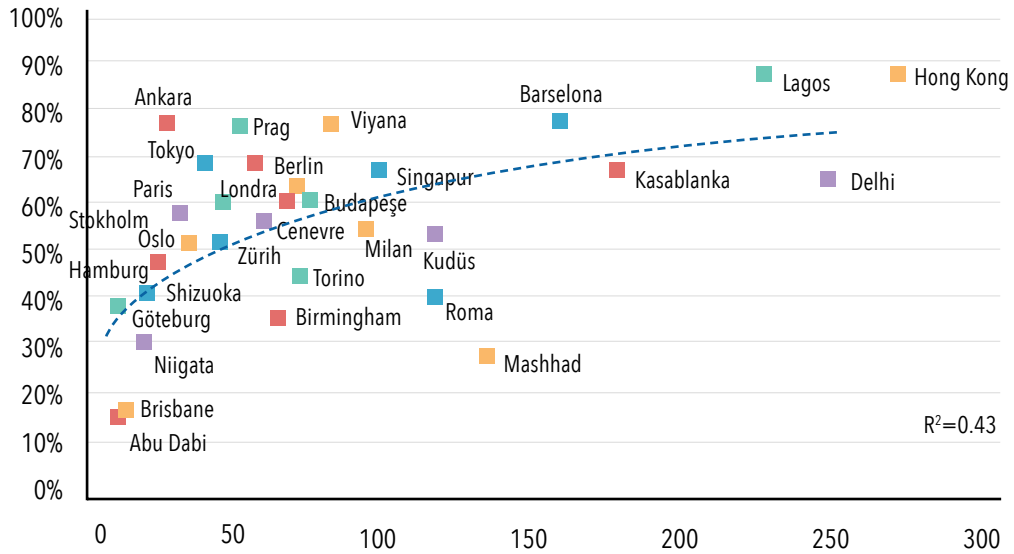
Takip eden kısımda dünya çapında 60 metropoliten alan için, 2012 senesi dikkate alınarak derlenen bazı veriler bulunmaktadır ve demografi, ekonomi, şehir yapısı, özel araçların sayısı ve kullanım şekli (taksiler dâhil), yol ağları, toplu taşıma ağları (altyapı ve demir yolu araçları, arz ve talep, gelir) ve ulaşım şekilleri hakkında bilgi verilmektedir. Bu veriler *The Mobility in Cities Database* tarafından 1995 ve 2001 senelerinde, yine aynı tanım ve verilerin kullanılarak yapıldığı araştırmalarla da karşılaştırılmaktadır.

Farklı şehirler için ve farklı zamanlarda derlenen verilerin birbirlerine uyumlu hâle getirilmesi, kaynakların dağınık oluşu, farklı metodolojilerin varlığı ve derlenebilecek olan verilerin azlığı sebebiyle bir zorluk arz etmektedir. Detaylı tanımlamalar yapılarak mevcut verilerin en iyi şekilde sunulması hedeflenmiştir.

5.2. Yıllara Bağlı Gelişimi

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yapılan şehir planlamaları ile, özellikle gelişmiş ülkelerde, şehirde yaşayanları esas ulaşım aracı olarak özel araçlara yöneltmiş; bu durum da çarpık kentleşmeye ve buna bağlı olarak katedilen mesafelerin uzamasına ve kent yoğunluğunun azalmasına yol açmıştır. Gelişmiş ülkelerden seçilen şehirlerde bu eğilim, yeni bin-yılla beraber, tersine dönmeye başlamış gibi görünmektedir. Ortalama olarak, The Mobility in Cities Database'nin 1995 raporundaki verilerle kıyaslandığında, 2001 senesinde kentsel yoğunluğun azaldığı gözlemlenmiş; ancak, 2012 raporunda görüldüğü gibi bu yoğunluk yeniden 1995 seviyelerine yükselmiştir.

Şekil 8. Kentsel Yoğunluk ve Sürdürülebilir Ulaşım Tercihleri



Kaynak: Mobility in Cities Database, 2015

Şekil 8'de düşey eksen yürüme, toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım tercihlerinin günlük yapılan yolculuklarda kullanım payını; yatay eksen ise kentsel nüfus yoğunluğunu temsil etmektedir. Buradan da anlaşılabileceği gibi şehirlerdeki nüfus yoğunluğu ile ulaşım tercihleri arasında bir bağıntı bulunmaktadır. Nüfusun yoğunluğunun yüksek olduğu kentlerde özel arabalar yerine, diğer seçeneklere yönelim gözlemlenmektedir. Benzer bir şekilde bu bölgelerde kısa süreli yolculuklar için yürüme tercih edilmektedir. Beklendiği gibi yüksek nüfus yoğunluğuna sahip kentlerde ulaşım aktiviteleri de yoğun olarak gözlemlenmekte ve toplu taşımaya uygun bir ortam oluşmaktadır.

Motorizasyon, yani özel araba sahipliği, ulaştırma sektörü ile ilgili analizlerde önemli bir veri olarak kullanılmaktadır. Güncel verilere göre şehirlerde ikamet etmekte olan kişilerin sahip olduğu otomobil sayıları farklı hızlarda yükselmiştir. Gelişmekte olan şehirlerde

ise, 1995 ve 2012 seneleri arasında, otomobil sayısı neredeyse dört katına çıkmış (yıllık %8.3'lük bir artışla) ve şehir ulaşım altyapısında ciddi problemlere yol açmıştır. Nüfus artışının, sahip olunan özel araç sayılarındaki artışta rol oynamasına rağmen, gelişmiş ve gelişmekte olan şehirlerde farklı dinamikler görülmektedir.

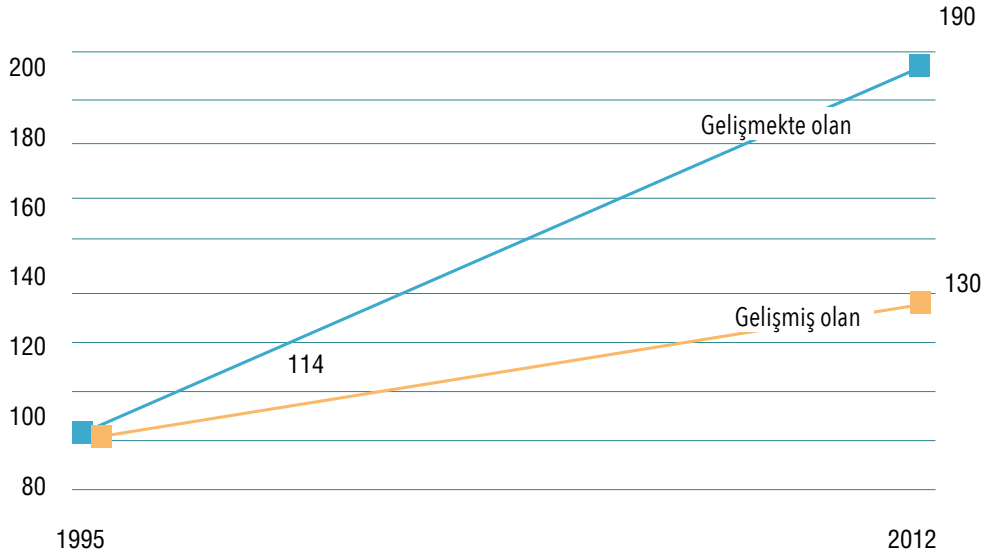
Gelişmiş şehirlerde ise durum farklı görünmektedir. Bu şehirlerde motorlu taşıtların oranındaki yükseliş 2001 ve 2012 seneleri arasında neredeyse durmuştur. 1995 ve 2001 seneleri arasında bu büyüme yıllık ortalama %2.3'ken, bu tarihten sonra bu oran %0.5'e kadar gerilemiştir. Gelişmekte olan şehirlerdeyse, 1995 ve 2012 seneleri arasında, (yıllık ortalama olarak %4.6'lık bir artışla) ciddi bir yükseliş görülmüştür; ancak şu da söylenmelidir ki, gelişmekte olan şehirler hâlâ çok düşük motorlaşma oranları göstermektedir.

Ayrıca, gelişmiş ülkelerin şehirlerinde araç kullanım şekillerine dair değişiklikler de dikkat çekmektedir. Şehir çapında yapılan ulaşım anketlerinden derlenen veriler incelendiğinde, özel araçlarla şoför ya da yolcu olarak otomobillerle her yıl ortalama olarak kat edilen mesafe 1995'ten itibaren sürekli bir düşüş göstermektedir. Özel araçlarla senelik olarak kat edilen mesafe 1995'te ortalama 4.700 km.'yken, bu oran 2001'de 4.400 km.'ye ve sonra (2012'ye gelindiğinde) 3.800 km.'ye gerilemiştir. Bu veriler dikkate alındığında, denebilir ki, mevcut durum hem gelişmiş hem de gelişmekte olan şehirlerde toplu taşımanın gelişimine destek olacak bir nitelik göstermektedir. Ancak hal böyle olsa da, gelişmekte olan şehirlerde siyasa yapıcılar, gelişmiş şehirlere kıyasla, daha zor ve karmaşık planlama süreçlerini yönetmek durumundadırlar.

5.3. Ekonomi İçindeki Yeri

Gelişmiş şehirlerde, toplu taşıma arzı, 1995 ve 2001 seneleri arasında (araç km. hesabıyla), yıllık ortalama olarak %2.3'lük bir artış göstermiştir ve bu tarihten itibaren bu oran %1.2 olarak görülmüştür. Gelişmekte olan şehirlerdeyse, 1995 ve 2012 seneleri arasında bu oran, yıllık ortalama %3.9 olarak görülmüştür.

Şekil 9. Toplu Taşıma Arzının Seyri (1995-2012 Yılları Arası, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Bulunan Şehirler İçin)



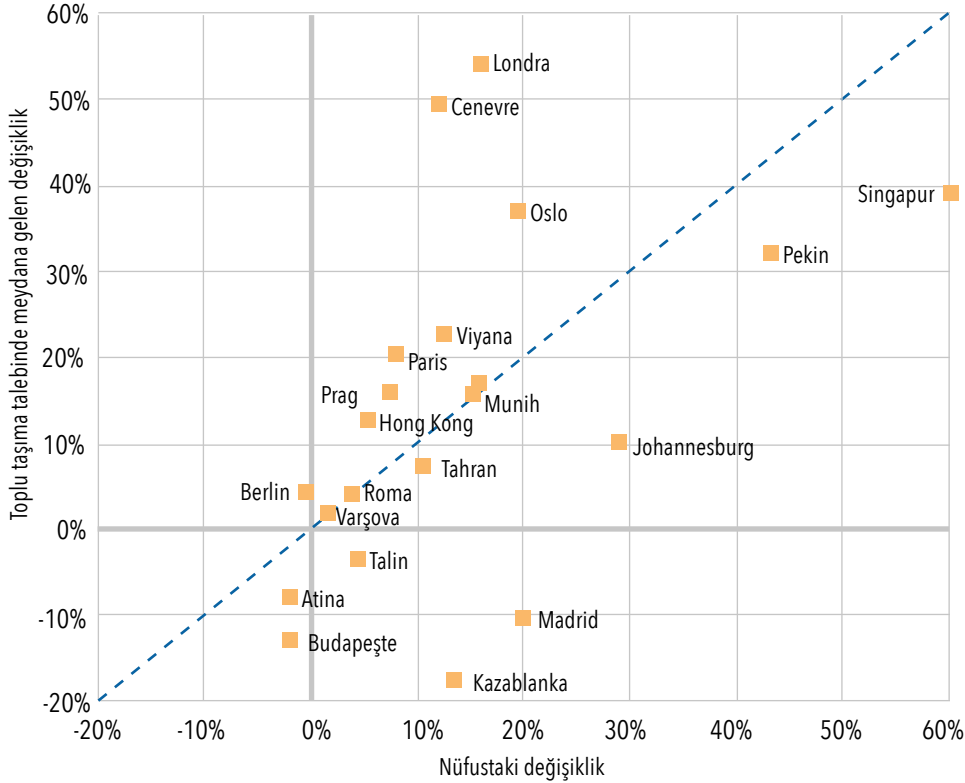
Endeks 1995=100, Kaynak: Mobility in Cities Database, 2015

Ortalama olarak, gelişmiş şehirlerde kişi başına toplu taşıma arzı, 2001'den itibaren stabil kalmıştır. Pekin, Cenova, Madrid, Oslo ve Londra gibi şehirlerde, 2001-2012 periyodunda, ortalama nüfus artışına göre daha yüksek bir toplu taşıma arzı görülmektedir. Buna zıt olarak, Singapur'da toplu taşıma arzı %20'lik önemli bir artış göstermesine rağmen bu oran %60'lık nüfus artışına oranla çok düşük kalmıştır.

Gelişmiş şehirlerde toplu taşımayla yapılan yolculukların toplam sayısı, 2001'e kadar, sürekli olarak yıllık %1.5'lik bir artış göstermiştir ve bu tarihten sonra bu oran %1.6'ya yükselmiştir. Gelişmekte olan şehirlerdeyse, toplu taşımaya olan talepteki yıllık ortalama artış %2.7 olarak görülmektedir.

Gelişmiş ekonomilerin şehirlerinde kişi başına toplu taşıma talebi 1995'te ortalama 395 seyahatten 2001'de ortalama 414 seyahate yükselmiş ve bu tarihten sonra, daha düşük bir hızda da olsa, bu sayı artmaya devam etmiştir (2012'de kişi başına 419 seyahat).

Şekil 10. Nüfus Artışı ve Toplu Taşıma Talebi (2001-2012 Yılları Arası)



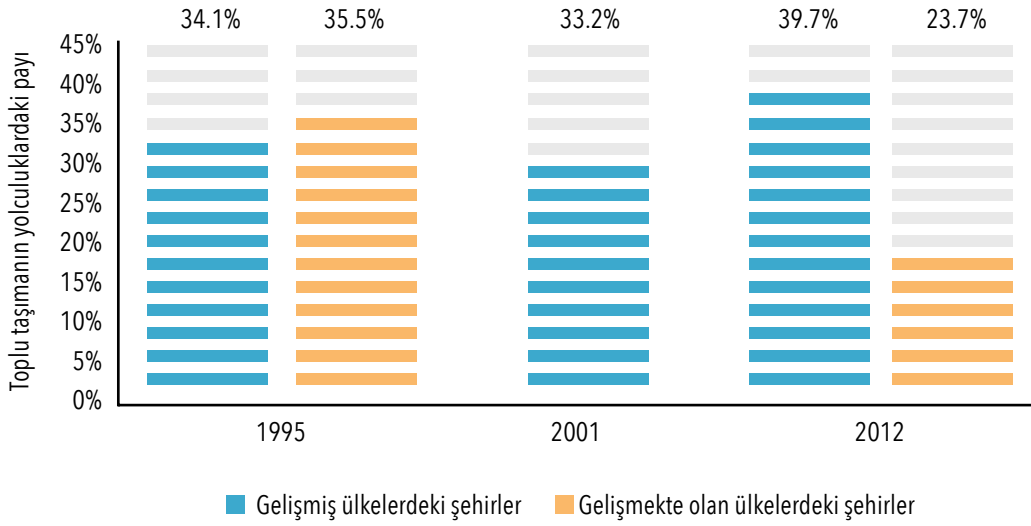
Kaynak: Mobility in Cities Database, 2015

Kişi başına toplu taşımayla yapılan seyahatlerin sayısı nüfusla beraber de değişmektedir. **Şekil 10'da** kırmızı çizgi, 2001 ve 2012 seneleri arasında, toplu taşımaya olan taleple nüfus arasındaki eşit değişiklikleri göstermektedir. Kırmızı çizginin üstünde gösterilen şehirlerde (Berlin, Hong Kong ve Paris gibi) toplu taşımayla yapılan seyahatlerdeki artış nüfus artışından yüksek bir oran göstermiştir.

5.4. Toplu Taşımanın Genel Motorlu Ulaşım İçindeki Payı

Gelişmiş şehirlerde motorlu ve mekanize araçlarla ulaşım içerisinde toplu taşımanın payı, 2001 ve 2012 seneleri arasında, ortalama olarak %20'lik bir artış göstermiştir. Bu, 1995 ve 2001 seneleri arasında gözlemlenen trendin tersine döndüğü anlamına gelmektedir. Bu tarihe kadar toplu taşımanın genel olarak motorlu ulaşım içindeki payı sürekli olarak düşüş göstermiştir. Buna zıt olarak, gelişmekte olan şehirlerde toplu taşımanın payı, 1995-2012 yılları arasında, ortalama olarak %33'lük bir düşüş göstermiştir. Bu veriler **Şekil 11**'de özetlenmiştir.

Şekil 11. Motorlu ve Mekanize Araçlarla Ulaşım İçerisinde Toplu Taşımanın Payı, 2012



Kaynak: Mobility in Cities Database, 2015

5.5. Diğer Sektörlerle Olan Etkileşimleri

Günümüz dünyasında toplu taşıma sektöründeki gelişmelerin takibi, yukarıdaki gibi analizlerin yanı sıra şehirler üzerinde yapılacak olan detaylı iktisadi analizleri zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda aşağıdaki paragraflarda şehirlerin iktisadi durumları ile ulaşım sektörü arasındaki ilişkiyi ortaya koyan bir analiz daha sunulmaktadır.

Şehirlerde yaşanan kümelenme, özellikle büyük ölçeklerde gerçekleşiyorsa, ekonomik kalkınmayı teşvik etmektedir. Bunun en önemli sebebi kümelenme ekonomileridir (agglomeration economies). Kümelenme ekonomileri; “İş gücünün ve şirketlerin belirli bir alanda yoğun olarak bulunması ve bu durumun ilgili iş gücünü ve şirketleri daha üretken kılması” şeklinde tanımlanabilir. Kümelenme neticesinde belirli bir sanayi kolunu teşvik eden lokalizasyon ekonomileri kuvvetlenmektedir. Kümelenmenin diğer bir neticesi de şehirleşme ekonomileri olmaktadır. Bu ekonomiler genel olarak tüm bir şehre faydalı olmakta ve büyük piyasaların varlığını sağlamaktadır; sadece büyük piyasalardan sağlanabilecek malların

temini imkânını doğurmakta ve sanayi kolları arası iletişim ve etkileşimi daha kolay bir hâle getirmektedir.

Ancak, şehirlerde çok yoğun bir kümelenme yaşanıyor olması kümelenme ekonomisinin temin edeceği avantajları da ortadan kaldıracaktır. Kentsel merkezler, geliştirilen iş ve hizmet imkânlarının tüm nüfusa yayılabilmesi için gereken şehir altyapısının korunması ve genişletilmesi yönünde büyük baskılar altında kalabilmektedir. Şehir nüfuslarındaki yoğunluğun ve yakın temasın mümkün kıldığı iletişim ve etkileşim kapasitesini kullanamayan şehirler, süratle olumsuz ölçek ekonomileri (diseconomies of scale) olma tehdidiyle karşılaşarak iktisadi gelişmeyi teşvik etmek yerine, buna engel olmaya başlayacaklardır.

Uluslararası tecrübe, şehirleşmenin ekonomik büyümeyi nasıl etkilediği konusunda çok çeşitli hikâyeler barındırmaktadır. Latin Amerika ve Doğu Avrupa (Türkiye de dâhil olmak üzere), benzer şehirleşme düzeylerinde olmalarına rağmen, Avrupa ve Japonya'daki gelir düzeyine ulaşamamışlardır. Kore, son on senelik süre zarfında, aradaki farkı büyük ölçüde kapatmıştır. Şehirleşmenin henüz alt düzeylerde olduğu Çin ve Hindistan içinse gelecekteki gelişmeler, yeni ve büyümekte olan şehirlerin ne kadar rekabetçi kalabileceğine bağlıdır. Şehirlerin iktisadi kalkınmayı uzun vadede sürdürebilme kapasiteleri değişiklik gösterse de, gayri safi yurt içi hasılanın şehirlerde konsantre olması, şehirli nüfusun giderek daha yüksek gelir elde etmesi gerçeğini değiştirmez. Bu şehirlerdeki görece yüksek alım gücü motorlu taşıtların sayısında artışa sebep olur. Tam da bu noktada ulaşım ve toplu taşıma sektörlerinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerdeki talep yoğunluğu sebebiyle, toplu taşımaya olan ihtiyaç bu şehirlerde diğer yerlere göre daha yüksek olmaktadır. Ayrıca, bu yoğunluk motorlu olmayan ulaşım türlerine olan ihtiyacı da daha önemli hâle getirmektedir. Şehirlerde özellikle yol yapımı için gereken alanlar kısıtlı olduğundan ve motorlu taşıtların artan sayısı bu kısıtlılığı daha da arttırdığından; trafik sıkışıklığı, hususi araç kullanımının getirdiği avantajları çok kısa sürede ortadan kaldırmaktadır. Bu sebeplerden, iktisadi kalkınmayla hususi araç sayılarındaki artış arasındaki ilişkinin giderek daha az etkili bir rol oynayacağı beklenebilir. Bu sebeple, şehirleşme özel araç kullanımını giderek daha az önemli hâle getirecektir.

Motorlu taşıt sayısındaki artışla gelir artışı arasındaki ilişkiye bakacak olursak, şehirleşmenin bu ilişkiyi ne ölçüde etkilediği ülkeden ülkeye çok değişiklik göstermektedir. ABD ve Kanada'nın şehirli nüfus oranları daha yüksek olmasına rağmen, benzer gelire sahip Batı Avrupa ülkeleriyle kıyaslandığında, ABD ve Kanada'da özel motorlu taşıt sahibi olanların nüfusa oranının daha fazla olduğu görülmektedir. Buna zıt olarak, Japonya örneğinde, çok yüksek düzeydeki şehirleşme oranlarının (%97), ekonomik büyüme arttıkça özel araç sahibi olanların oranını düşürdüğü görülmektedir. Güney Kore de, benzer şekilde, ABD, Kanada ve Avrupa'yla kıyaslandığında, daha düşük oranda motorlu taşıta sahiptir. Güney Kore'deki şehirleşme oranları ABD ve Kanada'yla benzerlik göstermektedir.

İki tekerlekli taşıtlar hususunda, ABD, Kanada ve pek çok Batı Avrupa ülkesinde bu tür taşıtlara sahip olanların oranı gelir düzeyindeki artışlarla karşılaştırıldığında düşük kalmaktadır. İtalya, Kore ve Japonya, bu hususta, orta gelir gruplarında artan bir orana sahip olmakta; ancak, gelir düzeyi arttıkça bu oran yine düşmektedir.

Latin Amerika ve Güneydoğu Asya gibi gelişmekte olan bölgelerde, gelirle kıyaslandığında yüksek oranlarda motorlu taşıt alındığı görülmektedir. Latin Amerika yüksek düzeylerde şehirleşmiş bir bölgedir; ancak, benzer düzeyde şehirleşme oranlarına sahip gelişmiş ülkeler arasındaki gelir farkını kapatmaktan çok uzaktır. Bu, bölgede neden daha az oranlarda özel taşıt sahibi bulunduğunu açıklamaktadır. Ancak, Uruguay ve Brezilya gibi ülkelerde gelirle motorlu taşıtların sayısındaki oranın yüksek olduğu bilinmektedir. Bu eğilim gelecekte de bu şekilde devam ederse, gelişmiş ülkelerin bugün sahip olduğu gelir düzeylerine gelindiğinde, bu ülkelerdeki özel araç sayısı çok daha yüksek olacaktır. Buna zıt olarak Şili'deki eğilimin, Güney Kore'ye daha çok benzediği görülecektir. Çin ve Hindistan örneklerindeyse, gelir düzeyleri hâlen düşüktür ve motorlu taşıt sahibi olanların oranı ancak yeni yeni artmaktadır. Ancak Çin, Kore'ye göre, motorlu araçlar hususunda daha çok yoğunluk göstermektedir ve aynı gelir düzeylerine sahip Latin Amerika örnekleriyle benzeşmektedir.

Netice olarak, şehirleşme politikaları, ulaşım ihtiyacı karşılanırken özel araç sahibi olanların oranının, ulaşımında problemlere yol açmadan, nasıl düşürülebileceği konusunda belirleyici olacaktır. Yine bu politikalar karbon emisyonu, çevre kirliliği ve trafik tıkanıklığı gibi problemlerin etkilerini büyük ölçüde azaltabilecektir.

Mevcut veriler göstermektedir ki, 2025'e gelindiğinde toplu taşımanın genel ulaşım içindeki payını ikiye katlamak hedefini gerçekleştirmek için şu hususlarda daha fazla gayret göstermeye ihtiyaç vardır: Toplu taşıma arzının artırılması, özel araçlara olan talebin kontrol altında tutulması ve entegre şehir planlaması politikaları. Bu rapor ayrıca, bu alanda daha çok veri toplanması ve mevcut metodolojilerin geliştirilmesine olan ihtiyacı da ortaya koymuştur.

5.6. Etkileşimde Olduğu Makro Politikalar ve Gelişmeler

Mevcut veriler farklı şehir grupları için farklı seçeneklerin varlığına işaret etmektedir. Her bir muhtemel seçenek şehir nüfusunun yoğunluğu, motorlaştırma, toplu taşıma arzı gibi hususlarda spesifik özelliklere bağlıdır. Kent ulaşımında toplu taşımanın oranının artırılabilmesi ve buna mukabil siyasaların belirlenmesi konusunda bu seçenekler üzerine düşünmek aydınlatıcı olacaktır:

Seçenek 1: Daha İyi Bir Ulaşım Modeli Oluşturmak

Viyana, Paris, Londra, Oslo, Prag ve Genova'da toplu taşımanın payı, 2001 ve 2012 seneleri arasında, %20'lik bir artış göstermiştir. Viyana'da, yirmi senelik düzenli bir büyümeyi takip ederek, toplu taşımayla yapılan seyahatlerin oranı 2012'de %54 oranına kadar yükselmiştir. Avrupa'daki en yüksek oranlardan biridir. Buna benzer bir örnek Prag'dır: Bu şehirde toplu taşımanın payındaki düşüş tersine dönmüştür.

Viyana, Londra, Oslo ve Prag'da, 1995 ve 2012 seneleri arasında, kent yoğunluğu artmıştır. Viyana, Londra, Prag ve Genova'da, 2001 ve 2012 seneleri arasında, motorlaşma oranı düşmüş ve bu dört şehir için eğilimlerde bir tersine dönüşe işaret etmiştir. Londra, Paris ve Genova'da 2012'deki motorlaşma oranı 1995'teki oranın dahi altına inmiştir. Örneğin bu oran, Londra için, 1.000 kişi başına 307 araca düşmüştür. Bu şehirler, son on yıl içerisinde,

bir dizi trafik kısıtlamaları getirmişlerdir (Londra'da şehir yoğun kısımlarına girişlerin ücretlendirilmesi ve Paris'te park yeri kısıtlamaları gibi).

Bu bağlamda, Viyana, Paris, Londra, Oslo ve Prag'da, 1995 ve 2012 seneleri arasında, özel araçlarla kişi başına katedilen mesafe %30 oranında düşmüştür.

Bu altı şehirde de toplu taşıma arzı (yolcu başına) yükselmiş ve bu durum kuvvetli nüfus artışı gösteren Londra ve Oslo gibi şehirlerde de aynı olmuştur. Bu şehirlerde, 1995 ve 2012 seneleri arasında, toplu taşımanın hacmi %37 oranında artış göstermiştir.

Seçenek 2: Ulaşımda Mevcut Durumu Sürdürmek

Berlin, Münih, Helsinki ve Barselona'da toplu taşıma kullanımıyla özel araç kullanımı arasındaki oran 2012'ye gelindiğinde 1995'deki durumdan çok da farklı değildir; ancak, ulaşımını yürüyerek ya da bisikletle yapanların sayısı ciddi bir şekilde artmıştır. Hamburg, Glasgow ve Tokyo'da 1995'deki durumla 2012'deki durum, bazı dalgalanmalar olmasına rağmen, hemen hemen aynıdır.

Motorlaşma oranı -Münih hariç- tüm şehirlerde artış göstermiştir. Özel araçla kişi başına kat edilen ortalama mesafe -Tokyo hariç- artış göstermiştir. Tokyo'da şehir merkezinin giderek daha yoğun bir nüfusa sahip olmasıyla beraber kişi başına kat edilen mesafeler düşüş göstermiştir.

Kişi başına düşen toplu taşıma arzı -toplu taşıma arzı nüfus artışındaki hıza yetişemeyen Helsinki hariç- her yerde artış göstermiştir. Bu durum göstermektedir ki, toplu taşıma arzında oluşacak artışlar, toplu taşımanın genel kent ulaşımı içindeki payını yükseltmekle tek başına yeterli olamamaktadır ve bunu başarmak için şehir trafiğinde bazı düzenlemelere gitmesi ihtiyacı görülmektedir. Buna ek olarak, toplu taşıma şehir planlamasına dâhil edilmelidir ve kent yoğunluğu buna göre düzenlenmelidir. Sadece tüm bu faktörleri birlikte değerlendirerek toplu taşıma arzındaki artışları faydalı kılacak uygun bir politika gütmek mümkün olacaktır.

Seçenek 3: Ulaşımda Mevcut Durumu Değiştirmek

Tahran, Kazablanka, Johannesburg, ve Delhi'de, 1995 ve 2012 seneleri arasında, toplu taşıma oranı %20 ve üzerinde bir düşüş göstermiştir. Yüksek nüfus artışı ve ekonomik büyümeyle karakterize edilebilecek bu şehirlerde, toplu taşımanın genel ulaşım içindeki payı %30'un altında bir oranla ifade edilebilir.

Böyle bir ekonomik bağlamda, motorlaşma oranı çok hızlı bir şekilde yükselmektedir: 1995 ve 2012 seneleri arasında bu oran Tahran'da üç katına ve Delhi'de dört katına çıkmıştır.

Bu şehirlerde görülen toplu taşıma arzındaki artış, nüfus artışı oranına yetişememektedir. Bu sebeple, toplu taşımayı cazip hâle getirebilmek için büyük yatırımlar gerekmektedir.

Diğer Seçenekler

Nevi şahsına münhasır bir örnek olan Hong Kong'da toplu taşıma hâkim bir rol oynamaktadır. Burada toplu taşımanın, 2012'de, genel ulaşım içindeki payı %80'dir. 1995 ve 2012 seneleri arasında toplu taşıma arzı kişi başına %20'lik bir artış göstermiştir.

Motorlaşma yolunda görülen güçlü eğilimlere rağmen (2012’de her 1.000 kişiden 460’ının özel aracı bulunuyor), 2001 ve 2012 seneleri arasında Dubai’de toplu taşımanın genel ulaşım içindeki payı %15’lik bir artış göstermiştir ve bu aralıkta toplu taşıma arzı iki katına çıkmıştır.

1995 ve 2012 seneleri arasında, Budapeşte’de toplu taşımanın genel ulaşımındaki payında görülen düşüş (-%40), Doğu Avrupa şehirlerini aşağı yukarı özetlemektedir. 1995 ve 2012 seneleri arasında toplu taşıma arzı %20’lik bir düşüş göstermiş ve motorlaşma oranı diğer Avrupa şehirleriyle benzer eğilimler sergilemiştir.

5.7. Sürdürülebilir Şehir İçi Taşımacılığı Örnekleri

5.7.1. Singapur²

Singapur, aşırı trafik yoğunluğuna rağmen akılcı bir yaklaşımla şehir içi yollarda trafik akıcılığı sağlama konusunda global bir marka olmuştur. En iyi örneklerden biri olarak başarılarını sebepleri ile birlikte değerlendirirken, zorlu yönlerini de uzun dönem sürdürülebilirlik açısından ele almak gerekmektedir. Bu kapsamda, Singapur şehir içi taşımacılığının performansı, bütünsel bir yaklaşımla değerlendirilmelidir. Çevre, toplum ve ekonomi sürdürülebilir şehir içi taşımacılığın üç önemli boyutu olup, kurumsal uyum, destekleyici altyapı, inovatif yaklaşımlar ve teknoloji kullanımı da sürdürülebilirliğe katkı sağlayan diğer unsurlardır. Şehir içi taşımacılık, her seviyede farklı amaçları olan çok sayıda paydaşın yer aldığı ve sürdürülebilirliği sağlama zorunluluğunda olan sektörlerden biridir.

Şehir içi taşımacılıkla ilgili olarak gerçekleştirilen uygulamalar; müşteri, finansal, işsel süreçler ve öğrenme ve gelişim olmak üzere 4 temel perspektiften oluşan yaklaşımlar çerçevesinde değerlendirilmektedir.

Singapur Şehir İçi Taşımacılık Uygulamalarında Müşteri Perspektifi

Müşteri perspektifi sosyal uyum ve çevresel koruma olmak üzere iki tema kapsamında ele alınmıştır. Sosyal uyum taşımacılık araçlarının istenilen, yararlı ve uygun maliyetli olması şeklinde tanımlanmaktadır. Çevresel boyut ise, şehir içi, banliyo ve aynı zamanda genel çevresel yaklaşımlar açısından ele alınmaktadır.

Kullanıcı Memnuniyeti ve Sosyal Uyum

Erişilebilirlik, Bağlantılar ve Yolculuk Süresi

2008 tarihli Kara Yolu Taşımacılığı Ana Planı³, daha insan merkezli bir taşımacılık sistemi oluşturmayı hedeflemiştir. Kamu Taşımacılık Komisyonu üç majör şehir hattı ile konut bölgeleri arasında direkt bağlantılar oluşturulmasını öngörmüştür. Kural olarak, bazı istisnalar dışında, Sinagapur’daki yerleşimlerin 400 metre yakınına kadar otobüs hizmetlerinin

² International Journal of Development and Sustainability Online ISSN: 2168-8662 – www.isdsnet.com/ijds Volume 2 Number 3 (2013): Pages 1671-1702 ISDS Article ID: IJDS13032501 A balanced scorecard for performance evaluation of sustainable urban transport Md. Habibur Rahman, Hoong Chor Chin

³ LTA (Land Transport Authority). (2008a). *Land Transport Master Plan: A People Centered Land Transport System*, 18 February, Singapore

sağlanması, ilgili çevrede demir yolu ile Toplu Seri Taşımacılık (MRT)⁴ durağı veya otobüs bağlantısı bulunması kabul edilmiştir. Yoğun hatlarda MRT çok kullanılmakta iken, otobüs adanın birçok yerleşimine ulaşmakta ve Hafif Raylı Sistem (LRT) daha kısıtlı sayıda yerleşim alanına erişmektedir. 2009 yılında, yolcu başına ortalama gidilen yol MRT 10,8 km; taksiler için 9 km iken otobüsler için 5,1 km olarak gerçekleşmiştir. Ortalama yolculuk süresi açısından da 52,2 dakika ile MRT, sırasıyla 42,6 dakika ve 24,9 dakika olan otobüs ve özel araç sürelerinin üstündedir.

Uygun Maliyet

Kara Yolu Taşımacılığı Ana Planı, mod kullanım sayısından bağımsız olarak yol uzunluğunu baz alan adil bir ücretlendirme sistemi öngörmüştür. Ücretler Toplu Taşımacılık Komisyonu tarafından ücret tavanı formülasyonu ile belirlenmektedir⁵. Ortalama MRT ücreti, yolculuk ve yolcu başına 0,93S\$ (Yaklaşık 1,90TL) tutarında olup, Tokyo'daki ücretlerle uyumlu fakat Hong Kong, Londra ve New York'tan düşüktür. Ortalama yolcu ve yolculuk başına otobüs ücreti de 0,70S\$ (1,40TL) olup diğer şehirlere göre daha ucuzdur. Toplu taşımacılık ücretleri genellikle uygun maliyetli olup, bu durum toplu taşımacılık maliyet endeksinde sürekli bir azalma olarak yansımaktadır. Fiyat artışlarını karşılamak üzere ihtiyaç sahipleri için hükümet ve operatörler, 2006 yılından itibaren ortak destek sağlamaktadır. Buna rağmen, Yahoo aracılığı ile gerçekleştirilen 14.787 kişinin katıldığı bir anket çalışmasında cevap verenlerin %94'ü ücret artışlarına karşı olduklarını dile getirmişlerdir.

Hizmet Seviyesi ve Konforu

Singapur toplu taşımacılık sistemi modern ve yüksek hizmet kalitesi ile kabul görmüştür. Modernize edilmiş otobüs filosu havalandırmalı ve zamanında hizmeti verecek şekilde oluşturulmuştur. Otobüsler için hizmet standartları, zamanlama, azami yolcu sayısı ve hizmetin mevcut olmasına ilişkindir. Toplu Taşımacılık Komisyonu tarafından uygulanan standartlarda otobüslerde azami yolcu sayısı, oturma ve ayakta durma kapasitesinin %95'i olarak belirlenmiştir. Ancak, farklı lokasyonlar için farklı operatörlerin devrede olması rekabeti kısıtlı tutmaktadır. Ayrıca, kalabalığa ek olarak akıllı kartların kullanımı otobüslerin kalkış hızını azaltmaktadır. Hızlı taşımacılık sistemde kalkış süresi daha kısadır. Trenlerde ise azami yolcu sayısı metrekaşe başına 3,7 kişi olup, uluslararası standartların altında olmasına rağmen Toplu Seri Taşımacılık (MRT) özellikle yoğun saatlerde çok kalabalıktır. Buna rağmen müşteri memnuniyeti 2006 yılında %84 iken, 2008 yılında %93,8'e yükselmiş olup, toplu taşımacılığı kullanan on kişiden dokuzu memnuniyet dile getirmiştir.

Emniyetin Artırılması

2008 yılında kazalar 100.000 kayıtlı araçta %31,1 ve ölüm oranı her milyonluk nüfus için %45,7 olarak gerçekleşmiştir. Otomobil, motosiklet, bisiklet ve diğer araçların kazalardaki payı sırasıyla %43,6, %33, %4,1 ve %19,3 olarak gerçekleşmiştir. Yaya da ölümlü kazaların %28'ine maruz kalmaktadır. Kaza oranları uluslararası standartlara göre düşük olmakla

⁴ Mass Rapid Transit: Tüm Singapura yayılmış raylı sistem

⁵ Ücret tavanı= Fiyat Endeksi – %0.3 olarak belirlenmiştir. Fiyat endeksi= 0.5(Tüketici Endeksi) + 0.5(Maaş Endeksi)

birlikte kara yollarında güvenlik Singapur'da devamlı gündemdedir. Bu kapsamda, dünya standartlarında trafik güvenlik uygulamaları ve izleme sistemi oluşturulmuştur. Güvenlik artırıcı önlemler arasında motosiklet güvenliği, yaya güvenliği, olası kaza bölgelerini belirleme ve yüksek riskli bölgelere çarpma dolguları eklenmiştir. Okul çevrelerine her an hız ölçüm cihazları yerleştirilmiştir.

Sosyal Eşitlik ve Uyum

Kara Yolu Taşımacılığı Ana Planı, insanların farklı taleplerini karşılayacak bir taşımacılık sistemi oluşturma amacına yöneliktir. Elektronik yol ücretleri sistemi (ERP) taşımacılık maliyetlerini şeffaf ve eşit hâle getirmiştir; motorlu araç kullananlar kirlenme ücretlerini ödemektedirler. Araç kota sistemi gereğince, yardım araçları ve tarifeli okul otobüsleri dışında tüm araçlar kotaya tabidir.

Güvenliğin Artırılması

Güvenliğe ilişkin politikalar; operasyon, yeterlilik ve politika olmak üzere üç temele oturtulmuştur. Toplu Taşımacılık Komisyonu, MRT ve otobüs istasyonlarında trenlerde ve depolarda video sistemleri ve transit güvenlik elemanları ve polis görevlileri bulundurulmasını sağlamıştır. Normal olmayan durumların belirlenmesi ve düzeltilmesi, bazı özel noktalarda güvenliğin artırılması ve yasak alanlara girişlerin kontrolü gibi amaçlara yönelik olarak izleme ve trafik kontrol sistemleri oluşturulmuştur. Singapur polisi Toplu Taşıma Güvenliği Bölüğü (TTGB) oluşturmuştur. Sonuç olarak güvenlik dışı olaylar azalmıştır. Haziran 2010 döneminde TTGB tarafından gerçekleştirilen toplu taşımacılık sistemi güvenlik değerlendirmeleri yeterli sonuçlar vermiştir.

İstihdam Artışı

Sürdürülebilir bir şehir içi taşımacılık sistemi yerel iş gücü ihtiyacını ve iş imkânlarını artırmaktadır. Teknolojik sistemler tarafından sağlanan otomosyon, faaliyetlerdeki iş gücü ihtiyacını azaltmasına rağmen iş sahalarının genişlemesi sebebiyle yeni iş imkânlarının yaratılmasına ve çalışanların etkin ve sürdürülebilir taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamalarına hizmet vermektedir. Singapur hafif raylı sisteminde sürücü yoktur; aynı şekilde dört toplu taşımacılık sisteminin ikisinde de sürücü yoktur. Singapur'un şehir içi taşımacılık sistemi, bölgesel aktivite merkezlerini birbirine bağlamak suretiyle istihdamı ve ticari aktiviteyi desteklemeyi amaçlamaktadır. Ancak şehir merkezini iş sahalarına ayırıp ilgili nüfusu yeni yerleşim yerlerine kaydırma politikaları, merkez tabanlı bir oluşuma sebep olmuş ve ikincil iş alanları oluşmamıştır. İş ihtiyacının merkezde yoğunlaşması bölgesel bir uyumsuzluk yaratmış ve daha fakir halk için iş alanlarının uzağında odaklanarak daha uzun yolculuk sürelerine ve iş imkânlarının kısıtlanmasına sebep olmuştur.

Çevre Koruması

Global Çevreye Etki

Şehir içi taşımacılığın genel olarak çevresel etkisi sera etkisini azaltmasından kaynaklanmaktadır. Taşımacılıktan kaynaklanan en önemli sera etkisi karbondioksit (CO2) salınımidir.

Singapur kişi başına karbondioksit emisyonu 9.2 ton iken dünya ortalaması 1.3 olup; şehir en yüksek karbondioksit emisyonu olan şehirler arasında yer almıştır. Hükümet karbondioksit emisyonunu 2020 itibarıyla %16 oranında azaltmayı hedeflemekte ve bu doğrultuda iklim değişiminin etkilerini azaltmaya da çalışmaktadır.

Yerel Hava Kirliliği Etkisi

Singapur'da araç kullanımı şehir içi hava kirliliğini önemli ölçüde artırmaktadır. 2003 yılından beri, hava kirliliği indeksi yılın %85'inde olumlu seviyede gerçekleşmiştir. Partiküller dışındaki kirlilik bileşenleri açısından, Dünya Sağlık Örgütü hava kalitesi uluslararası standartları ve ABD Çevre Koruma Ajansının standartları ile uyumludur.

Gürültü Kontrolü

Ulusal Çevre Ajansı, Singapur için gürültü limitini konutlarda 55-65 desibel aralığı olarak belirlemiştir. Raylı toplu taşımacılık sistemi çevresindeki gürültü miktarı 80-85 desibel aralığında ölçülmektedir. Sistemde tur sayısı arttıkça istasyonların çevresinde gürültü seviyesi yükselmekte ve sakinlerin şikâyetleri artmaktadır. Şehir çevre yolu civarındaki dairelerde yaşayanların %40'ının 65 desibelin üstünde gürültü seviyesine maruz kaldığı tespit edilmiştir. Raylı toplu taşıma istasyonları çevresine yapılan düşük gürültü bariyerleri yaygınlaştırılmaktadır. Öte yandan taş yünü benzeri gürültü emen materyalle yapılmış yüksek bariyerler de kullanılmaktadır. Bu çalışmalarla gürültü seviyesi en az 5 desibel kadar azaltılmıştır. Ayrıca gürültünün yüksek olduğu noktaların tespit edilmesine ilişkin çalışmalar devam etmektedir.

Sürdürülebilir Atık Yönetimi

Ekolojik yapı içerisinde, şehir içi taşımacılıkta sürdürülebilir atık yönetiminin etkisi giderek artmaktadır. Mevcut durumda test aşamasında olmakla beraber, yol yapımında kullanılan materyallere ek olarak atık geri dönüşümünden elde edilen malzemeler kullanılmaktadır. Enerji tasarrufu sistemi olan Yeşil Demir Yolu Taşımacılığı sisteminde de fren sistemlerinden elde edilen enerji, istasyonlar veya diğer trenler tarafından kullanılmaktadır.

Sürdürülebilir Enerji Tüketimi

Singapur şehir içi taşımacılık sisteminin enerji tüketimi çok yüksek seviyededir. 2009 yılında tahmini olarak 37 kiloton eşiti petroldür. Tüketimi %36 oranıyla özel araçlar, %25 oranıyla ticari araçlar, %16 oranıyla taksiler, %146 oranıyla otobüsler, %4.5 oranıyla raylı sistem ve %3.5 oranıyla motosikletler gerçekleştirmektedir. 2006 yılı itibarıyla Singapur'da kişi başına düşen enerji tüketimi ise, 12 ton eşiti petrol olup dünyadaki en yüksek tutardır. Uluslararası Enerji Ajansı ise 6.8 ton ile Singapur'u, kişi başına enerji tüketiminde ABD ve Finlandiya'dan sonra üçüncü ülke olarak raporlamıştır. Dünya ortalaması ise 1.8 ton olarak tahmin edilmiştir. Yeni araç teknolojileri, petrol kullanımını azaltmakta olup enerji yoğunluğu olarak tanımlanan enerji tüketimi/GDP miktarını 2020 yılına kadar, 2005 yılı seviyesinden %20 oranında ve 2030 yılına kadar %35 oranında indirmeyi hedeflemektedir.

5.7.2. Çin

Son yıllarda ulaştırma sektöründe en fazla tartışılan konulardan biri, kentsel ulaşımın sürdürülebilir kalkınma üzerindeki etkisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda, motorlu

taşıt üretiminde dünyada lider rol oynayan Çin'in birbirini takip eden beş yıllık planlarla toplu taşımayı teşvik eden siyasetlerinin incelenmesi, iyi uygulamaları anlamak açısından faydalı olacaktır.

Çin, şu anda, dünyada görülmemiş bir süratle şehirleşmektedir. Kentsel nüfusun genel nüfus içindeki oranı, 1990'da %26.2'den 2010'da %46.7'ye yükselmiştir. Son otuz sene içerisinde kentsel nüfus neredeyse 350 milyon kişi artmıştır. Bu süreç genel olarak, ithalata dayalı endüstrinin hızla gelişmesine ve hizmet sektörünün etkilerine göre ilerlemektedir; kırsal alanlara kadar taşmakta olan şehirler, kırsal nüfusu bulundukları noktalarda kentsel nüfusa dâhil etmektedir.

Hinterland bölgelerden kıyı bölgelere ulaşımın pahalı olması sebebiyle nüfus, yüksek kalkınma imkânı sağlayan büyük limanların bulunduğu güney doğu sahillerindeki bölgelerde konsantre olmaktadır. Büyük şehirler gittikçe daha da büyümektedir. Örneğin, Şangay'ın nüfusu 1990'da 12.8 milyondan 2010'da 23 milyona yükselmiştir.

Nüfusu ve ekonomik aktiviteleri barındırabilmek için kentsel alan genişlemiştir. Ancak, hatalı teşvikler sebebiyle bu genişleme aşırıya kaçmıştır. Şehirler, doğrudan yabancı yatırımları çekebilmek adına, arazileri indirimli ya da ücretsiz olarak dağıtmaktadır; finansal kazanç elde edebilmek için endüstriye ve emlak piyasasına arazi konusunda imtiyazlar tanımaktadır. Her iki politika da ulaşım yapısını ve planlı arazi kullanımını bozmaktadır. Şehirlerin bu şekilde genişlemesi şehir içi kat edilen mesafeleri arttırmakta ve otomobil kullanımını özendirilmektedir.

Buna ek olarak Çin'de gerçekleşen hızlı motorlaşma, globalleşmenin kuvvetli dinamikleri, şehirleşme ve mali adem-i merkezileşme, planlı ekonomiden pazar ekonomisine geçişle tanımlanabilecek bir sosyal dönüşüm evresine denk gelmiştir. Tüm bu faktörler büyük ölçüde, kentsel ulaşım problemlerine katkıda bulunmuş ve kentsel ulaşımın kalkındırılmasında tecrübe edilen başarı ve başarısızlıklara şekil vermiştir.

Çin hükümeti, 1990'ların başından itibaren, otomobil endüstrisini ulusal ekonominin en önemli dayanaklarından biri olarak ilan etmiştir. Bunu, 1994'te, bir otomotiv endüstrisi politikasının belirlenmesi takip etmiştir. Bu politika, otomotiv endüstrisinin gelişmek için ulusal otomobil (özel araç) pazarına odaklanacağını da ortaya koymuştur. Kayıtlı otomobil sayısı, 1994'te yaklaşık bir milyondan; 2001'de 7.8 milyona ve 2008'de 32.7 milyona yükselmiştir.

Otomobil üretiminden elde edilen değer, 2009'da 3 trilyon Çin Yuanını, yani 370 milyar doları geçmiştir. Açıkça görülmektedir ki, otomotiv endüstrisi ulusal ekonomik büyümeyi sağlamakta ve ulusal pazarı kontrol altında tutmakta ciddi bir başarı göstermiştir. Ancak, otomobiller her zaman tıkanıklıklarla ve çevre kirliliğiyle anılmaktadır. Şu anda, orta büyüklükteki şehirlerde dahi, özellikle mesai saatlerinin başlangıç ve bitişlerinde, ciddi trafik tıkanmaları yaşanmaktadır. İnsanlar Çin'in daha ne kadar otomobili barındırabileceğini tartışmaktadırlar.

Metropollerde ve diğer büyük şehirlerde, orta sınıfın giderek büyümesi, şehirli nüfusun yaşlanması ve düşük gelir grubu genç işçilerin şehirlere akını, kentsel ulaşım hizmetlerinin kalitesi, şekli ve satın alınabilirliği açısından giderek daha farklı taleplerin ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir.

Yerelleşme çerçevesinde belediyeler, kentsel ulaşım dâhil şehir altyapısı alanında, işlevsel ve mali anlamlarda, en büyük sorumlulukları yüklenmektedir. Ulusal hükümetin sorumlulukları; şehir planlarının gözden geçirilip onaylanması, büyük kentsel ulaşım proje yatırımları, teknik standartların belirlenmesi, politika belirlenmesinde rehberlik ve bilgi takası alanlarıyla sınırlandırılmış vaziyettedir. Ancak, yerel düzeyde gerçekleşen süratli iktisadi değişimler ve büyüme, tüm bu sorumlulukları yerine getirme bağlamında, merkezî hükümetin gittikçe daha da çok zorlanması anlamına gelmektedir. Şehir düzeyinde, kentsel ulaşım politikalarının belirlenmesinde ve idare edilmesinde genellikle pek çok kurum ve kuruluş rol oynamaktadır. Örneğin, Şangay'da bir Kent Planlama Bürosu ve Kentsel Yapım ve Ulaşım Komitesi bulunmaktadır.

Kentsel ulaşım yönetiminin Çin'de yerine getirdiği fonksiyonlar şu şekilde sıralanabilir:

- Ulaşım planlarının yenilenmesi,
- Kentsel ulaşım politikalarının belirlenmesi,
- Yeni finansman stratejilerinin ve teknolojilerin benimsenmesi,
- Söz konusu departmanın kurumsal olarak ve organizasyon biçimi açısından yeniden inşa edilmesi.

Çin'deki kentsel ulaşım kurumlarının organizasyon şeması ve idari fonksiyonları üç kategori altında sınıflandırılabilir (**Tablo 23**). Model A'da, kentsel ulaşım planlamasında koordinasyon hâlinde bulunan çok fazla aktör bulunmaktadır ve bu durum farklı aktörler arasında çatışmalara sebebiyet verebilmektedir. Bazı şehirlerde, ulaşım ile alakalı faaliyet gösteren tüm kurumlar tek bir çatı altında toplanmaktadır (Model C'de olduğu gibi); tek bir komisyon ulaşım ile alakalı tüm meselelerde söz sahibi olmaktadır. Bu modelde dahi söz konusu komisyonun farklı branşları arasındaki görüşmeler esnasında birtakım ayrılıklar söz konusu olabilmektedir.

Tablo 23. Çin Kentsel Ulaşım Organizasyon Yapısı

Model Tipi	Model A	Model B	Model C
Yönetim Sistemi Modeli	Ulaşımın düzenlenmesi üzerinde yerel ve merkezî düzlemlerde bulunan çoklu sorumluluk	Yerel ve şehirler arası ulaşım için toplu düzenleme	Ulaşım için tek düzenleme
Şehirler	Kunming, Chengdu, Fuzhou, Nanning	Shenyang, Harbin, Lanzhou	Pekin, Shenzen, Wuhan
Görevler	Merkez ve yerel tarafından ortak: otoyollar, metro vb. gibi makro projeler merkezden, diğerleri ise yerel yönetimler tarafından yürütülür.	Yerel ulaşım otoritesi hem şehirler arası ulaşımından hem de şehir içi ulaşımından sorumludur.	Yerel hükümetin bir alt birimi olan ulaştırma komisyonu tüm şehir içi ve dışı ulaşımından sorumludur.

Şangay'da kentsel ulaşımı kuvvetlendirmek için, özellikle metro ve otoyollar özelinde, Kentsel Ulaşım Bürosu (genellikle toplu taşıma idaresiyle ve ulaşım endüstrisiyle ilgilenen) Kentsel-Kırsal Yapım-İşleri Bürosuyla birleştirilmiştir. Çoğunlukla bir şehir planlama bürosu şu hususlarda belirleyici olmaktadır: Genel plan, kapsamlı bir kentsel ulaşım planı,

kentsel ulaşım stratejileri ve bir kentsel ulaşım altyapı inşası planı. Kentsel Ulaşım Bürosu, toplu taşıma sisteminin düzenlenmesi ve idaresi konusunda sorumluluk sahibi olmaktadır.

Ulusal düzeyde, şehir içi toplu taşımanın idaresi vazifesi Konut ve Kentsel-Kırsal Yapım-İşleri Bakanlığıdan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına geçmiştir. Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu şehirler arası tren hatlarının planlanmasını ve metro hatlarının inşasını değerlendirmekte ve Demir Yolu Bakanlığı şehirler arası tren hatlarının inşasında ve idaresinde görev almaktadır. Her iki aktör de Konut ve Kentsel-Kırsal Yapım-İşleri Bakanlığıyla yakın ilişkiler içinde bulunmaktadır.

Pek çok şehir için otomobiller en büyük çevre kirliliği kaynağıdır. Yerel düzeyde yapılması gerekenler çok önemli olmasına rağmen merkezî hükümetler, şehir planlamasını ve kentsel ulaşımı hâlâ yerel meseleler olarak kabul etmektedir. Aynı zamanda, merkezî hükümetlerde alınan kararlar yerel karar alma mekanizmalarında ciddi etkilere sahiptir. Devlet içinde bölümlenmeler fazla olduğundan, koordineli olarak verilen kararların çabuk bir şekilde gerçekleştirilebilmesi de mümkün değildir. Bazı şehirler, Pekin ve Shenzhen dâhil olmak üzere, ulaşım işleriyle alakalı tüm fonksiyonları yerine getirmek üzere tek bir organizasyon kurmayı denemişlerdir. Ancak, genel olarak, yerel yönetimler kentsel ulaşımın tüm karmaşık meseleleriyle tek başlarına mücadele edemezler. Pekin ve Şangay'daki kentsel ulaşımın arasında yapılacak bir karşılaştırma, sürdürülebilir kentsel ulaşım politikalarında ortaya çıkabilecek şehre özgü faktörleri ortaya çıkaracaktır.

Genel olarak bakıldığında dünyada pek çok metropolde ve büyük şehirde metro yapımı yüksek öncelik sahibidir. Hong Kong ve Japon şehirleri örneklerinden edinilen tecrübeyle, nüfus, metro durakları etrafında konsantre olmaya eğilimlidir. Bu yoğunluğun sorunlarının çözümü için otobüs bazlı hızlı transit sistemleri oluşturulmuştur. Çin tecrübesi göstermektedir ki otobüs bazlı hızlı transit sistemler de sorunlara çözüm olmamaktadır. Çeşitli ve farklı ulaşım ağlarının desteğinin olmadığı, izole bir metro ağı da kentsel ulaşımı geliştirmekte yetersiz kalmaktadır. Teknik standartlar, özel bisiklet yolları da dâhil olmak üzere, şehir planlamacılarının yoğun kentsel nüfusa mücadelelerinde yardımcı olacaktır. Kentsel ulaşımına önemli sahalar açan bu standartların, sürdürülebilir kalkınma prensipleri doğrultusunda revize edilmesi gerekliliği, özellikle yoğun nüfuslu bölgelerde kendini göstermektedir.

Kentsel ulaşımın geliştirilmesinin, kimi toplumsal sorunlar üzerinde olumlu bir etki yaratacağı Çin örneğinde gözlemlenmiştir. Bisikletler ve elektronik bisikletler, eğer herhangi bir fiziksel problemleri yoksa, düşük gelir grubuna giren nüfus için çok önemli bir ulaşım aracı olmaktadır. Pekin'in düşük tarife politikası (tek bir biletin dahi en uzun seyahatlere imkân tanıdığı) pek çok şehir tarafından benimsenmiştir. İyi konmuş kanunlar engelli vatandaşların haklarını korumaktadır ve bu vatandaşların yaşam standartlarını yükseltmek için ciddi çabalar sarf edilmektedir. Giderek yaşlanmakta olan nüfusa sahip olan Çin, bu konuda örnek uygulamalara sahiptir.

Kentsel Ulaşım Konusunda Merkezî Hükümetle Yerel Yönetimler Arasındaki İş Birliği

Çin'de merkezî hükümet “enerji tasarrufu yapabilen, çevreci ve uyumlu toplumlar” oluşturabilmek için kuvvetli bir irade ortaya koymaktadır ve bu tercih, kentsel ulaşım stratejileri

ve şehir planlama alanlarında daha fazla sorumluluk sahibi olan yerel yönetimler tarafından da benimsenmektedir. Hâl böyle olsa da birçok Çin metropolünde, ekonomik büyümenin getirdiği baskı altında şehirler, pek çok acil problemle birbiri ardına mücadele etmekte ve sürdürülebilir kalkınmaya öncelik verememektedir. Bu sebeple yerel yönetimlerin kapasitelerini daha çok arttırmak için çaba sarf edilmektedir.

Ülke Geneline Otomobil Sayısını Kısıtlama Politikaları

Şu an için, Çin'de otomobil sahibi sayısı oldukça düşüktür ve pek çok kişi için otomobil önemli bir araç olarak görünmemektedir. Ancak, pek çok kişinin otomobil üstüne kurulu bir hayat tarzı benimseyecek olması durumunda, süreç tersine çevrilemez bir hâl alacaktır. Bu sebeple, lisansların açık artırmayla satılması ve otopark ücreti alınması vs. gibi önlemlerle otomobil kullanımının önüne geçilmesi planlanmaktadır. Buradan elde edilecek gelirin toplu taşımaya yatırım amacıyla kullanılması düşünülmektedir. Bu politikanın ancak ülke genelinde uygulanması hâlinde verim alınacağı, aksi takdirde ise şehirler arasında bu uygulamanın çatışmalara sebebiyet vereceği düşünülmektedir.

Şehir Planlamacılığında Otomobilsiz Prensipler

Çin'de mevcut şehir planlaması, arazi kullanımı ve otoyol ağlarına göre yapılmıştır. Bu şu anlama gelmektedir; gelir arttıkça, daha fazla insan otomobil kullanımına yönelecektir. Bunun yerine, son yıllarda, toplu taşımaya erişilebilirlik düzeyi esas alınarak yeni düzenlemeler yapılmaktadır. İş yerlerini ve çalışma sahalarını birbirine bağlayan gelişmiş toplu taşıma ağlarıyla bezenmiş çok merkezli şehir formları dikkate alınarak şehir içi ulaşımda kat edilen mesafelerin kısaltılması amaçlanmakta ve uzun mesafelerde otomobil kullanımı yerine gelişmiş toplu taşıma alternatiflerinin sunulması için çalışmalar yapılmaktadır.

Yayalara ve Bisikletlilere Öncelik Verilmesi

Çin'de, yoğun nüfus oranları ve çeşitli ulaşım araçlarının aynı anda kullanımı sebebiyle, motorsuz ulaşım hâlâ önemli bir yere sahiptir. Bu bağlamda yayalara ve bisiklet kullanıcılarına en yüksek düzeyde öncelik verilerek otomobil kullanımına olan eğilim de azaltılmaya çalışılmaktadır. Yayalar için uygun bir çevrenin sağlanması, yaşlı nüfusun şehirde daha iyi bir şekilde vakit geçirebileceği anlamına da gelecektir.

Sosyal Eşitlik

Şangay örneğinde, yüksek bilet ücretleri sebebiyle, metro gibi gelişmiş bir toplu taşıma aracı için bile sosyal eşitlik konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu sorunu aşmak adına yüksek gelir grupları lehine çalışan standart politikalar yerine, her bir gelir grubuna göre ayrı politikalar planlanmaktadır. Bu alandaki karar alma süreçlerine kamunun iştiraki de ayrıca temin edilmektedir.

5.73. İngiltere

Birleşik Krallık, kamuoyu nezdinde bölgenin en gelişmiş ve kalabalık ülkesi olan İngiltere olarak bilinse de, aslında Büyük Britanya Adası, İrlanda Adası'nın kuzey kısmı ve bir grup

Britanya adasından oluşan bir ülkedir. Ülke, temel olarak Galler, İngiltere, İskoçya ve Kuzey İrlanda olmak üzere dört devleti kapsamaktadır. Ayrıca ülkeye ait irili ufaklı birçok ada bulunmaktadır. Wight Adası, Lundy, Scilly Adaları, Anglesey ve Hebrid Adaları, Orkney Adaları ve Shetland Adaları bunlardan bazılarıdır.

Genel Durum

1970’li yıllardan itibaren bakanlık yerine genel müdürlük olarak teşkilatlanmasına devam edilen Ulaştırma Genel Müdürlüğü, İngiliz ulaşımından sorumlu kurum olmakla birlikte, kendisine kendine tanımlanan sınırlı yetki doğrultusunda İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda’da faaliyetlerine devam etmektedir. Ulaştırma Genel Müdürlüğü, ülkedeki ulaşım ağı için hem toplu taşımacılığı hem de yük taşımacılığı gibi iş amaçlı yapılan taşımacılığı da hedefleyen bir stratejik çerçeve oluşturmuş ve bu doğrultuda kendi hiyerarşisindeki kurum ve kuruluşların yanı sıra çok sayıda kamu ve özel nitelikli tüzel kişilikle birlikte çalışmalarını yürütmektedir.

Genel Müdürlük Hiyerarşisine Bağlı Kurumlar:

- Sürücü ve Araç Lisanslama Kurumu (Driver and Vehicle Licensing Agency)
- Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu (Maritime and Coastguard Agency)
- Araç Sertifikasyon Kurumu (Vehicle Certification Agency)

Genel Müdürlük hiyerarşisine bağlı olmayan kurumlar arasında ise trafik polisi teşkilatı, deniz feneri ve gözetleme kuleleri kurulu gibi bazı kamu kurum ve kuruluşları yer almaktadır. Genel Müdürlüğün temel olarak dört adet stratejik hedefi bulunmaktadır:

- Güvenilir ve etkin ulaşım ağları ile ekonomik büyümeyi desteklemek ve verimliliği artırmak,
- Ulaşımın ekolojik performansını geliştirmek,
- Ulaşım güvenliğini pekiştirmek,
- Tüm halkın ve/veya ekonomik birimlerin iş imkânlarına, hizmet sektörlerine ve sosyal ağlara ulaşımını sağlamak.

Ulaştırma Sektörü ve Sistemlerine İlişkin Mevzuat ve Düzenlemeler

Yukarıda da ifade edildiği üzere ülke, siyasi yapılanması açısından bütünlük bir sisteme sahiptir. Bu nedenle ulaşım sektörü/sistemine ilişkin genel ve tek elden kullanılan bir yetkiden bahsedilemediği gibi düzenleme açısından da ortak bir yapının kurulmadığı görülmektedir. Söz konusu yapısal nedene, AB müktesebatına uyum zorunluluğunun da dâhil edilmesi ile birlikte yasal düzenlemeler daha karmaşık bir yapıya dönüşmüştür. Bu çerçevede; ulaşım sistemini düzenleyen mevzuatın gözden geçirilerek daha sade ancak daha bağlayıcı bir yasal zeminin oluşturulmasına karar verilmiş ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü yükümlülüklerini düzenleyen yeni bir metin yayımlanmıştır. Söz konusu düzenlemede, Genel Müdürlüğün tüm yetkileri ve görevlerinin yanı sıra idari yapılanmasına ilişkin konulara da yer verilerek kapsayıcı tek bir düzenlemenin kullanılması hedeflenmiştir.

Ekonomi İçindeki Yeri

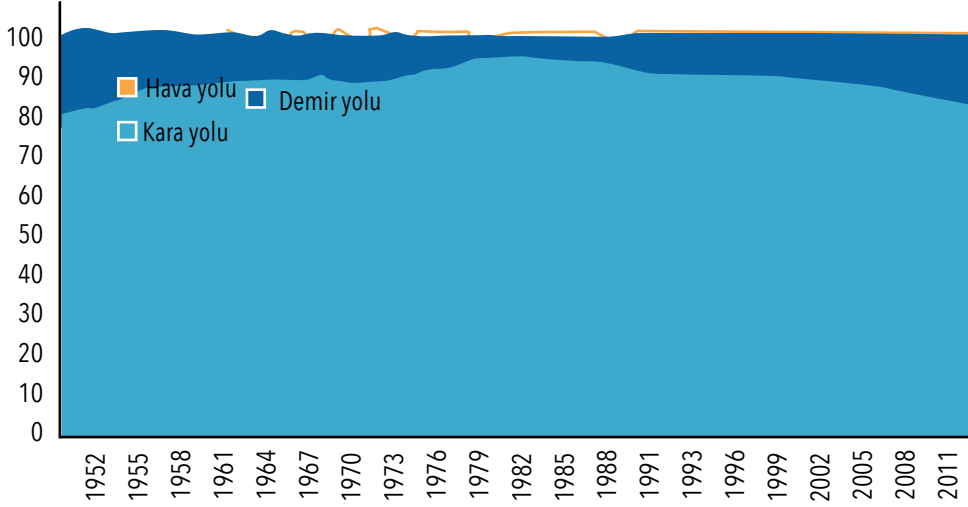
Ülkede ulaştırma sistemi, büyümenin temel belirleyicilerinden biri olarak kabul görmektedir. Öyle ki, 2013 yılının Ağustos ayında Genel Müdürlüğün vizyon cümlesi değiştirilmiş ve ulaşım, ülkenin “büyüme motoru” olarak ifade edilmiştir. Bu kapsamda, ülkenin ilk Ulusal Altyapı Planı oluşturulmuş ve 2021 yılına kadar tüm ulaşım türlerini kapsayacak şekilde toplamda 70 milyar poundluk yatırım yapılmasına karar verilmiştir. Genel Müdürlük tarafından oluşturulan 2013-2015 İş Planında ise ekonomik aktivitenin desteklenmesi amacının yanı sıra temel olarak hızlı tren hatlarının artırılması, demir yolu ağının genişletilmesi, toplu ulaşımın sürdürülebilirliğinin desteklenmesi ve karbon salınımının kontrol altına alınması gibi birtakım hedefler belirlenmiştir.

Hem Ulusal Altyapı Planı hem de 2013-2015 İş Planı'nda belirlenen hedefler doğrultusunda; ülke genelinde bazı projeler uygulamaya konulmuştur:

- Hızlı tren hatlarının nicel ve nitel anlamda geliştirilmesi hedefi kapsamında, önümüzdeki beş yıl içinde tamamlanması planlanan ve 38 milyar pound ile en yüksek bütçeye sahip High Speed 2 (HS2) projesinde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir.
- Demir yolu ağının geliştirilmesi hedefi ile ilgili olarak, öncelikle ana hatlar ile başlayan ancak tüm hatları kapsayacak şekilde planlanan demir yolu hatlarının yenilenmesi ve/veya bakım süreci başlatılmıştır. Ayrıca, Crossrail ve Thameslink gibi Avrupa'nın en büyük altyapı projeleri uygulamaya alınmıştır.
- Kara Yolu Yatırım Stratejisi kapsamında başlatılan, ülke tarihinin en büyük iyileştirme projesi ile 7,2 milyar poundluk yatırım harcaması yapılarak kara yolları büyük ölçüde yenilenmiştir. İlerleyen dönemlerde, başta ülkenin kuzey bölgesinde yer alan şehirler arasındaki bağlantı noktaları olmak üzere ulusal ulaşım bağlantılarının kuvvetlendirilmesi planlanmaktadır.
- Ulaştırma sistemine sadece ekonomik bir değer olarak bakmayan otoriteler, tüm ulaşım türlerinde sağlanacak ilerlemenin yanı sıra karbon salınımının da düşürülmesi konusunun önemini vurgulamaktadır. Bu kapsamda atılan adımlara bakıldığında, biyo-yakıt imalatı alanında rekabeti artırmaya yönelik önlemler alınmış, hidrojen taşıt kullanımının artırılması için ilave bütçe ödenekleri belirlenmiş ve bu nedenle ultra düşük emisyonlu araçlar konusunda 500 milyon poundluk yatırım yapılmıştır.
- Ülkede bisiklet kullanımının özendirilmesi hedeflenmiş; 2020 yılına kadar bisiklet kullanımını iki katına çıkarmak amacıyla 214 milyon poundluk -bugüne kadar benzerine rastlanmamış- bir yatırım fonu tahsis edilmiştir.

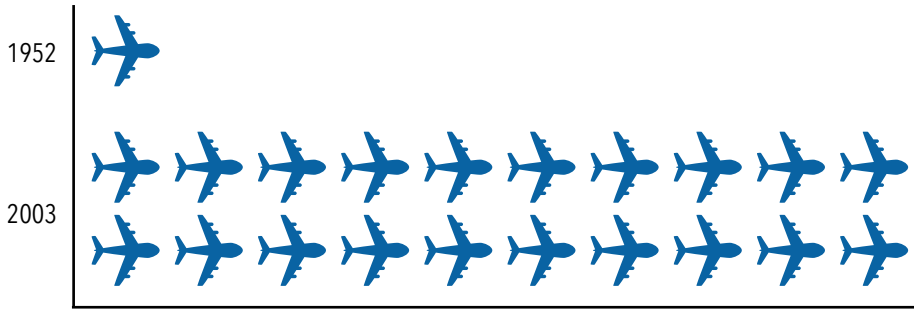
Ülkede ulaştırma sistemlerinin gelişimine bakılacak olursa; **Şekil 12**'de görüleceği üzere kara yolu aracılığı ile yapılan yolcu taşımacılığının her dönemde baskın ulaşım türü olduğu görülmektedir. Ayrıca, demir yolu ulaşımına son yıllarda yapılan yatırımlar neticesinde sektördeki payı, 1950'li yıllardaki değerlere yaklaşmamakla birlikte artış eğilimi göstermektedir.

Şekil 12. 1952 – 2013 Yılları Arasında Ulaşım Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı Payları (%)



Ülkenin özellikle Londra'nın uluslararası havacılıkta önemli merkezlerden biri olması nedeniyle hava yolu aracılığıyla yapılan yolcu transferlerinin artış eğiliminde olduğu görülmektedir. **Şekil 13**'te de görüleceği üzere, 1952 yılında 1 milyonun altında kalan hava yolu yolcu sayısı, 2013 yılı itibarıyla yaklaşık olarak 20 milyona yükselmiştir.

Şekil 13. Yurt İçi Hava Yolu Ulaşımı (Yolcu Sayısı)

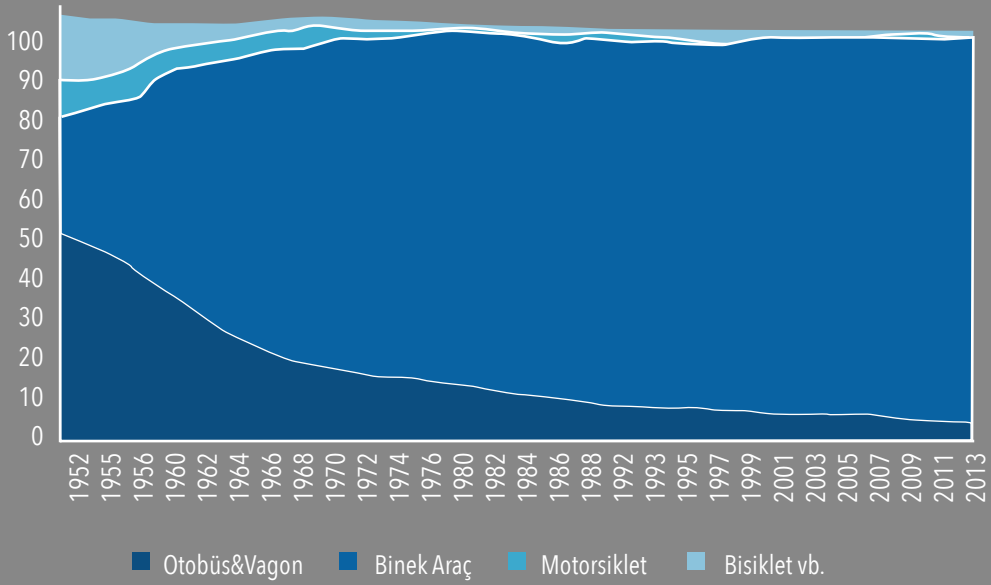


1952 – 0,7 milyon

2013 – 19,5 milyon

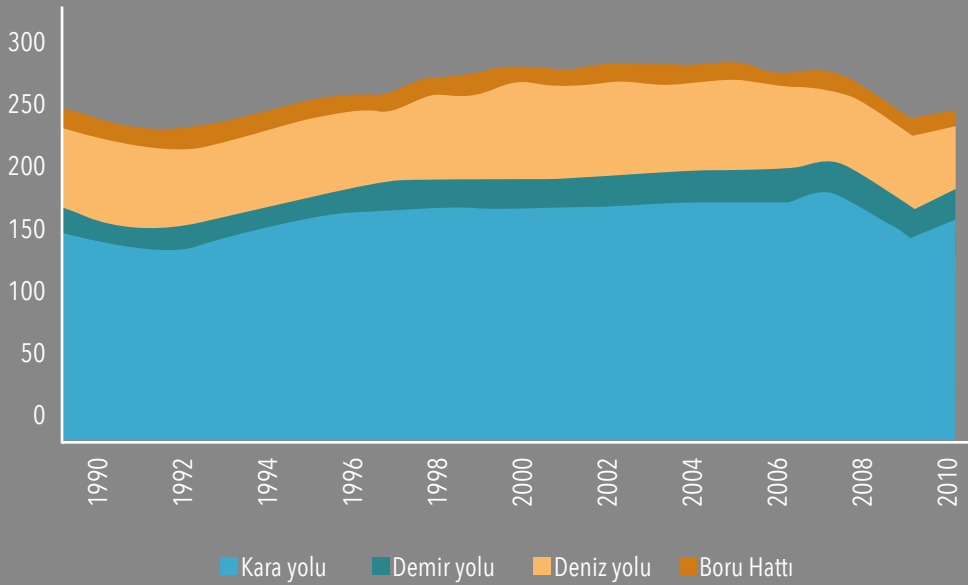
Yukarıda da ifade edildiği üzere, yolcu taşımacılığında kara yolu, dominant ulaşım türüdür. Taşıt türleri açısından kara yolu taşımacılığının detayına inilecek olursa, diğer AB ülkelerine benzer şekilde binek araç aracılığıyla yapılan ulaşım payının yıllar itibarıyla artış gösterdiği; aynı paralelde otobüs, tren, metro gibi toplu taşımacılığa yönelik ulaşımın azalış eğiliminde olduğu görülmektedir. Toplu taşımacılıktaki söz konusu azalış eğilimini, demir yolu ve hızlı tren hatlarına yapılan yüksek bütçeli yatırımların temel nedeni olarak kabul etmek yanıltıcı olmayacaktır. Bunun yanı sıra, hem kişisel binek araç kullanımının baskınlığını azaltmak hem de çevreci yaklaşımlar çerçevesinde bisiklet ulaşım türüne yapılan yatırımlar, henüz kullanım oranlarına yansımamıştır.

Şekil 14. 1952–2013 Yılları Arasında Kara Yolu Yolcu Taşımacılığında Taşıt Türlerinin Payı (%)



Konu, yük taşımacılığı açısından incelendiğinde **Şekil 14**'te de görüleceği üzere ulaşım türlerinin taşıma kapasitelerinin 1990'lı yıllardan itibaren önemli bir değişiklik kaydetmediği ve yolcu taşımacılığına benzer şekilde kara yolu aracılığıyla yapılan yük taşımacılığının da hâkim ulaşım türü olduğu görülmektedir (Bkz. **Şekil 15**)

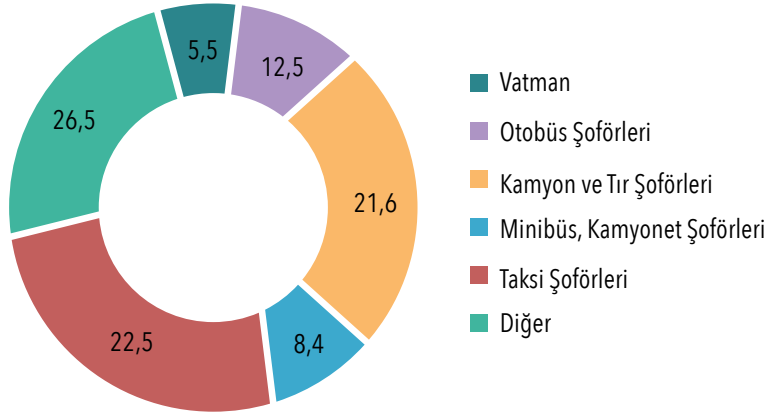
Şekil 15. Yük Taşımacılığında Ulaşım Türlerinin Dağılımı (milyar ton/km)



Taşımacılık Sektöründe İstihdam Durumu

Ulaştırma Genel Müdürlüğüne göre; ulaştırma sektöründe doğrudan taşımacılık alanında çalışan sayısı 2014 yılı Haziran ayı itibarıyla 700 bin civarında iken, sektörde çalışmakla birlikte daha ziyade idari ve destek amaçlı hizmet veren çalışan sayısı ortalama olarak 735 bin adettir. Bu demek oluyor ki ulaştırma sektöründe toplamda yaklaşık olarak 1,5 milyon kişi istihdam edilmektedir. Doğrudan taşımacılık ve/veya ulaştırma alanında çalışanların dağılımına bakıldığında; taksi şoförlüğünün yüzde 25,5 ile en yüksek paya sahip meslek grubu olduğu görülmektedir. Bunu, yüzde 21,6'lık pay ile kamyon ve tır gibi uzun yol şoförlüğü takip etmektedir. **Şekil 16**'da yer alan “Diğer” başlığının altında, tüm araç türlerine ilişkin teknik ve destekleyici personel, hava meydanlarında görev yapan kontrolörler vb. yer almaktadır.

Şekil 16. Doğrudan Taşımacılık/Ulaştırma Alanında Çalışanların Meslek Gruplarına Göre Dağılımı (%)



Genel Değerlendirme

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Batı Avrupa ekonomilerinin onarımı amacıyla Marshall Planı çerçevesinde ABD'nin yaptığı yardımların dağıtımına yardımcı olmak ve Avrupa ülkeleri arasında ticari ödemeleri serbestleştirmek için kurulan OEEC'nin yerine, 14 Aralık 1960'da imzalanan Paris Sözleşmesi ile yeni iş birliği alanlarına yönelmesi amaçlanan OECD kurularak, 30 Eylül 1961'de resmen faaliyete başlamıştır. OECD'nin 20 kurucu üyesi⁶ bulunmaktadır. OECD'nin cari olarak 30 üyesi olmasına karşın iş birliği içerisinde bulunduğu üye olmayan ülke sayısı 70'i aşmaktadır.

Geniş bir coğrafyaya yayılmış OECD ülkelerinin toplumsal yapılarının en önemli özelliği, ortalama %78 seviyesinde olan şehirleşmedir; bu oranın 2050 yılında %86'ya ulaşması beklenmektedir. Artan nüfus ve özel araç kullanım eğilimin mevcut seviyede devamı, başta trafik olmak üzere hava ve çevre kirliliği, trafik kazaları ve benzeri problemlerin giderek artması sonucunu doğurması muhtemeldir. Bu kapsamda OECD üye ülkelerinin birço-

⁶ Türkiye, ABD, Kanada, Fransa, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Federal Almanya, İtalya, Portekiz, İngiltere, Danimarka, İrlanda, Yunanistan, İsviçre, Avusturya, İsveç, İzlanda, Norveç, İspanya

ğu şehir içi toplu taşımacılığa önem vermektedir; şehirlerde yaşayan nüfus arttıkça toplam ulaşım sektöründe toplu taşımanın payı da artmaktadır. OECD ülkelerinde toplu taşımayı arttıran etkenler cinsiyet, yaş, hanehalkı tüketimi gibi demografik faktörler, gelir, çalışma durumu gibi ekonomik faktörler, ve ikamet yeri gibi yapısal faktörler olmak üzere üç grupta toplanabilmektedir. Özel araç ve toplu taşıma alternatiflerinin görece maliyetleri, toplu taşıma tercihi açısından önem arz etmektedir; benzin fiyatlarındaki %20 artışın, hususi araç kullanımını %7-8 oranında azaltacağı öngörülmektedir.

Şehir içi toplu taşımacılıkta son yıllarda önem kazanan iki grup, yaşlılar ve engellilerin hizmete erişimidir. İngiltere’de çalışan her 10 kişiden biri engelli olup, benzer durum birçok Avrupa ülkesinde geçerlidir. Öte yandan, İngiltere’de 65 yaşın üstündeki nüfus, toplam nüfusun %17’si iken, bu oranın 2050 itibarıyla %25’e ulaşması beklenmektedir. Daha az gelişmiş ülkelerde ise 65 yaş üstü nüfusun, %6 seviyesinden %22’ye yükselmesi beklenmektedir. 65 yaş üstünün özel araç kısıtları sebebiyle çoğunlukla toplu taşıma kullandığı da bir gerçektir. Yaşlı kişilere toplu taşıma imkânının sunulması, maliyetleri giderek artırmaktadır. Yaşlı ve engellilerin toplu taşıma sistemine dâhil edilmesinin yıllar içindeki gelişimi, raporun ikinci kısmında açıklanmıştır.

Son yirmi yıldır tüm dünyada özel sektör ve küçük esnaf ulaşım sektöründe büyük önem kazanmıştır. Özellikle Avustralya, Kuzey Avrupa ve Asya’da bu trend çok ön plana çıkmaktadır. ABD’de ise bu trend Kanada’ya kıyasla daha etkin olmasına rağmen yine de diğer OECD ülkelerine göre daha düşük seviyelerde gözlemlenmektedir.

OECD ülkelerinde ulaştırma sektörünün katma değeri ortalama olarak gayrisafi yurt içi hasılanın %4,5’ini oluşturmaktadır. Bu oran ABD, İsviçre ve Almanya için %3-3,5 seviyelerindeyken, Finlandiya ve Çek Cumhuriyeti’nde ulaştırma sektörünün katma değeri GS-YİH’nın %7’sinin de üzerine çıkmaktadır. Avrupa Birliği’nde toplu taşımanın AB ekonomisine katkısı yıllık 130-150 milyar Avro düzeyindedir ki, bu AB ekonomisinin %1-1,2’sine tekabül etmektedir. Öte yandan, OECD ülkeleri genelinde gerçekleştirilen bir çalışmada, toplu taşıma sektörüne yapılan her \$1’lık yatırımın katma değerinin \$4 olduğu ve her \$1 milyon dolarlık operasyonel yatırımın o bölgedeki satışları ve tüketimi 3,2 milyon dolar arttırdığı belirlenmiştir. Ayrıca, yapılan araştırmalara göre ulaştırma sektörüne yatırılan her 1 avro diğer sektörler nazaran iki kat daha fazla iş yaratmaktadır. Ulaştırma sektörü tüm dünyada en çok istihdam sağlayan sektörlerin başında gelmektedir. Amsterdam, Barselona, Brüksel, Cenova ve Dublin gibi şehirlerde en çok istihdam sağlayan sektörken; benzer şekilde Paris, Porto, Madrid, Turin ve Tallinn’de en çok istihdam sağlayan ilk 5 sektör arasında yer almaktadır.

Dünya genelinde yaygınlaşan iklim değişikliği ve küresel ısınma konusundaki duyarlılık ulaştırma sektörünü yakından ilgilendirmektedir. OECD ülkelerinde artan şehirleşme ile sera gazı salınımı da giderek artan bir problem hâline gelmektedir. Karbondioksit (CO₂) gazının emisyonuna yol açan sektörlerin başında gelen ulaştırma sektörü, çevre politikaları açısından önem teşkil etmektedir. OECD ülkeleri genelinde CO₂ emisyonlarının %30’u ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır.

5.7.4. Chicago

Chicago⁷, 2010 yılı itibarıyla yaklaşık 500 milyar \$ tutarındaki hacmi ile Amerika Birleşik Devletleri'ndeki üçüncü büyük ekonomi olarak kabul edilmektedir. Başta finansal hizmetler, toptan ve perakende ticaret, sağlık, taşımacılık ve lojistik olmak üzere farklı sektörleri ve üretim konusunda uzmanlaşmış iyi eğitilmiş bir nüfusu vardır. Global bağlantılar gerektiren birçok şirketin genel merkezi şehirde yerleşiktir; yüksek hayat kalitesi, üniversiteler, araştırma merkezleri ve kültürel kuruluşlar olmak üzere şehir hayatı çok yönlüdür. Ancak, son on yılda gerçekleşen gayrisafi millî hasıla büyüme oranı ABD genelinin yarısı kadardır (ABD:%1,6, Chicago:%0,8). Aynı şekilde işsizlik oranındaki gerileme de ülke genelinin yarısı seviyesindedir (ABD:%0,15, Chicago:%0,7). Öte yandan, ülke genelinde nüfus artış hızı %0,9 iken, şehirde %0,4 olarak gerçekleşmiştir.

Chicago gerek ABD'de gerekse dünyada kurumsal olarak bölünmüş bir yönetim yapısına sahiptir. Bu bölünmüşlüğün iki temel sebebi vardır: İlk olarak Illinois kanunları, belediyelerin borçlanmalarını ve kaynaklarını sınırlamakta olup, bu sınırlar bazı bölgelerin kendi vergi idarelerini kurmalarına sebep olmuştur. İkinci olarak ise, 19. yüzyıldan bugüne gelen şehir merkezi ve merkez dışı çekişmeleridir. 1980 ve 1990'lardan bu yana şehir merkezinin genel politik eğilimi demokratlardan, şehir dışı ise cumhuriyetçilerden yana olmuştur. Chicago, Cook Country olarak isimlendirilen geniş bir alandaki bir belediye olup, küçük birçok belediyeyi de kapsamaktadır. Coğrafi olarak Chicago sınırları içinde, merkez ve %80'i 25.000 nüfusun altında 270 adet belediye bulunmaktadır.

Chicago'nun da yer aldığı Illinois eyaletinde yerel yönetimler ulaşım ve arazi planlama konularında yetkilidir. Ayrıca, bölgeler ikincil yolların ve köprülerin inşası ve bakımından, belediyeler ise sokakların, trafik kontrollerinin ve yerel kanunların uygulanmasından sorumludur. Kasaba belediyeleri referandum sonucunda oluşmuş olup, sorumlu oldukları bölgedeki yol ve köprülerin inşaa ve bakımını gerçekleştirirler. Bunun dışında taşımacılığa ilişkin özel bölgeler, havaalanları, toplu taşıma alanları, limanlar, yol ve köprü sahaları, yol çevreleri ve taşımacılık otoriteleridir. Chicago, Tri-State Metro bölgesinde; beşi havaalanında, dokuzu toplu taşıma bölgesinde, yedisi otoyolda ve üçü su taşımacılığında olmak üzere 784 adet özel alan mevcuttur. Yerel yönetimlere ek olarak Illinois Taşımacılık Bakanlığının kara yolu taşımacılığında; kamu kara yollarının bakımı, demir yolu taşımacılığını finanse etme, toplu taşıma ve havaalanı gibi konularda ve ayrıca petrol vergisi ve yerel yönetimlere mali desteklerle ilgili yetkileri vardır. Kurumsal olarak bu bölünmüşlüğün çözümü belediyeler arasında ilgili bölgede hizmet sağlamaya yönelik olarak oluşturulacak iş birliğidir. Bu kapsamda, Cook Country'de ortak aksiyon ajansları ve yerel yönetimler tarafından özel alanlar oluşturulmuştur. 1950'lerden günümüze belediye başkanları yöresel Yönetimler Konseyi⁸ gönüllü kuruluşlarında bir araya gelerek sıkıntıları paylaşmaktadır. 1997 yılında tekrarlanan bu toplantılar sonucunda Chicago şehrine katılmışlar ve 2001 yılında Metropolitan Belediye Başkanları Komitesi oluşturulmuştur. Görevleri arasında; demir yolu mal taşımacılığı, kara taşımacılığı ve bölgesel gelişme ve aynı zamanda taşımacılıkla ilgili olmayan

⁷ <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5jxzjs6lp65k.pdf?expires>

*1430811946&id=id&accname=guest&checksum=4FC647575D33BDD919202101096EF2B2

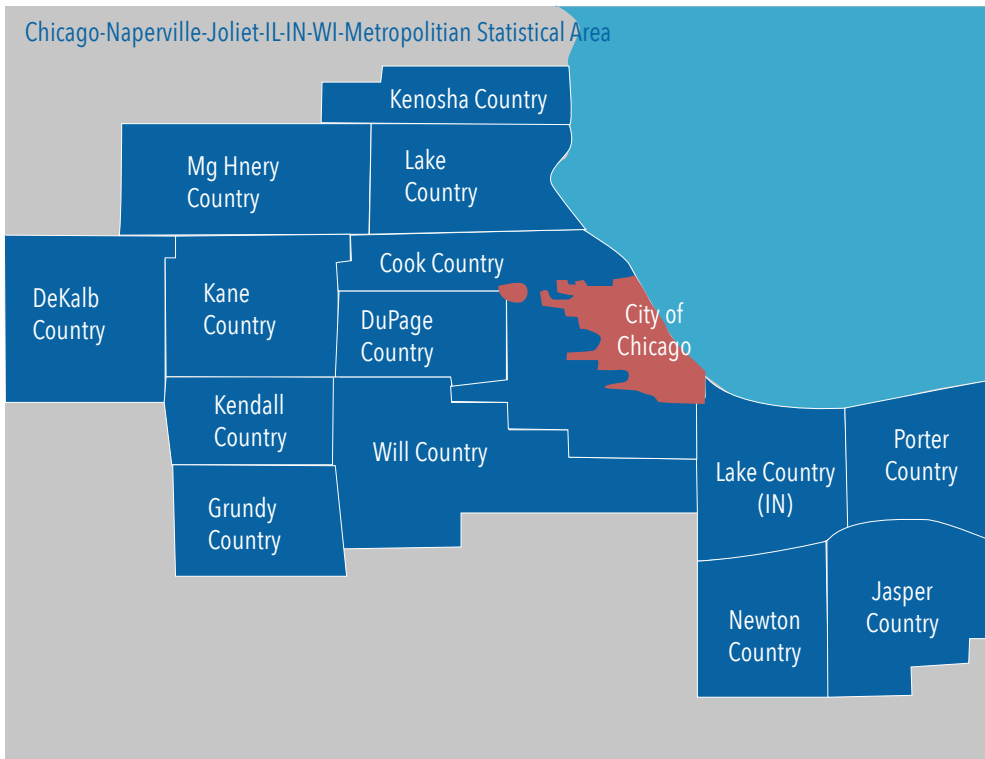
⁸ Council of Governments

acil müdahale, hizmet teslimi gibi konular yer almaktadır. 2008 yılında Komite, Chicago Metropolitan Planlama Ajansı (CMAP) ve Bölgesel Taşımacılık Kurumu'nu oluşturmuştur. Ayrıca, demir yolu ile mal taşımacılığına ilişkin olarak Chicago Bölgesel Çevre ve Taşımacılık Verimliliği Projesi'ne finansman desteği sağlamayı öngörmüştür.

Metropol seviyesinde oluşan iş birliği Chicago Ticaret Kulübü, Metropolitan Planlama Konseyi (MPC), Dünya İş Konseyi (WBC) ve Chicago Bölgesi Ticaret Odası gibi iş ve sivil toplum kuruluşlarınca da desteklenmiştir. Chicago Ticaret Kulübü, 1999 yılında Chicago Metropolis 2020 başlıklı bir rapor hazırlayarak taşımacılık da dâhil, bölgesel sorunların çözülmesine katkıda bulunmuştur.

Chicago'daki kurumsal ayrışmanın üstesinden gelebilmek için bölgesel kuruluşların da iş birliği gerekmiştir. Taşımacılık ve arazi planlamasına ilişkin olarak Chicago Metropolitan Planlama Ajansı (CMAP) ve Bölgesel Taşımacılık Ajansı (RTA) olmak üzere iki kuruluş oluşturulmuştur.

Şekil 17. Chicago Şehir Haritası



Chicago Metropolitan Planlama Ajansı (CMAP)

2005 tarihli Bölgesel Planlama Kanunu çerçevesinde, yedi bölgede taşımacılık ve kalkınma çabaları doğrultusunda 2006 yılında kurulmuştur. Sahada kamu ve özel sektör yatırımları ve taşımacılığa ilişkin planlar oluşturmayı amaçlamakta olup, daha önce kurulmuş, taşımacılık planlamasından sorumlu Chicago Bölgesi Taşımacılık Çalışması (CATS) ve bölgesel

saha planlaması kuruşu olan Kuzeybatı Illinois Planlama Komisyonu (NIPC)'nun faaliyetlerini birleştirmiştir.

CMAP, en azından her beş yılda bir, saha kullanımı ve taşımacılığa ilişkin detaylı bölgesel planlar hazırlamaktadır. Planda, bölgesel kalkınma amacına yönelik olarak hedefler, politikalar, usul ve esaslar ve öneriler yer almaktadır. Ayrıca, resmî tahminler, sektörler arası saha kullanımı ve taşımacılık politikaları ile 20 yıllık bir perspektiften çok modlu tesis ve hizmetleri içeren koordine ve entegre bir taşımacılık sistemine ilişkin planlar raporda yer almaktadır. Söz konusu plan kapsamında, taşımacılık ve diğer tesis ve hizmetlere ilişkin kamusal yatırım öncelikleri belirlenmektedir. Öte yandan, detaylı bölgesel plan, yerel yönetimler için modeller ile anlaşma örnekleri ve mevzuata ilişkin öneriler içerebilmektedir. İlk plan, üç yıl süren araştırma ve çalışmaların sonrasında *GO TO 2040* başlığı ile 2010 yılında yayımlanmış ve yedi bölge tarafından onaylanmıştır. Plan, Amerikan Konut ve Yerel Kalkınma Bakanlığı tarafından sağlanan hibe ile finanse edilmiştir.

Bölgesel Taşımacılık Kurumu (RTA)

RTA, yeterli, verimli ve koordine bir toplu taşımacılık sistemi geliştirmek, uygulamak ve ilgili planları yürütmek gibi sorumluluklara sahiptir. Ayrıca, bölgesel olarak toplu taşıma hizmetlerinin denetimini finanse etmek ve üç hizmet kurulu tarafından sağlanan toplu taşımacılığı desteklemeyi amaçlamaktadır. Hizmet kurulları; Kuzeybatı Illinois'de faaliyet gösteren üç taşıma ajansı, şehir içi ve banliyölerde otobüs ve trenle toplu taşımacılığı gerçekleştiren Chicago Taşıma Kurumu (CTA), demir yolunu işleten Metra ve banliyo otobüs sistemini işleten Pace'dir. RTA bu kuruluşların gözetimini gerçekleştirir. Kendi vergilendirme kapasitesi mevcuttur; satışlar üzerinden %0,5-1,25 seviyesinde vergi uygulamaktadır. RTA, bölgesel taşıma stratejik planı beş yılda bir yenilemektedir.

Yıllara Bağlı Gelişimi

Chicago'da taşımacılık konusundaki kurumsal ayrışmanın maliyetleri yüksektir. 2010 yılı itibarıyla 8 milyar dolar⁹ tutarında olduğu tahmin edilen trafik sıkışıklığı maliyetinin beş alanda yapılacak iyileştirmelerle azaltılabileceği öngörülmektedir. Sıkışıklık maliyetleri büyük ölçüde işçi verimliliği, mal taşımacılığı ve lojistik sektörlerindeki olumsuz etkilerden kaynaklanmaktadır. Karşılıklı bağlantıların bulunmayışı, olumlu yığılma etkilerini ve büyük şehirlerdeki iş gücü piyasasındaki eşleşme imkânlarını azaltmaktadır. İyileştirme yapılması öngörülen beş alan aşağıda açıklanmıştır:

Chicago'da toplu taşıma yolcularının önemli bir kısmı merkezde yaşamakta; vatandaşların %30'dan az bir kısmı işe toplu taşıma araçları kullanarak gitmektedir. Transit sistemin banliyo bağlantılarındaki yetersizlik ve merkez dışına gün boyunca yapılan tarife seferlerin azlığı sebebiyle vatandaşların büyük bir kısmı özel araç kullanmaktadır. Sonuç olarak 1980'lere göre toplu taşımacılıkta %20 azalma gerçekleşmiştir.

Yolcu sayısının düşük olması entegre bir toplu taşıma sisteminin mevcut olmamasından kaynaklanmaktadır. Toplu taşıma yaklaşımı trafik akışlarına göre değil, yönetsel bir

⁹ Texas Taşımacılık Enstitüsü

bakış açısıyla oluşturulmuş olup; sistem, merkez-banliyö veya banliyö-banliyö taşımacılık ihtiyaçlarına hizmet etmemektedir. Chicagoluların yaklaşık %36'sı şehir dışında çalışmakta ve şehirde çalışanların %46'sı şehir dışında yaşamaktadır. Sistemin şehir (CTA tarafından regule edilir) ve banliyö (Pace ve Metra tarafından regule edilir) ayrımı, transfer imkânını azaltmaktadır. CTA tren hizmetleri merkez sınırlarına çıksa da, otobüs hizmetleri şehir merkezinde faaliyet göstermektedir. Şehir merkezi sınırlarında CTA otobüs hizmetleri son bulmakta ve Pace otobüsleri devreye girmektedir. Benzer bir ayrışma tren hizmetlerinde de geçerlidir. Sonuç olarak, banliyöden banliyöye toplu taşımacılık kullanılmamaktadır. RTA networkü ile diğer bölgesel taşımacılık sistemlerinin bağlantısı da sınırlı politik destek ve öncelik sebebiyle sağlanamamıştır.

Farklı hizmet grupları arasında yetersiz bir koordinasyon söz konusudur. Metra, CTA'nın alternatif otobüs ve tren hizmetlerini dikkate almadan Union Pasifik-North Line Köprüsü'nün yeniden yapılma projesini başlatmış ve bu durum taşımacılık hizmetlerini engellemiştir. Sonuç olarak proje durdurulmuş ve tekrar planlanmıştır. Aynı şekilde, 2013 yılında CTA, Dan Ryan Yenileme Projesini, ilgili otobüs terminalini her gün kullanan 10.000-14.000 kişiyi ve alternatif bir Metra hizmetinin varlığını dikkate almadan başlatmıştır. Diğer hizmet sağlayıcıları ile koordinasyon eksikliği sebebiyle Metra, kullanıcıların taleplerini karşılamak için ek finansmana ihtiyaç duymuştur. Tren sistemi bağlantılarının otobüs terminallerine eklenmemesi sebebiyle yolcuların ancak %7 oranındaki kısmı istasyonlara otobüsle gelebilmektedir. Sonuç olarak istasyonlara ancak özel araçla gelinebilmekte ve bu da araç park yeri ihtiyacını artırmaktadır. Şehir içi terminallerinin yürüme mesafesinde eğlence yerlerinin yaygın olmasına rağmen, şehir dışında yaşayan çalışanların otoyolu kullanmaları gerekmektedir. İş yerlerinin %70'inin toplu taşıma imkânlarının yakınında olmadığı tahmin edilmektedir. Nüfusun sadece %22 oranındaki kısmı toplu taşıma terminallerinin yarım mil ve %8,5'i çeyrek mil civarında ikamet etmektedir. O'Hare Havaalanı ile şehir merkezi arasında yüksek hızlı bağlantı bulunmamasının sebepleri mühendislik, maliyet zorlukları ve özellikle kurumsal ayrışmalardır. O'Hare Havaalanı arazisi Chicago şehrine ait olmakla birlikte banliyö belediyelerinin arazileri ile çevrelenmiştir. Bu sebeple havaalanı şehir merkezi arasında yüksek hızlı bir hat açılması ve ilgili arazi kamulaştırmaları yasaklanmıştır.

Akıcı bağlantılar için bir diğer engel, uyumlaştırılmış bir ücret sisteminin olmayışıdır; her hizmet sağlayıcının kendi tarifesi mevcuttur. Chicago şehrindeki daha uzun yolculuklar daha ucuzken, aynı mesafede şehir dışı olanlar daha pahalıdır. Sonuç olarak taşımacılık hizmeti ile ücreti arasında bir ilişki söz konusu değildir. Bu tür ücretlendirme farklılıklarına çözüm olarak, CTA ve Pace, Ventra kart sistemini oluşturmuştur. Metra'nın ise kendi kart sistemi mevcut olup Ventra ile uyumlu değildir. Ancak, aylık "Metra Pass" kullananlar, Pace etiketi almak suretiyle Pace banliyö otobüslerini kullanabilmektedir. Eyalet kanunları 2015 yılında üç sistemin ortak karta geçmesini talep etmesine rağmen, henüz bir girişim söz konusu değildir.

Ekonomi İçindeki Yeri

Bölge için farklı yerel yönetim birimlerinin stratejilerindeki ve araçlarındaki uyumsuzluk, yolculuk modlarının uyumlaştırılmasını zorlaştırmaktadır. GO TO 2040 planı, hareket-

liliğin arttırılması ve daha yaşanabilir şehirler oluşturulması için toplu taşımacılığın 2040 yılına kadar iki katına çıkarılmasını hedeflemektedir. RTA'nın çoğu faaliyeti bu amaca hizmet ederken, farklı yönetsel uygulamalar özel araç kullanımını desteklemektedir. Bu uygulamalar arasında, geniş park alanları, düşük benzin vergisi, hava kirliliği ve park ücreti uygulanmaması yer almaktadır. Chicago'da benzin fiyatları ile toplu taşıma kullanımı arasında kuvvetli bir fiyat elastikliği bulunması sebebiyle, uygulanan politikaların özel araç kullanımının maliyetini düşük tutmaya yönelik olduğunu söylemek mümkündür.

Ulaşım maliyetlerinin arasındaki maliyet farklılıkları proje maliyet ve getirilerinin finansmanına bağlıdır. RTA'nın fonlama yapısı 1980'lerden gelen tahsisatlara bağlıdır. Bu yapıda, Chicago toplu taşımacılığına ayrılan federal fonların %58'ini CTA, %34'ünü Metra ve %8'ini Pace almaktadır. Eyalet fonlarının ise, %50'sini CTA, %45'ini Metra ve %5'ini Pace almaktadır. Bu dağılımların, mevcut harcama öncelikleri ve fonksiyonel gerçeklerle örtüşmemesine rağmen, politik olarak değiştirilmesi zordur. Fon kullanımlarında da ihtiyaca göre düzenlemeler yapılamamaktadır.

Chicago bölgelerinde mal trafiği ve lojistiğine ilişkin koordinasyon çok zayıftır. Yerleşim planları piyasa gelişimi ve yerel yönetimlerin tercihlerine göre belirlenmektedir. Şehir merkezindeki arazi kiralının yüksek olması sebebiyle lojistik faaliyetler banliyölerde yoğunlaşmıştır. Chicago şehirleşme yapısının kurumsal ayrışması ve bölgesel mal taşımacılığı stratejilerinin bulunmamasının bir sonucu olarak lojistik aktivitelerin lokasyonu NIMBY yaklaşımlarına bağlıdır. Örneğin, geçici konteyner depolama alanları kısıtlayıcı kuralları olmayan veya yeterli kullanılmayan araziye sahip belediyelere kaymaktadır. Ancak, birçok belediye, alan kuralları ve diğer kısıtlamalarla konteyner depolama alanlarını engellemektedir. Bazı belediyeler, konteynerlerin deniz veya demir yolu ile gelmelerini beklememelerine rağmen bu tür zorunluluklar uygulamaktadır.

Kurumsal ayrışmalar sebebiyle yerel yönetimlerin farklı lisanslar talep etmesi sonucunda kamyon sürücüleri için de idari yükler oluşmaktadır. CMAP, mal taşımacılığında koordinasyon getirilmesinin gerekliliğini kabul etmiş ve federal hükümetin konu ile ilgili ortak bir vizyon, plan ve finansman yapısı oluşturulması gerektiğini ifade etmiştir. Bu kapsamda, mal taşımacılığı sermaye yatırımlarını finanse edecek ve gecikmeler, güvenlik ve gürültü gibi konularda kamu politikaları oluşturacak bölgesel bir mal taşımacılığı kurumu oluşturulmasını talep etmiştir. CMAP, kamu-özel sektör ortaklığı ile raylı sistemlerde beklemeleri azaltıp faaliyet hızını artırmak üzere Chicago Bölgesel Çevre ve Taşımacılık Verimliliği (CREATE) programının tamamını finanse etmekte ve uygulamaktadır. Kara yolu mal taşımacılığı ile ilgili olarak CREATE-2'nin oluşturulması planlanmaktadır.

Bölgesel mal taşımacılığı politikalarında, önhavalanları ve limanlar dikkate alınmamaktadır. Chicago'da O'Hare ve Chicago Midway havaalanları bulunmakta olup, her ikisi de Chicago Havacılık Kurumu (CDA) tarafından yönetilmektedir. CDA, Indiana'daki Gary Havaalanı ile stratejik bir ortaklık geliştirmiş ve O'Hare ve Chicago Midway havaalanlarının modernizasyonu için üç havaalanı arasında bir uzmanlaşma oluşturmuştur. Öte yandan, Illinois Uluslararası Liman Alanı (IIPD), Chicago belediye başkanı tarafından atanan bir yönetici tarafından idare edilmektedir. GO TO 2040 planında da havaalanı ve limanlara sınırlı şekilde değinilmiştir. IIPD'nin stratejik planı olan Stratejik ve Sermaye

İhtiyacı Analizi raporunda da GO TO 2040 planına ve bölgesel taşımacılıkta limanların pozisyonuna yer verilmemiştir.

Diğer Sektörlerle Olan Etkileşimleri

Chicago toplu taşımacılık sistemi yetersizliklerin ana sorumlusunun belirlenemeyeceği bir şekilde düzenlenmiştir. RTA, şehir ve banliyolar arasında bir güç dengesi kurmaya çalışırken karar mekanizmalarının işletilmesini engelleyecek şekilde çoğunluğa sahiptir. 2008 yılından bu yana RTA Chicago belediye başkanı tarafından atanan Yönetim Kurulunun beş üyesi banliyo ve diğer beşüyesi Cook Country'den oluşmaktadır. CTA'nın yedi üyeli yönetim kurulunun merkezden atanması CTA ile ilgili konularda belediye başkanını sorumlu hale getirmektedir. Metra ve Pace'de güç daha çok banliyo temsilcilerindedir. Mevcut yapı içerisinde toplu taşımacılıktaki sorunları aktörler birbirine yüklemekte, sermaye programlama sürecinde sistemin kullanıcılarına söz hakkı düşmemektedir. Ayrıca 47 adet olan yönetim kurulu üyesi sayısı yönetim yapısını hantallaştırmaktadır. Diğer bazı eyaletlerde yöneticiler seçimle görevlendirilmektedir. Metra gibi kamu toplu taşıma ajanslarında yolsuzluklar konu olmakta ve ayrıştırılmış yapı sebebiyle RTA bu tür gelişmeleri önleyememektedir.

Chicago'da kara yolları networkünde de tam anlamıyla anlaşılabilir bir sorumluluk karmaşası yaşanmaktadır. Aynı kara yolunun bir kısmı şehir, bir kısmı belediye ve bir kısmı da eyalet sorumluluk alanında olabilmektedir. Geçmişte kara yolu sorumluluğu gelir kazandırıcı imkanlar yaratması sebebiyle yönetimler kara yollarında söz sahibi olmayı talep etmiştir. Aynı yolun farklı birimler tarafından yönetilmesi yenileme ve onarımla ilgili yüksek maliyetler oluşturmakta ve yetersiz yatırımlara sebep olmaktadır.

Ayrışmış kara yolu sistemi taşımacılıkta kamu sorumluluğunu ortadan kaldırmaktadır. Kamuoyu kara yolunun hangi kısmından hangi yerel yönetimin sorumlu olduğunu bilmemektedir. Böylelikle kamusal sorumluluk belirlenememekte, düşük performansı yaratan aktör bilinmekle birlikte, ayrışmış sistem ilgili aktörün diğerlerini suçlamasına imkan oluşmaktadır. Sonuç olarak Chicago kara yolu sisteminde sorumluluk dağılımının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Chicago'nun şehrsel ve bölgesel planlaması daha çok GO TO 2040 benzeri veri ağırlıklı stratejik vizyonlardan oluşmaktadır. Bu planlama çalışmalarında bölgedeki bilim adamları, çok sayıda devlet görevlisi, iş ve toplumsal aktörler ve daha çok kamuoyundan veri alınmıştır. RTA'nın Bölgesel Taşımacılık Strateji Planı da kamuoyunun katkılarıyla oluşturulmuştur. CMAP, vatandaşlarla online yüz yüze ve yerel görüşmeler ile bölgesel planlama için 20.000 Chicago sakininin katıldığı MetroQuest isimli dijital bir platform kullanmıştır. Diğer bölgesel planlama organizasyonlarının, NIRPC ve SWERPC isimli benzer veri işletimli ve geleceğe dönük çalışmaları mevcuttur. Bu açıdan değerlendirildiğinde Chicagoda taşımacılıkla ilgili planlama çalışmaları aranan nitelikte olup, eksik olan bölgesel yönetim mekanizmalarıdır.

İstihdama Etkisi

CMAP'ın temel finansman kaynağı, bir metropolit planlama kuruluşu olması sebebiyle federal kaynaklardan sağlanmakta olup, sadece ulaşım konusunda kullanılması gerekmektedir.

dir. CMAP'ın kendi kaynakları olmadığı gibi, ABD bölgesel yönetimlerin çoğunlukla yaptığı gibi tahvil ihracı yoluya kaynak da temin edememektedir. Saha kullanımı konusunda da yerel yönetimler ile birlikte çalışması gerekmektedir. GO TO 2040'ın uygulanması için Amerikan Konut ve Şehir Geliştirme Bakanlığından temin ettiği geçici hibe ile de 100'den fazla topluluğa uygulama desteği sağlamaktadır. Diğer eyaletlerde olduğu gibi transit taşımacılığa ilişkin planlama da CMAP'ın faaliyetleri arasında yer almamaktadır. Bölgesel planlama ile bölgesel taşımacılık planlamasının birbirinden ayrı yürütülüyor olmasının, planlamanın etkinliğini azalttığı savunulmaktadır. 1998 yılında hazırlanan Chicago Metropol 2020 Raporu, NIPC, CATS ve RTA'nın planlama birimi ve Illinois Devlet Paralı Otoyol İdaresinin birleştirilmesini önermiş ancak bu gerçekleştirilmemiştir. Bir diğer yaklaşım RTA ile CMAP'ı birleştirmek yönünde olmuş, yine sonuç alınamamıştır.

Sadece bölgesel değil, yerel planların uygulanmasında da zorluklarla karşılaşmaktadır. Örnek olarak saha kullanımı planlama sistemi Chicago merkezinde yürütülmekte iken, uygulama her biri bir konsey üyesi tarafından idare edilen şehrin 50 semtinde gerçekleşmektedir. Sonuçta taraflar arasında mutabakat sonucu oluşan çözümler birbiriyle nadiren uyumlu olmaktadır; şehir konseyi müdahale etmediği gibi, belediye başkanı da önemli bir karışıklık olmadığı sürece inisiyatif almamaktadır.

Bölgesel planlama konusunda olduğu gibi taşımacılık planlamasında da sıkıntılar mevcuttur. RTA, bölgesel taşımacılık planlaması ile sorumlu olmasına rağmen hizmet kurulları olan CTA, Metra ve Pace'ye verilen otonomi, uygulamayı zorlaştırmaktadır. RTA hizmet kurullarının bütçelerini kabul veya reddedebilmekle birlikte, bütçenin reddedilmesi hizmetin durmasına sebep olacağından bu yönde bir karar almak mümkün değildir. ABD'de faaliyet gösteren bölgesel taşımacılık otoritelerinin çoğu, faaliyetlerinin yönetimi ile de sorumlu olmalarına rağmen, RTA'nın bu yönde önemli bir gücü yoktur. Örneğin New York ve Philadelphia'da tek bir komisyon tüm operasyonları yönetmektedir. Ayrıca, RTA yönetim kurulunda karar alma %50'nin üstünde (supermajority) onay gerektirmekte olup, bölgesel bir perspektiften karar almak zordur. RTA'nın bölgesel taşımacılık planı, GO TO 2040 kadar açık ve hevesli değildir; uzun dönem finansal yaklaşımı sermaye yatırımları ve faaliyetler ve finansmanları konularında yeterince kapsamlı değildir.

En önemlisi, bölgesel bir yaklaşımın olmayışı, ulaşım sistemi için devlet ve federal bütçeden ihtiyaç duyulan acil kaynağı sağlamayı da zorlaştırmaktadır. Toplu taşımacılığa ilişkin olarak Londra, Chicago'ya göre 5 kat; New York ise 3 kat daha fazla harcama yapmaktadır.¹⁰

Etkileşimde Olduğu Makro Politikalar ve Gelişmeler

Chicago'da yenilenmesi gereken, verimsiz işletilen pek çok yapı ve yaklaşım söz konusudur. Buna rağmen RTA'nın üç hizmet kuruluşuna ilişkin rasyonel olmayan organizasyon yapısı ve finansman koşulları, yerel yönetimlerin reform gerçekleştirmesini zorlaştırmaktadır. Bu yapı ise esasen merkez ve banliyoların politik olarak ayırmış olmalarından kaynaklanmaktadır. Geçmişte gerçekleştirilmiş olan reformlar, mali kriz dönemlerinin sonrasında oluş-

¹⁰ Metropolitan Planning Council (2013a), The Public Transportation Network in Northeastern Illinois: An Analysis of Existing Conditions, Metropolitan Planning Council, Chicago.

muştur. RTA'nın 1974 yılında kurulması, 1983 yılında tekrar organize edilmesi ve 2008 yılında yeni mevzuata kavuşması gibi gelişmelerin her biri, finansal problemler, bütçe açıkları ve olası iflaslar ve hizmet kesintileri gibi tecrübeler sonrasında gerçekleşmiştir.

Reform ihtiyacı sebebiyle 2013 yılında Kuzeybatı Illinois Toplu Taşıma Görev Grubu oluşturulmuş ve Mart 2014'te ilk raporlarını yayımlamışlardır. Grubun görevi; bölgesel taşımacılık ajanslarının etik, yönetsel, finansal ve hizmet standartları konularında gereken reformları belirlemelerini sağlamaktır. Yönetim kurulu üyeleri için yayımlanan etik kurallar sonucunda, ajanslara ilişkin kamuoyu yaratılmıştır; sağlanan bu kamu desteği ile finansman kaynaklarına erişim ücretinin, yeni vergi gelirleri gibi yöntemlerle artırılması amaçlanmıştır.

Grup, taşımacılık sisteminin yönetimine ilişkin olarak bir yönetim kurulu tarafından yönetilen ve üç faaliyet grubu altında tek bir ajans kurulmasını önermiştir. Böylelikle hesap verilebilirlik ve bölgesel uyum artırılmakla birlikte Chicago belediye başkanının CTA üzerindeki politik gücü bir miktar azalmış olacaktır.

2015 yılında yeni bir yatırım programının oluşturulması hedeflenmiştir. CMAP'ın mali yönden güçlendirilmesi uygulama gücünü artıracak, mal taşımacılığı yatırımlarının bölgesel taşımacılık kurumunun dikkatine sunulmasını sağlayacaktır. RTA'nın, CTA, Pace ve Metra için fon tahsisatı yaklaşımını aşamalı olarak değiştirmesi, sermaye finansmanının ön şartı olarak belirlenmelidir. Yeni finansman programının, yeni bir sermaye bütçesi ile Chicago karayollarına ilişkin sorumluluk dağılımını da daha rasyonel bir hâle getirmesi beklenmektedir.

Chicago taşımacılık hizmetlerinde kamu-özel sektör iş birliğine ilişkin tecrübeler farklı sonuçlar üretmiştir. Parkmetrelerin 75 yıllığına kiralanması için gerçekleştirilen kamu-özel sektör ortaklığı, park alanlarının farklı sebeplerle kullanılması durumunda ödenmesi gereken tazminata ilişkin maddeler sebebiyle, kamunun gerekenden 1 milyar dolar daha eksik gelir sağlaması ile sonuçlanmıştır. Bir diğer ortaklık Chicago Skyway olarak bilinen ücretli köprü sisteminin kiralanmasına ilişkin olarak gerçekleştirilmiştir ve ücret artışları hususunda sıkıntılar yaşanmıştır.

Öte yandan, CREATE benzeri kapsamlı projeler bölgesel kalkınmaya da katkı sağlayabileceklerdir. Ancak projelerin değerlendirme süreçleri, kamu-özel sektör iş birliğinin şartları ve bölgesel planlama ajanslarının görüşlerinin mutalaka alınması gerekmektedir.

5.8. Sonuç ve Değerlendirme

Dünya ülkelerinin genelinde şehir içi toplu taşımacılık, artan kentleşme ile birlikte giderek daha çok önem kazanmaktadır. Önümüzdeki yıllarda özellikle gelişmekte olan ülkelerde kent nüfusunun daha da artmasının şehir içi toplu taşımacılık faaliyetlerine olan talebi de artırması kaçınılmaz olarak görülmektedir. Şehir içi toplu taşımacılık faaliyetlerinin ülkenin gelişmişlik düzeyi ve altyapısına bağlı olarak ekonomik ve çevresel açılardan değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Gelişmiş ülkelerde toplu taşımacılık alt yapısı metro ve raylı sistemler ile önemli ölçüde gelişmişken, kişi başına düşen gelirin artması bireyleri özel araç kullanımına da yönlendirmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ise, durum tam tersi bir şekilde gelişmektedir; kişi başına düşen gelirin düşüklüğü, bireyleri toplu taşıma kullanımına

zorunlu olarak yönlendirirken, altyapı ve imkânların kısıtlı olması engelleyici bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gelişmelere bağlı olarak gelişmiş ülkelerde, şehir içinde özel araç kullanımının ücretlendirilmesi Londra ve Stokholm'de uygulanmaktadır; diğer metropollerde de yaygınlaşması planlanmaktadır. Öte yandan, nüfus yoğunluğunun çok olduğu Delhi, İstanbul gibi metropollerde de özellikle önemli yatırımlar gerektiren metro ve raylı sistem gibi toplu taşımacılık altyapılarının yaygınlaşması hedeflenmektedir.

Nüfus artış oranı durağanlaşmış, gelişmiş ve bir kısım gelişmekte olan ülkelerde ulaşım ihtiyacının karşılanma yöntemi, özellikle karbondioksit emisyonu, trafik ve gürültü kirliliği gibi hususlar dikkate alınarak kamu otoritesi tarafından yönlendirilmektedir; metro ve raylı sistemler ön planda değerlendirilirken, toplu taşımacılık hizmetleri gelişmişlik düzeyinden bağımsız olarak kamu veya özel sektör tarafından sağlanmaktadır. New York gibi bazı şehirlerde şehir içi otobüs işletmeciliği kamu eliyle gerçekleştirilirken; birçok ülkede özel sektör tarafından, kimi zaman büyük ölçekli monopol veya oligopol niteliğindeki, kimi zaman ise çok sayıda küçük şirket tarafından yürütülmektedir. Öte yandan, özellikle gelişmekte olan bazı ülkelerde minibüs veya benzeri taşıma yöntemleri hâlâ devam ederken birçoğunda bu tür araçlar sadece özel grup-özel destinasyon taşımacılığında faaliyet göstermektedir. Ancak, başta metropoller olmak üzere ticari taşımacılıkta hemen hemen her şehirde taksi kullanımı devam etmektedir.



Bölüm 6

Ulaştırma Sektörünün
Avrupa Birliği'ndeki Durumu



6.1. Genel Durum

Şehir içi ulaşım imkânları, özellikle büyük şehirlerde sosyal, ekonomik ve coğrafi etkiler kapsamında giderek önem kazanmaktadır. Özellikle son dönemde büyük şehirlerde otomobille ulaşımın maddi ve çevresel yükünün giderek artması, şehir içi toplu taşımacılığın önemini artırmıştır. Etkilenen en önemli faktörler ise, yerel üretim kapasitesi ve bireylerin yaşam kalitesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Özellikle 2000'li yıllardan sonra Avrupa şehirlerinde, şehir içi toplu taşımacılığı arz ve talep yönünden inceleyen bir taşımacılık ekonomisi literatürü oluşmuştur. Avrupa Birliği'nde (AB) yer alan büyük şehirlerin konu ile ilgili verileri üzerinden gerçekleştirilen analizlerde şehir içi toplu taşımacılık talebine ilişkin olarak oluşturulan tespitler aşağıda yer almaktadır:

- İngiltere'nin şehirlerinde otobüs ücretlerindeki değişimin otobüs kullanımına etkisinin gecikmeli olarak olduğu,¹¹
- Madrid'de şehir içi taşımacılıkta otobüs kullanan bireylerin gerek fiyat ve kalite gerekse ikame etkisi kapsamında metro alt yapısını dikkate alarak tercih yaptıkları,¹²
- Madrid'de ulaşım kartı ücretlerinin bir miktar artırılması ve bilet ücretlerinin sabit tutulması ile toplu taşımacılık talebinde artış sağlanmasının olası olduğu,¹³
- İngiltere'nin şehirlerinde toplu taşımacılık kullanımında ücretlendirme kadar hizmet kalitesi, gelir seviyesi ve otomobil sahipliğinin belirleyici olduğu,¹⁴
- Barselona'da banliyo yerleşiminin artması sonucunda ortaya çıkan şehir merkezine yolculukta raylı sistem kullanımının özel araç ve otobüs kullanımına göre daha fazla arttığı¹⁵ tespit edilmiştir.

Avrupa şehirleri verileri ile geliştirilen birçok modelde sübvansiyon, ücretlendirme ve yol ücretlerini dikkate alan fiyatlandırma politikaları ortaya konmuştur.

Şehir içi toplu taşımacılık arzına ilişkin olarak gerçekleştirilen çalışmaların büyük bir bölümü ise, teknik verimlilik ve üretim maliyeti bileşenleri üzerinde yoğunlaşmıştır:

- AB ülkelerinde şehir içi taşımacılıkta ulaşım şekillerinin ayrıştırılarak rekabetçi ihaleye açılmasının, ölçek ekonomisi kayıpları yarattığı ortaya konmuştur,¹⁶

¹¹ Dargay, J, Hanly, M., 2002. The demand for local bus services in England. *Journal of Transport Economics and Policy* 36(1), 73-91.

¹² Maras, A., 2004. Demand and revenue implications of an integrated public transport policy: The case of Madrid. *Transport Reviews* 24(2), 195-217.

¹³ García-Ferrer, A., Bujosa, M., de Juan, A, Poncela, P., 2006. Demand forecast and elasticities estimation of public transport. *Journal of Transport Economics and Policy* 40(1), 45-67.

¹⁴ Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J, White, P., 2006. The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy* 13(4), 295-306.

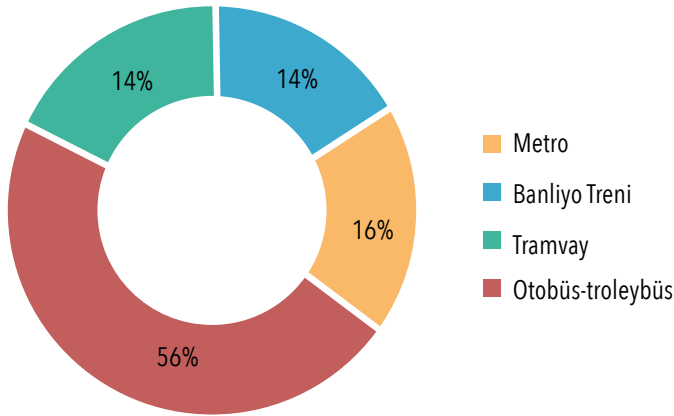
¹⁵ Asensio, J., 2002. Transport Mode Choice by Commuters to Barcelona's CBD. *Urban Studies* 39(10), 1881-1895.

¹⁶ Farsi, M., Fetzi, A, Filippini, M., 2007. Economies of scale and scope in local public transportation. *Journal of Transport Economics and Policy* 41(3), 345-361.

- Şehir içi taşımacılıkta artan talebin, yeni sefer yaratmak suretiyle bekleme süresini azaltmasını (Mohrlink etkisi) dikkate almayan, kâr amaçlı tekелci operatörlerin olası azami ücret uyguladığı belirlenmiştir,¹⁷
- Fransa'nın şehirlerinde şehir içi taşımacılık operatörlerinin etkinliğinin sermaye yapısı ve sözleşme şartlarına bağlı olduğu tespit edilmiştir,¹⁸
- 45 Avrupa metropolünde ekonomik faktörlerin, şehir içi toplu taşımacılık arzını direkt olarak; talebini ise maliyetleri etkilemek suretiyle belirlediği ortaya konmuştur. Ayrıca, bölgesel faktörlerin de şehir içi taşımacılık sistemlerinin oluşumunda önemli bir belirleyici olduğu ortaya konmuştur.¹⁹

Şehir içi toplu taşımacılık, yolcuların toplu ve tarifeli olarak şehir içi veya sınırlarında kısa mesafede taşınmasını ifade etmektedir. Avrupa Birliği sınırlarında şehir içi taşımacılık temel olarak otobüs veya raylı sistem olarak tramvay, hafif tren ve metro aracılığı ile gerçekleştirilmekte olup, 28 üye ülkenin en cari verisi olarak 2012 yılında yaklaşık 57 milyar yolcu taşınmıştır.

Şekil 18. AB'de Şehir İçi Taşımacılıkta Kullanılan Ulaşım Araçları (2012)



Yıllara Bağlı Gelişim

AB şehir içi taşımacılığının yaklaşık %56 oranındaki kısmı şehir içi ve şehir sınırlarında otobüs ile gerçekleştirilmektedir. Geri kalan kısım; tramvaylar ve hafif raylı sistem %14, metro sistemleri %16 ve şehir sınırlarındaki raylı sistem %1 olmak üzere raylı sistemlerden oluşmaktadır. Ancak, mod dağılımı üye ülkelerde oldukça farklılık göstermektedir. Avusturya, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Fransa ve Almanya'da şehir içi taşımacılıkta raylı sistemlerin payı daha yüksektir. Öte yandan 28 üye ülkeden 16'sında metro mevcut olup, daha yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Örnek olarak Avusturya, Fransa ve İspanya'da metro ulaşımı toplam şehir içi ulaşımın üçte birini oluşturmaktadır.

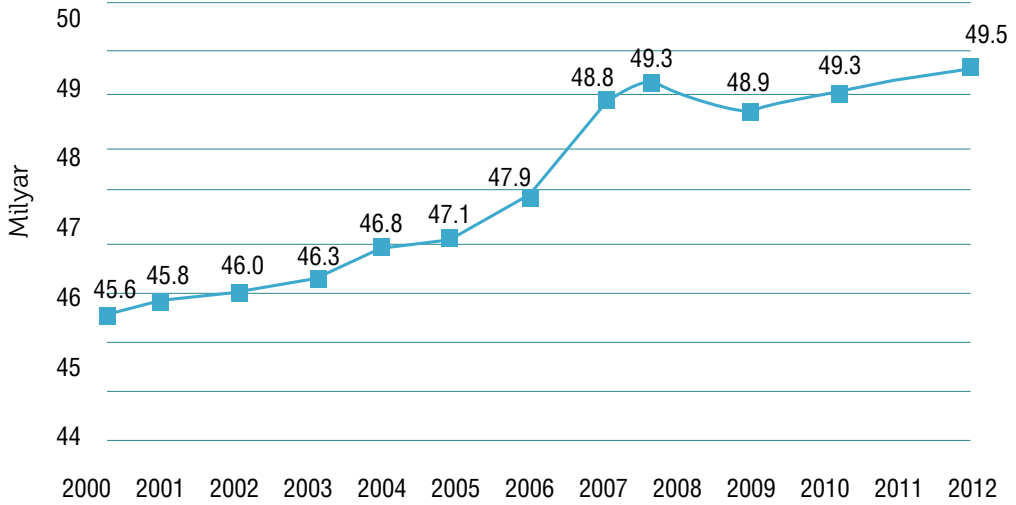
¹⁷ Van Reeve, P., 2008. Subsidisation of Urban Public Transport and the Mohring Effect. Journal of Transport Economics and Policy 42(2), 349-359.

¹⁸ Roy, W, Ybrande-Billon, A., 2007. Ownership, Contractual Practices and Technical Efficiency: The Case of Urban Public Transport in France. Journal of Transport Economics and Policy 41(2), 257-282.

¹⁹ Albalade, D. & Bel, G., 2009. Factors explaining urban transport systems in large European cities: A cross-sectional approach, University of Barcelona, Research Institute of Applied Economics. Available at: <http://ideas.repec.org/p/ira/wpaper/200905.html> [Consulté novembre 28, 2011].

Şekil 19'da görülebileceği üzere 28 AB üyesi ülkede otobüs, tramvay ve metro ile yapılan şehir içi yolculuk sayısı 2012 yılında 49 milyar seviyeye ulaşmıştır. Aşağıdaki grafikte de görülebileceği üzere söz konusu yolculuk sayısı 2009 yılı dışında sürekli olarak artış göstermiştir. Kriz yılı olan 2009 sonrasında 2012 yılında yolculuk sayısı kriz öncesi dönemdeki sayıya yeni ulaşmıştır.

Şekil 19. 2000-2012 Dönemi Otobüs, Tramvay ve Metro ile Yapılan Şehir İçi Yolculuk Sayısı

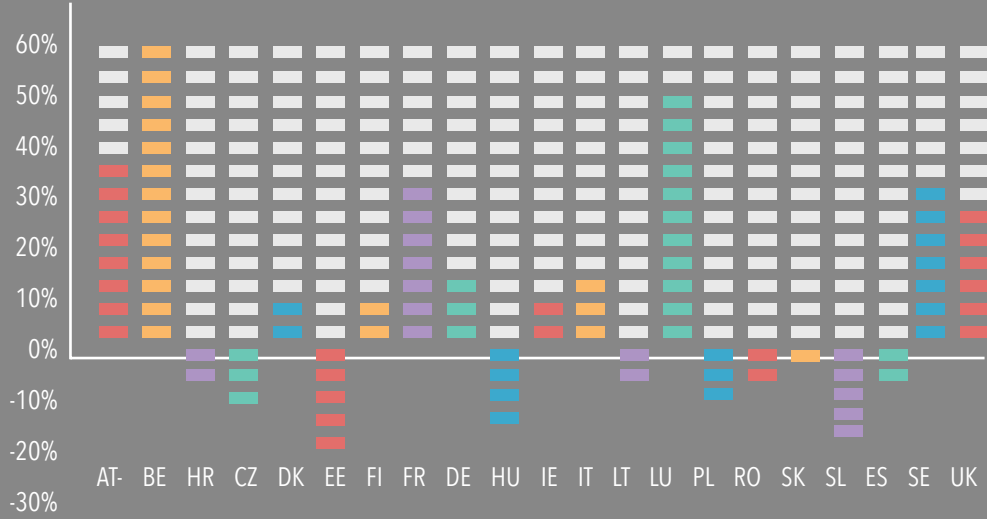


Kaynak: <http://www.uitp.org>

Şekil 19'da yer alan 2000-2012 dönemindeki gelişimi üç farklı periyotta değerlendirmek gerekmektedir. 2000-2005 yılları arasındaki ilk periyotta, AB şehirlerinde artan nüfusa paralel olarak yolculuk sayısı da artmaktadır. Daha sonraki 2005-2008 döneminde kişi başına toplu taşıma kullanımı bir önceki dönemde 131 iken, 135'e yükselmiştir; nüfus artışından kaynaklanmadığı görülen söz konusu artış, toplu taşıma araçlarının cazibesinin arttığını göstermektedir. Ancak, bu gelişim hareketi ekonomik krizin başlangıç yılı olan 2009'da değişmiştir. Bu dönemde artan işsizlik, bireylerin şehir içi taşıma ihtiyaç ve imkânlarını azaltmış olup, 2006 talep seviyesine geri dönmüştür.

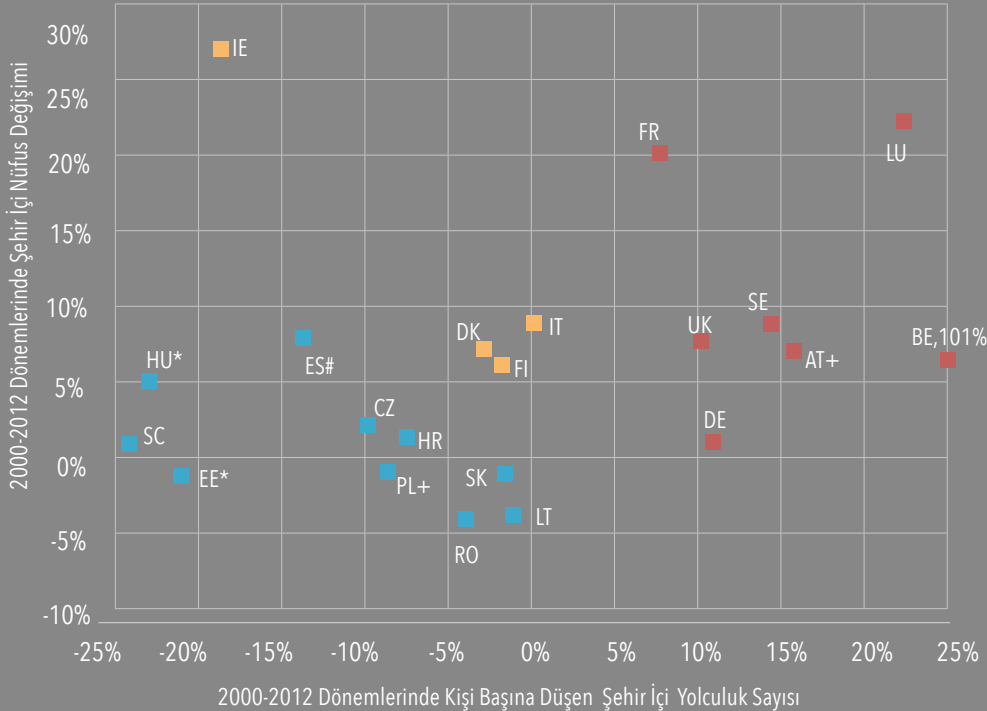
Birey başına ortalama şehir içi yolculuk sayısının 150'den fazla olduğu toplam 8 ülkeden altısı, AB'ye 2000 yılından sonra katılan Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Litvanya, Polonya ve Romanya'dır. Şehir içi toplu taşıma kullanımını, geçmiş dönemde oluşturulmuş ulaşım sistemi ve motorizasyon seviyesini belirleyen ekonomik büyüme oranı ve talep dalgalanmaları gibi ulusal faktörler belirlemektedir. Yıllık talep değişimleri değerlendirildiğinde 2000-2012 döneminde ulusal farklılıklar da göze çarpmaktadır. **Şekil 20'**de görülebileceği üzere, bu dönemde Avusturya, Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg, İsveç ve İngiltere'de istikrarlı toplu taşımacılık talebi büyüme oranı gözlemlenmektedir. 2009 yılına kadar İrlanda ve İspanya'da toplu taşımacılık talebinde hızlı bir artış gözlemlenirken, 2009 krizinde bu trend yavaşlamış ve hızlı bir düşüş yaşanmıştır. Finlandiya'da ise 2006 yılına kadar söz konusu talep düşerken, bu tarihten sonra artış yaşanmıştır.

Şekil 20. 2000-2012 Dönemlerinde Şehir İçi Toplu Taşımacılıkta Ülkesel Bazda Değişimler



Şekil 21'de, AB ülkeleri bazında 2000-2012 dönemindeki toplu taşımacılık talebi şehir içi nüfus gelişim ve kişi başına düşen şehir içi yolculuk sayısı değişkenleri dikkate alınarak sunulmuştur. Bazı ülkelerde şehir içi nüfus ile kişi başına şehir içi toplu taşımacılık sayısı birlikte büyümekte olup, bu ülkelerdeki talep artış oranı daha yüksektir (mavi olan karelerin temsil ettiği ülkeler). Bazı ülkelerde nüfus gelişimi yolculuk sayısında düşüşe sebep olmuştur (turuncu kareler). Diğer ülkelerde şehirlerde yaşayan nüfusun artması kişi başına şehir içi yolculuk sayısındaki düşüş ile açıklanamamaktadır.

Şekil 21. 2000-2012 Dönemlerinde Kişi Başına Düşen Şehir İçi Yolculuk Sayısı-Şehir İçi Nüfus Değişimi



Eylül 2013 döneminde üye ülkelerde şehir içi toplu taşımacılık kullanımı ile ilgili olarak gerçekleştirilen bir anket çalışmasında,²⁰ cevap verenlerin %32 oranındaki kısmı, haftada en az bir defa; %12 oranındaki kısmı ayda birkaç defa; %19 oranındaki kısmı yılda birkaç defa ve %24 oranındaki kısmı ise hiç kullanmadığını dile getirmiştir.²¹ Bu sonuç, AB genelinde en az bir defa şehir içi toplu taşımacılık kullanımının %76 olduğunu ortaya koymaktadır.

Şehir içi toplu taşımacılığı en az bir kere kullananların oranı ülke bazında farklılık göstermekle birlikte, cevap veren 10 kişiden 6'sı yaşadığı üye ülkede şehir içi toplu taşımacılıktan faydalandığını ifade etmiştir. Bu oran Letonya (%92), Romanya (%86) ve Macaristan (%86) gibi ülkelerde daha yüksektir. Farklı ülkelerdeki şehir içi toplu taşımacılığı kullanım sıklığı sorgulandığında 12 üye ülkeden cevap verenlerin yarısı ve daha fazlası bir ayda birden fazla defa kullanım gerçekleştirdiğini ifade etmiştir.

Tablo 24. AB Toplu Taşımacılık-Sosyo Demografik Analizi

	En az 1 kere	Hiç
Toplam	% 76	% 24
Cinsiyet		
Kadın	% 75	% 25
Erkek	% 76	% 24
Yaş		
15-24	% 91	% 9
25-39	% 75	% 25
40-54	% 73	% 27
55+	% 72	% 28
Genç Nüfus Dağılımı		
15-	% 70	% 30
16-19	% 71	% 29
20+	% 77	% 22
Okumakta olan	% 93	% 7
Toplu Taşımaya Erişim		
Var diyenler toplamı	% 75	% 25
Engelliler	% 66	% 34
Geçici Sakatlık	% 79	% 21
Yaşlılık	% 80	% 20
Bebekle Yolculuk	% 87	% 13
Yok diyenler toplamı	% 76	% 24
En Yakın Otobüs, Metro veya Tramvay İstasyonu Erişim Zamanı		
10 dakikadan az	% 78	% 22
10-30 dakika	% 72	% 27
30-60 dakika	% 60	% 39
60 dakikadan fazla	% 51	% 49

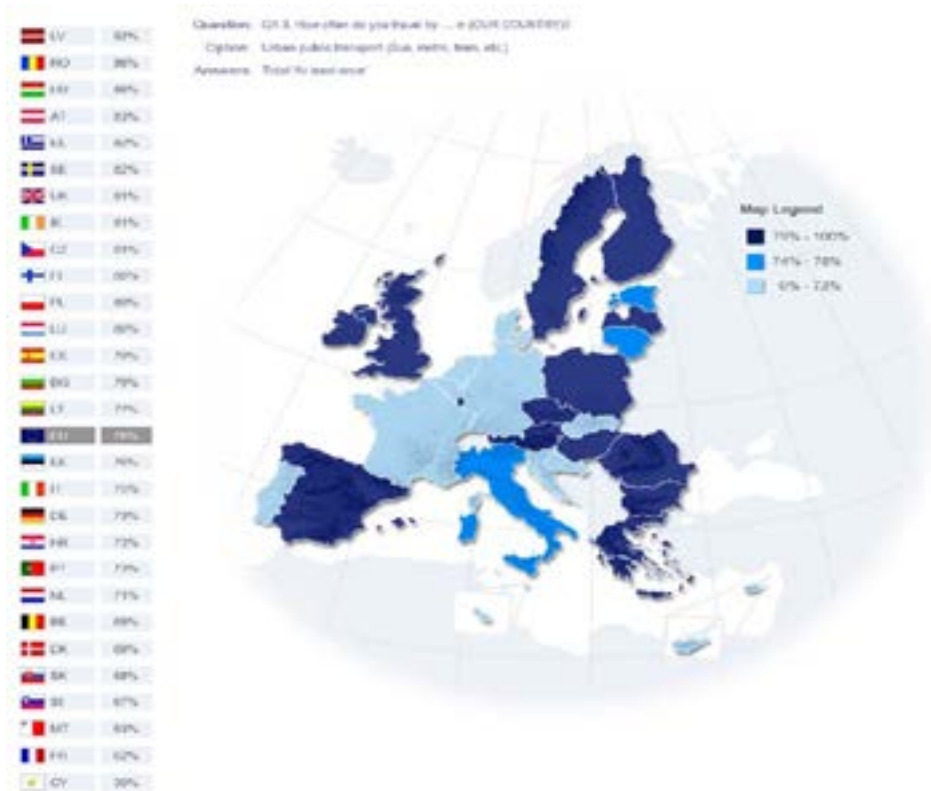
Kaynak: Flash Eurobarometer 382b

²⁰ Flash Eurobarometer 382b - TNS Political & Social (2014), Europeans' Satisfaction With Urban Transport, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_382b_en.pdf

²¹ Anket farklı AB ülkelerinden 28.056 kişi

Tablo 24'te AB genelinde toplu taşımacılık hizmetini kullananların sosyo-demografik özellikleri verilmiştir. Tablodan görülebileceği üzere, kadın-erkek erişiminde bir farklılık söz konusu değildir. En önemli tespit toplu taşımacılığın gençler tarafından daha sık kullanıldığı yönündedir. Ayrıca, toplu taşımacılığı kullanan gençlerin önemli bir kısmının hâlen öğrenci durumunda olduğu da görülmektedir. Dezavantajlı grupların toplu taşıma hizmetlerine erişimi incelendiğinde, en düşük kullanım %66 oranı ile engellilerdedir. Toplu taşımacılık istasyonlarının büyük bir kısmına erişim 10-30 dakika arasında olması, istasyon dağılımlarının yeterliliği konusunda bilgi vermektedir. Şehir içi toplu taşımacılığı en az haftada 1 defa kullananların %53 oranındaki kısmı eğitim amaçlı, %26 oranındaki kısmı sosyal aktivite amaçlı ve geri kalanı ise diğer amaçlara yönelik olarak yolculuk yapmaktadır. **Şekil 22**'de AB üyesi ülkelerde şehir içi toplu taşıma kullanım oranları yer almaktadır.

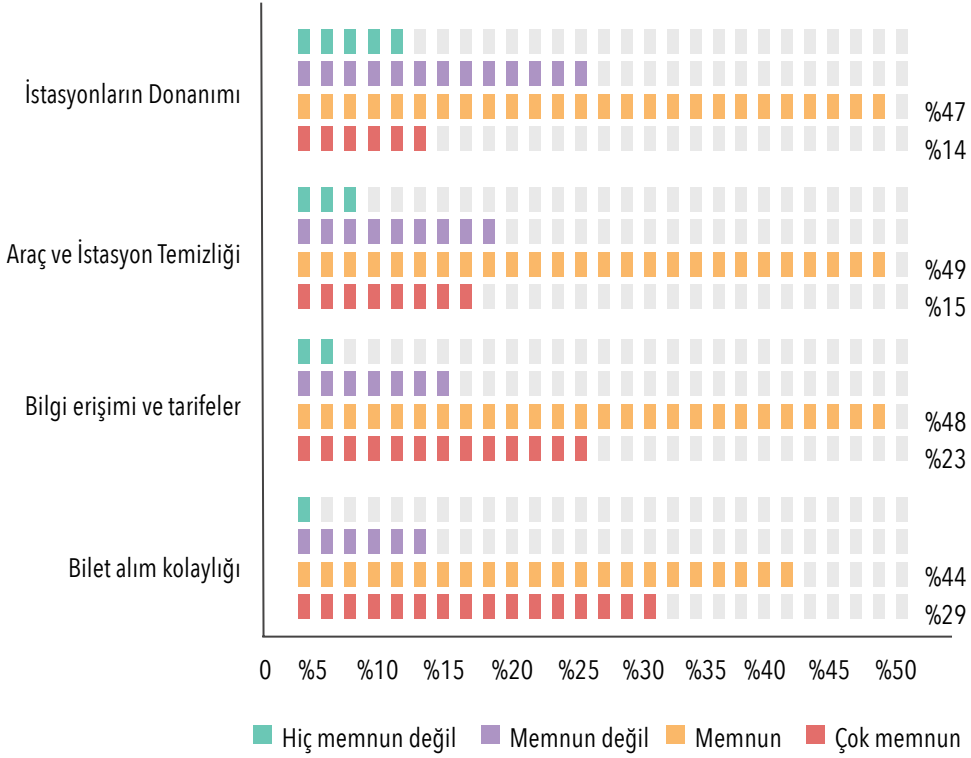
Şekil 22. AB Genelinde Şehir İçi Toplu Taşıma Kullanımı



AB ülkelerinde toplu taşımacılık alt yapısına ilişkin memnuniyet seviyesi değerlendirildiğinde; cevap verenlerin %73 oranındaki kısmının bilet alım kolaylığı, %71 oranındaki kısmının bilgi erişim ve tarifeler, %64 oranındaki kısmının araç ve istasyonların temizliği ve %61 oranındaki kısmının istasyonların donanımına ilişkin çok memnun ve memnun olduklarını ifade ettikleri **Şekil 23**'te görülmektedir. Genel olarak memnuniyet algısı değerlendirildiğinde, cevap verenlerin %36 oranındaki kısmının çok memnun ve %26 oranındaki kısmının da memnun olduğu belirlenmiştir. Memnuniyet düzeyi “en yüksek” olan ülkeler; Lüksemburg, İngiltere ve Letonya; en düşük olan ülkeler ise, Malta, İtalya ve Bulga-

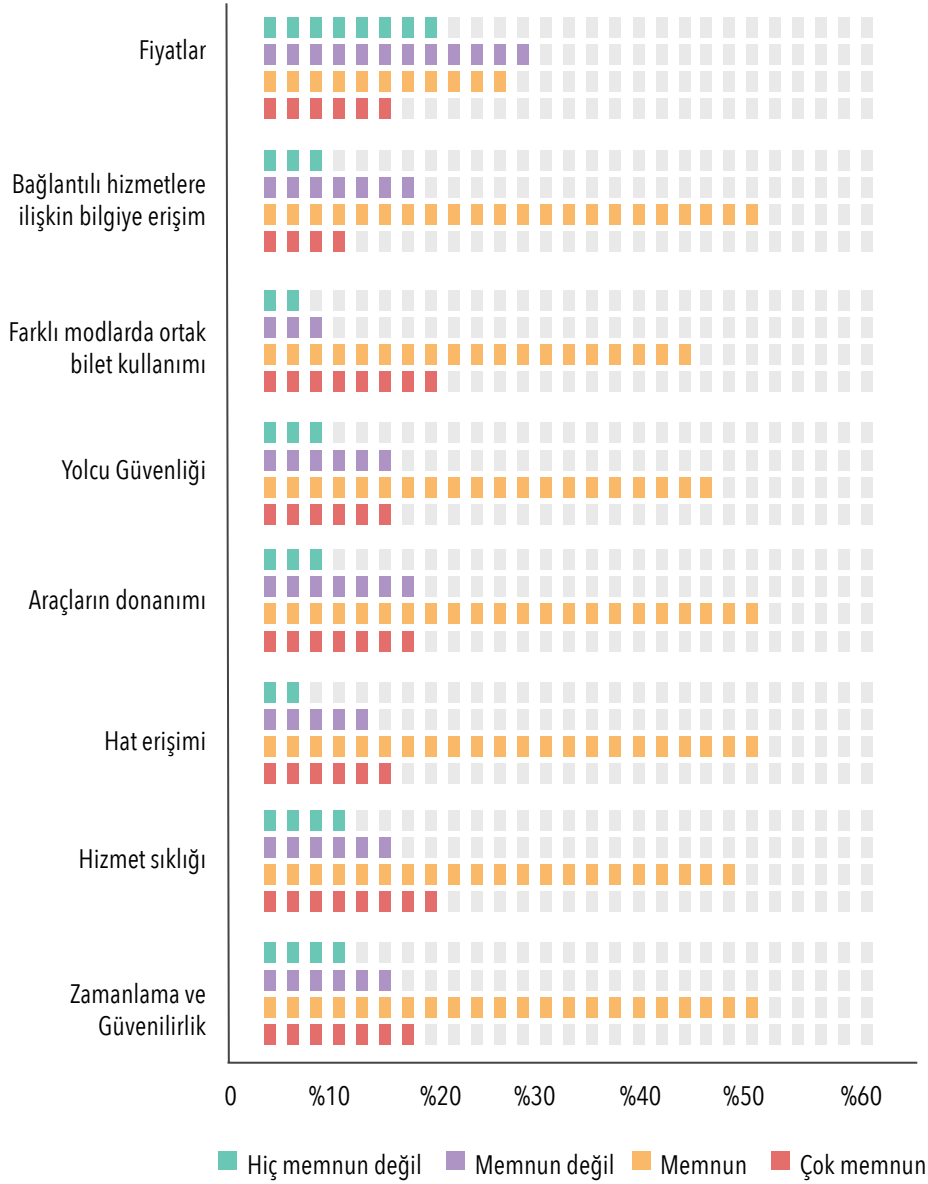
ristan olarak belirlenmiştir. Bir başka bakış açısıyla kurucu ülkelerden Almanya ve İtalya'da şehir içi taşımacılık memnuniyeti yüksekken, İngiltere, İspanya ve Fransa'da düşüktür.

Şekil 23. AB Toplu Taşımacılık Altyapısından Memnuniyet



Yolcu memnuniyetinin değerlendirildiği ikinci kriter, yolculuklara ilişkindir (**Şekil 24**). En önemli hassasiyet bilet fiyatlarına ilişkin olup, cevap verenlerden %39'u fiyatların uygun olduğunu, %49'u ise memnuniyetsizliğini ifade etmiştir; bu memnuniyetsizlik birçok AB ülkesinde geçerlidir. AB ortalamasında en fazla memnuniyet zamanlama ve güvenilirlik (%70), hizmet sıklığı (%69), hat erişimi (%69) ve araç donanımı (%69) hususlarındadır. Memnuniyetsizlik ise; yolcu güvenliği (%66), ortak bilet kullanımı (%64) ve bilgiye erişim (%58) konularında yoğunlaşmıştır.

Şekil 24. AB Toplu Taşımacılık Yolculuk Özelliklerinden Memnuniyet



6.2. Ekonomi İçindeki Yeri

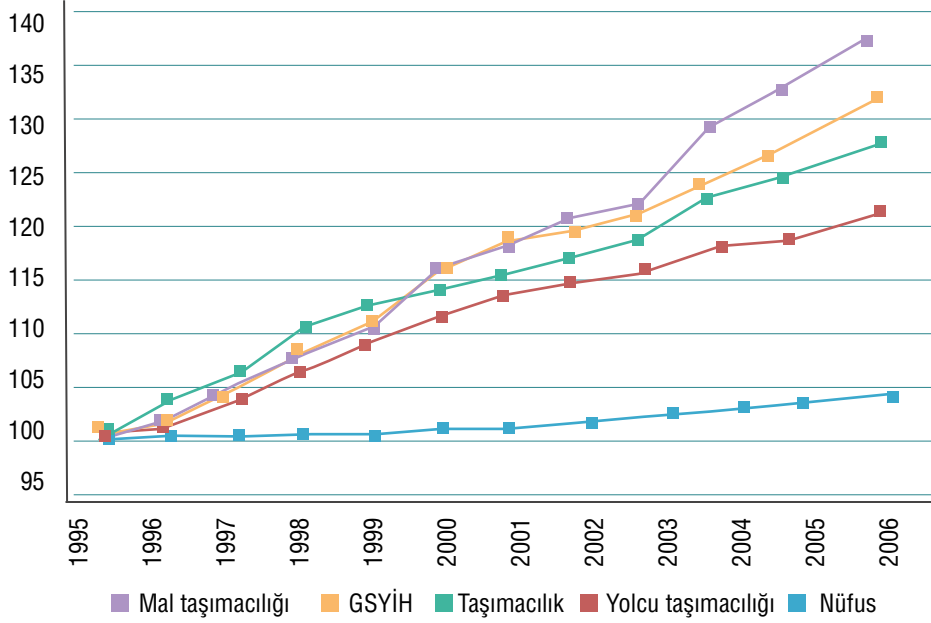
Toplu taşımacılık sektörü toplumun refahını sosyal, politik ve ekonomik açılarından etkilemektedir. Gerekirdiği istihdam ve altyapı yatırımı sebebiyle toplu taşımacılık ekonominin önemli bir parçası ve ekonomik büyümenin temel kaynaklarından biridir. AB ülkelerinde toplu taşımacılığın GDP içindeki payı yaklaşık %7 civarında olup, toplam istihdamın da %5 oranındaki kısmı bu sektör tarafından sağlanmaktadır.

Taşımacılık sektöründeki büyümenin ekonomik büyüme ile paralel hâle getirilmesi şeklindeki AB misyonu, 2001 tarihli Beyaz Kitap'ta dile getirilmiştir. Ancak, 1995-2007 döneminde GDP ortalama %2,5 oranında artmışken, toplu taşıma talebindeki artış ortalama

%1,7 oranında gerçekleşmiştir. Mal taşımacılığındaki büyüme oranı ise, %2,7 olarak GDP büyüme oranının üstüne çıkmıştır.²²

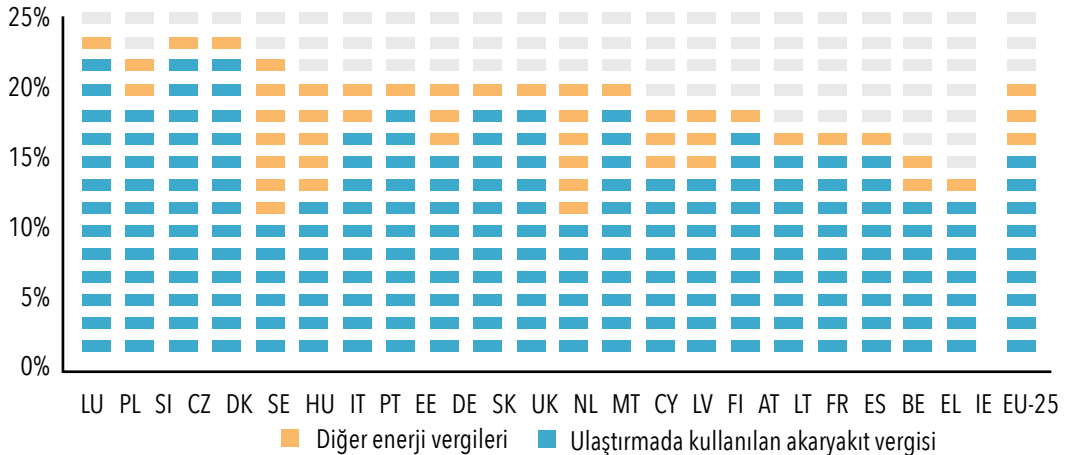
2011 yılı itibarıyla, toplam iş gücünün %5 oranındaki kısmı taşımacılık sektöründe çalışmakta olup, bu oranın %55'i kara yolu, demir yolu çalışanlarını oluşturmaktadır. Aynı dönemde AB-28 ülkelerinde yaşayan halk, toplam gelirlerinin %13 oranındaki kısmını (yaklaşık 967 milyar Euro) ulaşım amacıyla harcamaktadır.

Şekil 25. Toplu Taşıma Ekonomik Büyüme



Ayrıca, taşımacılık sektörü, GDP'nin %1,9'u kadar akaryakıtta uygulanan vergiler ve %0,6 oranında araç vergileri olmak üzere kamu bütçelerine önemli katkılar sağlamaktadır. Gider tarafından bakıldığında kara yolu altyapı yatırımları ise GDP'nin %1,5'i oranında gerçekleşmektedir. **Şekil 26'**da ülke bazında akaryakıtta alınan vergilerin durumu verilmiştir.

Şekil 26. Akaryakıt Vergileri



²² http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf

Toplu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin ülke bazında dağılımı **Tablo 25**'de verilmiştir. Soldan ikinci kolonda, şehir içi yolcu taşımacılığında faaliyet gösteren işletme sayısı ülke bazında verilmektedir.

Tablo 25. AB Ülkelerinde Taşımacılık Moduna Göre İşletme Sayısı

Taşımacılık Şekline Göre İşletme Sayısı-2011										
	Toplam	Kara Yolu Mal Taşımacılığı	Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı	Demir Yolu	Boru Hattı	İç Su Taşımacılığı	Deniz Taşımacılığı	Hava Taşımacılığı	Depolama ve Destek	Posta ve Kargo Faaliyetleri
EU-28	1142552	591741	336835	833	226	9482	11756	3962	135117	52599
BE	17.143	7.839	2.743	11	27	340	280	48	3.109	2.746
BG	19.062	9.560	6.968	10	3	32	21	43	1.900	525
CZ	41.153	32.246	3.710	30	2	91	1	47	4.689	337
DK	13.955	5.907	4.580	19	10	26	476	88	1.592	1.258
DE	89.704	35.828	24.048	193	39	1.000	2.156	468	15.732	10.239
EE	4.232	2.645	380	7	0	2	34	7	1.079	78
IE	9.396	4.388	1.714	13	0	0	130	48	1.074	2.029
EL	66.110	27.539	28.005	5	0	0	2.640	99	7.418	404
ES	205.825	119.704	63.418	11	3	73	271	82	16.429	5.834
FR	93.230	34.903	44.298	32	79	1.086	692	497	9.936	1.707
HR	9.815	6.434	1.525	0	2	17	657	44	1.084	42
IT	134.184	78.135	28.794	25	15	947	720	247	23.071	2.230
CY	3.072	1.117	1.028	0	0	0	64	1	675	187
LV	5.427	2.699	709	14	2	15	35	18	1.601	334
LT	7.331	4.250	1.051	4	0	16	12	11	1.411	576
LU	964	499	180	2	0	28	0	19	181	55
HU	30.254	16.126	8.833	31	3	102	12	101	3.738	1.308
MT	1.280	471	433	0	0	0	10	1	288	77
NL	30.235	9.930	5.206	22	9	4.226	780	318	5.142	4.602
AT	14.089	6.772	5.246	25	6	83	0	189	1.325	443
PL	145.939	84.258	48.636	104	5	338	229	189	9.693	2.487
PT	23.800	9.326	11.415	5	3	45	174	78	2.375	379
RO	31.713	20.060	8.306	69	3	112	46	62	2.230	825
SI	8.510	5792	1.061	5	2	35	42	50	958	565
SK	16.783	8403	4.627	6	3	36	9	9	3.315	375
FI	22.888	10.975	9.269	4	1	74	244	72	1.900	349
SE	29.943	15.245	9.057	49	0	500	796	267	3.593	436
UK	66.515	30.690	11.595	128	9	258	1.225	859	9.579	12.172

İstihdama etkisi

AB ülkelerinde taşımacılık sektörü toplamda 10 milyondan fazla istihdam sağlamakta olup, toplam istihdamın %4,5 oranındaki kısmını oluşturmaktadır. Ayrıca taşıma araçları üretimi sektörü de toplam istihdamın %1,5 oranındaki kısmını oluşturmaktadır. **Tablo 26**'da AB ülkelerinde taşımacılık modları bazında istihdam verilmektedir; soldan 2. kolon, şehir içi taşımacılık faaliyetlerindeki ülke bazında istihdama ayrılmıştır.

Tablo 26. AB Ülkelerinde Taşımacılık Moduna Göre İstihdam

Taşımacılık Şekline Göre İşletme Sayısı-2011										
	Toplam	Kara Yolu Mal Taşımacılığı	Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı	Demir Yolu	Boru Hatlı	İç Su Taşımacılığı	Deniz Taşımacılığı	Hava Taşımacılığı	Depolama ve Destek	Posta ve Kargo Faaliyetleri
EU-28	10596.0	3000.0	1976.6	6	27.8	40.8	175.4	375.9	2530.0	1856.5
BE	218.9	63.1	12.0	5.3	0.0	0.8	3.4	4.5	90.7	39.1
BG	156.1	48.8	34.2	13.5	0.3	1.0	2.8	2.5	33.2	19.9
CZ	278.2	117.1	62.7	12.2	0.2	0.5	0.0	3.3	38.3	44.1
DK	131.2	29.4	27.4	9.1	1.4	0.0	8.9	6.1	22.9	26.1
DE	1982.5	386.8	336.1	72.7	3.0	8.3	28.7	61.8	589.1	495.9
EE	37.1	13.7	5.0	1.7	0.0	0.0	1.3	0.4	11.1	3.9
IE	78.5	18.8	10.8	6.2	0.0	0.0	1.6	9.4	14.8	16.9
EL	201.6	53.1	54.0	5.3	0.0	0.0	17.5	6.8	47.3	17.6
ES	888.0	337.0	179.3	20.4	3.1	0.4	6.8	31.2	217.6	92.1
FR	1357.4	360.4	248.6	170.7	4.7	3.7	12.7	68.3	253.1	235.1
HR	77.8	20.0	10.5	5.3	0.1	0.2	4.2	0.4	24.4	12.8
IT	1091.1	327.8	171.2	41.3	2.6	2.4	27.6	25.2	220.9	162.2
CY	20.2	2.6	3.1	0.0	0.0	0.0	3.1	1.2	8.7	1.5
LV	69.5	19.2	12.4	4.6	0.2	0.1	0.8	1.3	24.7	6.1
LT	98.9	44.3	17.5	10.8	0.0	0.2	1.4	0.4	15.7	8.5
LU	23.4	8.2	5.7	4.7	0.0	0.1	0.0	0.7	2.9	1.0
HU	220.7	63.8	48.4	12.2	0.3	0.9	0.0	2.7	53.9	38.6
MT	8.7	1.1	1.3	0.0	0.0	0.0	0.5	1.5	3.7	0.6
NL	411.4	119.5	69.6	11.0	0.1	13.9	9.5	30.0	81.3	76.5
AT	208.8	58.7	54.7	12.1	0.4	0.5	0.0	7.7	48.9	25.7
PL	732.9	289.4	144.0	59.8	3.3	1.3	2.6	5.3	124.3	102.9
PT	162.1	65.2	35.5	3.9	0.1	0.9	1.2	10.7	128.9	15.9
RO	324.3	97.3	78.2	32.8	6.8	2.3	0.5	4.2	60.4	41.6
SI	44.6	21.4	5.1	1.4	0.0	0.2	0.2	0.5	7.9	7.7
SK	124.5	39.5	18.6	15.0	0.2	0.5	0.0	0.4	34.1	16.4
FI	146.0	45.3	23.5	10.7	0.3	0.3	9.2	4.8	28.6	23.2
SE	277.4	79.3	68.0	10.1	0.0	1.1	15.0	14.2	51.4	38.2
UK	1224.2	269.3	239.5	60.1	0.6	1.1	5.5	70.3	281.2	286.5

6.3. Akıllı Şehir İçi Erişim Kuralları ve Yol Kullanım Ücretleri

Şehir merkezlerinin kolay erişilebilir olması, yükleme boşaltma alanları, otobüs hatları, otomobiller, park yerleri, yürüyüş alanları, bisiklet hatları olmak üzere alan kullanımına bağlıdır. Şehir yönetimleri, çelişen talepleri yerel şartlar ve öncelikler ışığında ele almalıdır. Şehir merkezine araç girişine ilişkin kurallar, hava kalitesine ve 2050 yılı itibarıyla benzinli araç kullanımını azaltma amacına hizmet edecektir. Merkeze erişim kuralları ile ilgili olarak Avrupa genelinde tek bir uygulamadan çok, her şehir için kendi şartlarına göre yerel bir plan geliştirilmesi önerilmektedir. Bu konuda da bağlayıcı olmayan esasları içeren kılavuz dokümanları, ilgili tecrübeleri kullanmayı ve araç kategorileri, yol işaretleri, bilgi şartnameleri, uygulama, istisnalar ve ücretlendirme konusunda ortak bir yaklaşım oluşmasını sağlayacaktır. Bu kapsamda üye ülkelere getirilen öneriler aşağıda sunulmuştur.

- Mevcut şehir içi erişim planlarının etkinliği ve etkileri detaylı bir şekilde incelenmelidir.
- Yerel taşımacılık otoritelerinin şehir erişim planlarını yol kullanımı ücreti de dâhil olmak üzere oluşturması, uygulaması ve değerlendirmesi için yaklaşım oluşturulmalıdır.

Bu kapsamda Komisyon, şehir erişim kurallarının yapısal konumlandırmaları, pratikte uygulama esasları, etkinliği ve etkileri ile ilgili olarak üye ülkeler ve uzmanlar ile birlikte değerlendirmeler yapacaktır. Şehirlere etkin merkez erişim planları oluşturmaları için bağlayıcı olmayan öneriler hazırlanacaktır.²³

Akıllı Şehir İçi Taşımacılık Sistemlerinin Koordineli Olarak Uygulanması

Akıllı teknolojiler ve özellikle Akıllık Taşımacılık Sistemi (ATS) şehir içi taşımacılık planlamasında başta trafik kontrolü olmak üzere önemli katkılarda bulunacaktır. Böylelikle, trafik işaretleri, sefer planlaması, akıllı ücretlendirme ve birleştirici sistemler (araçtan araca ve araçtan altyapıya) ile mevcut alt yapının etkin bir şekilde kullanımı sağlanacaktır. ATS, yol ve toplu taşımacılık networklerinin koordinasyon içinde yönetilmesini kolaylaştırmakta ve şehir içi lojistiği ve merkez erişim planlarının uygulanmasına imkân vermektedir. Bu amaçla Şehir İçi ATS Uzman Grubu²⁴ oluşturulmuş olup, bu grup temel şehir içi ATS uygulamalarının işletilmesi için bir kılavuz dokümanı²⁵ hazırlamıştır. Bu kapsamda, üye ülkelerin dikkate alması gereken hususlar aşağıda belirtilmiştir:

- Temel ATS uygulamalarının kullanımında kılavuzda yer alan esaslara özen gösterilmelidir.
- Şehir içi taşımacılık konusundaki tüm bilgiyi içeren çok modlu veri setleri oluşturulmalıdır.

²³ SWD(2013) 526, Commission Staff Working Document, "A call for smarter urban vehicle access regulations"

²⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

²⁵ ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

Avrupa Komisyonu, trafiğe katılım ve yolculuk verilerine ilişkin mevcut kuralları destekleyecek; ITS direktifi kapsamında real-time trafik bilgisi ve çok modlu bilgi hizmetlerine ilişkin şartnameler hazırlayacak; şehir içinde araçtan araca ve araçtan altyapıya iletişim sistemlerinin uygulamaya konulmasını sağlayacaktır.²⁶

6.4. Şehir İçi Yol Güvenliği

AB genelinde yılda 11.000 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Bu kazaların çoğunluğu şehir içi bölgelerde gerçekleşmektedir. Şehir içi trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin yaklaşık yarısı yayalardan oluşmaktadır. Bu kapsamda, şehir içi yol güvenliğinin sağlanması ve ölümlü kazaların azaltılması gerekmektedir. Bu kapsamda üye ülkeler için oluşturulan öneriler aşağıda verilmiştir:

- Şehir İçi Taşımacılık Planları'nın her aşamada yol güvenliği boyutunu içermesi ve özellikle hassas yolcular için güvenli şehir içi alt yapısı; geliştirilmiş şehir içi yol güvenliği için modern teknoloji kullanımı; trafik kurallarının yaptırımları ve yol eğitimleri gibi hususları içermelerinin sağlanması gerekmektedir.
- Yol güvenliği göstergeleri ile ilgili mümkün olan en detaylı şekilde veri toplanmalı ve bu verilerin yerel analizler ve yol güvenliğinin sağlanması amacıyla yerel yönetimler tarafından kullanılması sağlanmalıdır.

Komisyon 2014-2015 döneminde güvenli yol planlaması konusunda iyi örnekleri tespit edip paylaşacak ve şehir içinde ölümlü trafik kazası sayısını azaltmak üzere gereken önlemleri değerlendirecektir.²⁷

6.5. AB Desteği

Tecrübelerin, En İyi Uygulamaların Paylaşılması ve Kooperasyonun Desteklenmesi

AB aşağıda belirtilen uygulamalarla tecrübelerin, en iyi uygulamaların paylaşılması ve kooperasyonun desteklenmesini sağlayacaktır:

Şehir İçi Taşımacılık Gözlem Merkezi

2009 tarihli aksiyon planı uyarınca görsel bir platform olan ELTIS web sitesi²⁸ kurulmuştur. Buna ek olarak taşımacılık planlarına ilişkin bir portal²⁹ daha kurulmuş olup, ELTIS ile birleştirilecektir.

Sürdürülebilir şehir içi gelişime ilişkin bilgilerin paylaşıldığı URBACT değişim ve eğitim programı oluşturulmuştur. URBACT, şehirlerin sonuca yönelik yeni, kalıcı, ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlar içeren çözümler oluşturması için kullanılmaktadır. URBACT

²⁶ SWD(2013) 527, Commission Staff Working Document, "Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities"

²⁷ SWD(2013) 525, Commission Staff Working Document, "Targeted action on urban road safety"

²⁸ www.eltis.org

²⁹ www.mobilityplans.eu

I ve II'nin yakaladığı başarıdan sonra aynı hedefler doğrultusunda URBACT III (2014-2020) de geliştirilmektedir.

Şehir İçi Taşımacılığa İlişkin Veri ve İstatistiklerin Toplanması Çalışması³⁰ sonucunda oluşan veri tabanının kalitesi genişletilerek yerel, bölgesel ve ulusal bazda karar süreçlerini destekler nitelik kazandırılacaktır. Üye ülkeler için şehir içi taşımacılık alanında bir uzman grubu oluşturulacak ve ulusal politikalar ile AB yaklaşımlarının koordinasyonu sağlanacaktır.

Şehir içi taşımacılığında innovasyonun temelini oluşturan ve tüm üye ülkelerde 200'den fazla şehrin üyesi olduğu CIVITAS kapsamında, 60 Avrupa şehrine ilişkin 700 tanıtım yapılmıştır. Horizon 2020 kapsamında CIVITAS 2020 Girişimi'nin oluşturulması planlanmaktadır.

Kara ve demir yolu için temiz, güvenli ve verimli şehir içi taşıtların geliştirilmesini desteklemek amacıyla Avrupa Yeşil Araç Girişimi desteklenmeye devam edilecektir.

Avrupa innovasyon politikaları çerçevesinde 2012 yılında Akıllı Şehirler ve Topluluklar İnnovasyon Ortaklığı³¹ başlatılmıştır. Bu programla, enerji üretim, dağıtım ve kullanımı, ulaşım ve taşımacılık gibi konularda innovasyonu en geniş şekilde canlı tutmaya çalışılmaktadır.

6.6. Avrupa Birliği'nde Taşımacılıkta Kullanılan Belgeler

AB müktesabatında mal ve yolcu taşımacılığına ilişkin belgeler, 2003/59 sayılı Direktif, 2006/126/EC sayılı Direktif, 2012/36/EU sayılı Direktif ve 2014/85/EU sayılı Direktif'ten oluşmaktadır. Tüm ebatlardaki kamyon, otobüs, servis ve minibüs araçlarının profesyonel olarak kullanımında ehliyet ek olarak Profesyonel Yeterlilik Sertifikası aranmaktadır. Bu sertifika, aranan ön koşulları sağlayan ve periyodik eğitimleri başarı ile tamamlayanlara verilmektedir.

A. AB'nin 2003/59 sayılı Direktifi³²

AB'nin 2003/59 sayılı Direktif'i, sürücülük faaliyetine ilişkin olup, C ve D tip ehliyet sahibi olan sürücüler için gerekli şartları açıklamaktadır. Aynı zamanda bu Direktif, kara yolu mal ve yolcu taşımacılığı yapabilmek için sürücülerin sahip olmaları gereken başlangıç yetkinliklerini ve periyodik eğitimle ilgili şartları düzenlemiştir. Direktif'te düzenlemelerin uygulanması, sağlık, yol ve çevre güvenliği, hizmet ve lojistik olmak üzere üç ana başlık yer almaktadır.

Başlangıç ön koşulları tüm yeni sürücüler için ve 5 yılda bir eğitim zorunluluğu şoförlük mesleğini icra edenler için geçerlidir. 2003 tarihli Direktif'te, mevcut sürücüler Yolcu Taşıma Araçları ve Büyük Malzeme Araçlarının sürücülerinin 2008/2009 itibarıyla ön koşulları sağlamaları ve 2013/2014 itibarıyla periyodik eğitimleri tamamlamaları şartı getirilmiştir. Bu direktiflerin uygulanması amacıyla Sürüş Standartları Ajansı kurulmuştur.

³⁰ www.urbact.eu 29 Study on Harmonised Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility; MOVE/B4/196-2/2010 (2013)

³¹ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

³² http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN

Eğitimlerin Kapsamı

Uygulamada üye ülkelerin, başlangıç yetkinliklerinin sağlanması için eğitim ve sınav veya teorik ve pratik olmak üzere sınav sistemi oluşturmaları istenmiştir. Sürücülerin ilgili ehliyet kategorisinin gerektirdiği yetkinlik ve pratik bilgiye sahip olmalarını teminen gereken asgari şartlar, Direktif'in 1 numaralı ekinde aşağıda özetlenen şekilde verilmiştir (Ehliyet tipi belirtilmeyen maddeler tüm ehliyetler için geçerlidir).

- Gelişmiş rasyonel sürücülük eğitimleri zorunlu tutulmuş ve aşağıdaki bilgilerin sağlanması amaçlanmıştır:
 - Şanzıman sisteminin özelliklerinin belirlenmesi amacıyla; tork, güç ve motorun tüketim seviyesi, devir ölçümü ve şanzıman kutusu diagramları,
 - Aracı, aşınma ve yıpranma ve bozulmalardan korumaya yönelik olarak asgari güvenlik kontrollerinin teknik özellikleri,
 - C, C+E, C1 ve C1+E tipi ehliyetler kapsamında yakıt tüketimi optimizasyonu,
 - D, D+E, D1 ve D1+E tipi ehliyetler kapsamında uygun araç kullanımı ve güvenlik kuralları çerçevesinde araç yükleme,
 - Yolcu güvenliği ve konforunun sağlanması amacıyla, araçların boylamsal ve karşılıklı hareketleri, yol verme, yolda pozisyon alma, yumuşak fren, ayna kullanımı, ayrılmış yol benzeri özel alanların kullanımı, sürücü olarak güvenli araç kullanımı ve diğer roller arasındaki uyumsuzluklar, yolcularla iletişim, çocuklar ve engelliler gibi yolcu tipleri ile iletişim,
 - Güvenlik kuralları çerçevesinde araç yüklemeye ilişkin yük ve yola göre şanzıman konumu esasları, aşırı yükleme durumunda akslar, araç stabilizasyonu ve ağırlık merkezi.
- Düzenlemelerin uygulanmasına ilişkin olarak aşağıdaki bilgilerin sağlanması amaçlanmıştır:
 - C, C+E, C1 ve C1+E tipi ehliyetler için, kara yolu taşımacılığında sosyal çevre ve kurallar kapsamında azami sürüş süreleri ve ilgili AB düzenlemeleri, cezalar, yanlış takograf kullanımı,
 - D, D+E, D1 ve D1+E tipi ehliyetler için, mal taşımacılığı kapsamında faaliyet lisansları, standart kontratlardan doğan yükümlülükler, uluslararası taşıma izinleri,
 - Yolcu taşımacılığına ilişkin olarak çocuklar ve engelliler gibi yolcu tiplerinin taşınması, otobüslerde güvenlik, emniyet kemeri ve yolcunun araca alımı.
- Sağlık, kara yolu ve çevresel güvenlik, hizmet ve lojistik kapsamında aşağıdaki bilgilerin sağlanması amaçlanmıştır:
 - Yol ve kazalara ilişkin riskler kapsamında kaza çeşitleri, kaza istatistikleri ve finansal sonuçlar,

- Suçların engellenmesi, kaçak mültecilerle ilgili olarak düzenlemeler, genel bilgiler ve sürücü sorumlulukları,
- Kişisel fiziksel risklerden korunma kapsamında hareket ve duruş riskleri, konduksiyon, yükleme egzersizleri, korunma,
- Zihinsel ve fiziksel yeterlilik kapsamında yeme, alkol, ilaçlar ve benzeri faktörlerin etkileri, semptomlar, stres ve yorgunluğun sebepleri, yol ve dinlenme sürecine ilişkin bilgiler,
- Acil durumların tespiti kapsamında kaza hâlleri, ilk yardım, yangın durumunda gereken uygulamalar, kaza raporu hazırlama,
- C, C+E, C1 ve C1+E tipi ehliyetler için, şirket imajı ile ilgili olarak hizmet standartları, iletişim kuralları, araç donanımının korunması, uyumsuzlukların ticari ve finansal etkileri,
- D, D+E, D1 ve D1+E tipi ehliyetler için, kara yolu taşımacılığı sektörüne ilişkin diğer modlar da dâhil genel bilgiler, farklı faaliyet yapıları, taşımacılık şirketlerinin organizasyon yapısı, farklı taşımacılık uygulamaları, sektördeki değişimler ve eğilimler.

Zorunlu Başlangıç Yeterlilikleri

- Eğitim ve Sınav Alternatifi
 - Eğitim kapsamının tamamı kurslarda 280 saat içinde verilmelidir.
 - Her sürücü, araç testi gereklerine uygun olarak tek başına, ilgili araç kategorisinde asgari 20 saatlik sürüş yapmalıdır.
 - Tek başına sürüşlere, onaylanmış bir eğitim merkezinin eğitmeni eşlik etmelidir. 20 saatlik eğitimin azami 8 saati, güvenlik düzenlemeleri çerçevesinde rasyonel sürüşü içermeli; özellikle farklı hava şartları ve zaman durumunda kontrolün test edilmesi açısından bir sürüşte veya simulatörde gerçekleşmelidir.
 - Mal taşımacılığı yapan sürücüler için süre 70 saat olup tek başına sürüş süresi ise 5 saattir.
 - Üye ülkelerin ilgili kuruluşları tarafından eğitim sonrasında yazılı veya sözlü sınav yapılmalı ve kapsam bölümünde yer alan her konuda en az 1 soru sorulmalıdır.
- Yalnız Sınav Alternatifi
 - Üye ülkelerin ilgili kuruluşları, eğitim kapsamında yer alan tüm konuları içeren teorik ve pratik bir test yaparak, sürücünün gereken yetkinliğe sahip olup olmadığını belirlemelidir. En az 4 saat sürecek olan testte çoktan seçmeli sorular ve vaka analizleri yer almalıdır.
 - Pratik testin, iki bölümü olması gerekmektedir:

- Karşılaşılabilecek sıkıntıları temsilen şehir dışında, hızlı kara yollarında, ot-yollarda ve her çeşit şehir içi yolda sürüş testi yapılmalıdır. Testin farklı trafik yoğunluğu durumlarında gerçekleştirilmesi istenmektedir. Test süresi asgari 90 dakika olmalıdır.
- Yükleme, yolcu güvenliği, suç ve mülteciler, acil durumlar ve fiziksel risklerle ilgili olarak asgari 30 dakikalık bir test yapılmalıdır.

Hızlandırılmış Başlangıç Yeterlilikleri

Hızlandırılmış başlangıç yeterlilikleri eğitimi kapsamında yer alan tüm konularda 140 saatlik bir eğitim verilmelidir. Her sürücü, tek başına, ilgili araçta asgari 10 saat sürüş gerçekleştirmelidir.

Zorunlu Periyodik Eğitim

Zorunlu periyodik eğitimler onaylanmış eğitim merkezleri tarafından sağlanmalı ve 5 yılda bir asgari 35 saat olarak düzenlenmelidir.

Başlangıç Yeterlilikleri ve Periyodik Eğitimin Onaylanması

Onaylanmış eğitim merkezlerinin başlangıç yeterlilikleri ve periyodik eğitimleri ilgili ülkenin yetkili kuruluşu tarafından onaylanmalıdır.

B. AB'nin 2006/126/EC sayılı Direktifi³³

2006/126 sayılı AB Direktifi, önceki ilgili direktiflerde önemli değişiklikler içermektedir:

- Ehliyetlerin plastik kart şeklinde olması zorunlu hâle getirilmiştir.
- Ehliyetlerin tüm üye ülkelerde geçerli olması esası getirilmiştir. Verilecek yeni A (motosiklet) ve B (otomobil) tipi ehliyetlerin 10 yıllık geçerlilik süresi olacaktır; 15 yıllık süre için ülkeler karar verecektir. C (kamyon) ve D (otobüs) tipi ehliyetlerin geçerlilik süresi 5 yıldır.
- Mopedler için yeni bir ehliyet kategorisi oluşturulmuş, profesyonel sürücüler için sağlık kontrolü AB genelinde uyumlu hâle getirilmiştir. Ayrıca, sürüş imtihanı yapan kişiler için aranan asgari koşullar bu Direktif'te belirlenmiştir. Direktif kapsamında belirlenen ehliyetler ile sürücüler aşağıda belirtilen araçları kullanabilecekler:
 - A tipi: 750 kg'dan az ağırlıktaki motosikletler,
 - B tip : 3.500 kg'dan az ağırlıktaki araçlar ve 4.250 kg'dan az ağırlıktaki karavanlar,
 - B+E tipi: B tipindekilerle birlikte römorktan oluşan araçlar,
 - C tipi: 3.500 kg'dan fazla ağırlıktaki motosikletler,

³³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>

- C+E tipi: C tipindekilerle birlikte römorktan oluşan araçlar,
- D tipi: 8'den fazla koltuk sayısı olan araçlar,
- D+E tipi: D tipindekilerle birlikte römorktan oluşan araçlar.

Ehliyetlerde sürücünün araç yetkileri ve engelden kaynaklanan kısıtların yer alması şartı getirilmiştir. C ve D tipi ehliyetler B tipi ehliyeti mevcut olan sürücülere ve B+E, C+E ve D+E tipi ehliyetler, B, C ve D tipi ehliyetleri mevcut olan sürücülere verilebilmektedir. A1 ve B1 tipi ehliyetler için yaş sınırı 16; A, B, B+E, C ve C+E tipi ehliyetler için 18; D ve D+E tipi ehliyetler için 21 olarak belirlenmiştir.

C. AB'nin 2012/36/EU sayılı Direktifi³⁴

2012/36 sayılı AB Direktifi, önceki ilgili direktiflerde önemli değişiklikler içermektedir:

- Motosikletler için: Sınavlarda kullanılacak motosikletlerin gereken asgari motor büyüklüğünde 5cc tolerans sağlanmış, gereken motor gücü azaltılmış ve büyük motorlar için asgari motor hacmi genişletilmiştir.
- Kamyon ve otobüsler için:
 - C1 ve C1+E tipi ehliyet gerektiren araçlar profesyonel olmayan araçlar için kullanılacak ise, sürücü sınavının kolaylaştırılması ülkelerin tercihinin bırakılmıştır. Ancak, kolaylaştırılmış bir testten geçildiği, ehliyetin üstünde 97 sınırlama kodu ile belirtilecektir.
 - C tipi ehliyet sınavında kullanılan araçlarda aranan 8 vites oranı zorunluluğu kaldırılmıştır.
 - Otomatik vitesli bir araçla sınavdan geçen B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E ve D1+E tipi ehliyete sahip olan sürücülerin manuel araç kullanabilmeleri sağlanmıştır.

D. AB'nin 2014/85/EU sayılı Direktifi³⁵

2014/85/EU sayılı AB Direktifi'nin içerdiği değişikliklerin 31.12.2015 tarihine kadar üye ülkelerin mevzuatlarına yansıtılması gerekmektedir. Bu değişiklikler temel olarak iki ana grupta toplanmaktadır:

- Tünellerden Geçiş: Sürücülerin, tünellerden güvenli geçiş esaslarını bilmeleri gerektiği noktasından hareketle; yol tanımı, özel kara yolu kısımları tanımları tünelleri de içerecek şekilde revize edilmiştir.
- Direktif'in ekinde yer alan nörolojik hastalıklara ilişkin açıklamalar obstruktif uyku apnesini de içerecek şekilde revize edilmiştir.

³⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:321:0054:0058:EN:PDF>

³⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0085&from=EN>

6.7. Avrupa Birliği'nde Şehir İçi Taşımacılıkta Yapısal Gelişmeler

AB genelinde şehir içi toplu taşımacılık konusunda ülkeler, hatta şehirler arasında önemli farklılıklar mevcuttur. Farklılıklar temelde; toplu taşımacılıkta ulusal ve yerel otoriteler arasındaki yetki dağılımı, finansman yöntemleri, operatörlerin ortaklık yapısı, operatörlerle düzenleyici operatörler arasındaki ilişkiler, rekabet seviyesi gibi değişkenlere dayanmaktadır. Buna rağmen birçok AB şehrinde yaygınlaşan uygulama, şehir içi taşımacılık faaliyetlerinin ihale ile devredilmesidir. Ancak, söz konusu ihaleler de şehir ve yöntem bazında önemli ölçüde farklılaşabilmektedir. Şehir içi taşımacılık faaliyetlerinin ihale yoluyla devri, aşağıda belirtilen şekillerde gerçekleştirilebilmektedir:

- Kamu operatörleriyle kamu hizmeti kontratı,
- Hizmetin merkezî olarak planlanması ve açık ihale usulü ile hat kontratları,
- Açık ihale usulü ile hat lisansı verilmesi,
- Açık ihale usulü ile network işletim kontratları,
- Fonksiyonel ihale yöntemi ile network kontratları,
- Altyapı dâhil özel sektöre hibeler,
- Ek kalite ortaklıkları şeklinde uygulamalar,
- Ticari olmayan hatların açık ihale usulü ile devri.

Bir başka değişken de düzenleyici otorite tarafından arzu edilen rekabet seviyesidir. Bu, AB şehir içi taşımacılık faaliyetlerinin ihale yoluyla devrine ilişkin yasal bir altyapı da geliştirmiştir.³⁶ AB şehirlerindeki son 20 yıllık şehir içi taşımacılık uygulamaları değerlendirildiğinde, farklılıklar söz konusu olsa dahi, aşağıda verilen dört temel yöntem ortaya çıkmaktadır:

A. Kamunun Sağladığı Şehir İçi Taşımacılık Hizmetleri

Birçok Avrupa ülkesinde kamusal operatörler şehir içi taşımacılık hizmeti vermekte olup, dayandıkları mevzuat yapısı çoğunlukla farklılık arz etmektedir. Bazı kamusal operatörler yasal bir monopol iken, bazıları koruyucu yasal düzenlemelerle belirlenen geçici süreli kamuya ait şirket niteliğindedir; sektöre özel şirketin girmesi, mevzuata bağlı olarak mümkün olabilmektedir. Uygulamadaki farklılıkların en iyi örneği; Fransız ve Alman şehir içi kamu taşımacılığı sistemlerinin karşılaştırılmasıyla ortaya konulmaktadır. Fransız sisteminde inisiyatif kamu taşımacılığı otoritesine verilmiştir. Kamu taşımacılığı otoritesi, yolcu taşımacılığı hizmetini fiilen gerçekleştirebileceği gibi devretme yetkisine de sahiptir. Alman sistemi ise pazar odaklıdır; lisans almak şartıyla piyasadaki operatörlerden herhangi biri hizmet sunabilmektedir. İlk bakışta bu iki sistem kamu hizmeti boyutunda benzer gözükse de özellikle reformlar açısından ve yasal olarak farklı yapıdadır.

AB genelinde kamunun sağladığı şehir içi taşımacılık hizmetlerinin gelişimi incelendiğinde, gerçekleşen yapısal değişimlerin şemaları aşağıdaki şekilde özetlenebilmektedir:

³⁶ (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 ve 1107/70

- Kamu otoritesinin yolcu taşımacılığı biriminin şirketleşmesi ve kamu operatörünün oluşması,
- Kamu operatörü ile otorite arasındaki ilişkinin sözleşme ile resmiyet kazanması,
- Politika ve amaçların sözleşmelere yansıtılması,
- Mali açıkların kapatılması amacıyla tahmini sübvansiyon miktarının belirlenmesi,
- Politika ve sözleşme hedeflerine uyuma göre teşvik oluşturulması,
- Gereken durumlarda rekabet aracının devreye sokulması.

Şehir içi taşımacılıkta kamunun faaliyetleri Brüksel, Budapeşte, Krakow, Barselona ve Amsterdam'da yukarıda ifade edilen aşamalar kapsamında gelişme göstermiştir.

B. Hatların Rekabetçi Şartlarla Devri

AB ülkelerinde taşımacılık otoriteleri, zaman içinde daha etkin sosyal hedefler belirlemek suretiyle, ulaşım hizmeti veren bölüm aracılığı ile hizmetleri organize etme ve planlama yolunu tercih etmektedir. Çoğunlukla rekabetçi ihale usulüne başvurarak toplam maliyet tabanlı sözleşmeler oluşturmuşlardır. İskandinav Modeli veya Londra Modeli olarak isimlendirilen bu yaklaşım Kopenhag, Stockholm ve Londra gibi şehirlerde uygulanmıştır. Bu modelde bir veya daha fazla bölgesel otorite, birleşmek suretiyle bir taşımacılık otoritesi oluşturmaktadır. Yeni kuruluş, planlama ve operasyon birimlerini ayırtırmakta ve planlama birimi ihaleleri gerçekleştirmektedir. Böylelikle daha önce direkt taşımacılık hizmeti veren birimler, sadece planlama fonksiyonuna odaklanmaktadır. Kamu hizmetinin hatlar veya alt hatlar bazında ihaleye açılması, tüm Avrupa genelinde yaygınlaşmıştır. En bilinen örneği ise, Londra'daki otobüs hizmetlerinin yapılandırılmasıdır.

Londra: Hatların İhale Yoluyla Devri

Londra'da tüm planlama faaliyetleri Transport for London (TfL) birimi tarafından gerçekleştirilmekte olup, taşımacılık stratejisinde şehir içi taşımacılıkla ilgili olarak kapasite, güvenilirlik, verimlilik, kalite ve entegrasyon gibi hedefler belirlenmiştir. Londra otobüs hatları ağının kompleks olması sebebiyle TfL ağları, asgari hizmet seviyesinin belirlenmesi konusunda yetkilidir. Otobüs hatları için 700'den fazla sözleşme gerçekleştirilmiştir. Özel sektör operatörleri hizmet riskini üstlenirken, gelir riski otoritededir. Sözleşmeler kapsamında özel operatörler sözleşme fiyatının %15'i tutarında prim alabilmekte, %10'u oranında da ceza ödeyebilmektedir. Hatların devrinin bir başka versiyonu, kamu taşımacılığını gerçekleştiren birimin faaliyetlerinin dahi özelleştirilmesidir. Frankfurt, Gifhorn ve Flanders şehirlerinde bu tür uygulamalar, toplam maliyet sözleşmeleri kapsamında gerçekleştirilmiştir. Hatların özelleştirilmesi için yapılan sözleşmelerde, hizmet kalitesine bağlı olarak bazı teşvikler söz konusu olabilmektedir.

Sözleşmenin Tarafları

2000 yılında kurulmuş olan TfL, Londra'nın yolcu taşımacılığı hizmetleri kapsamında otobüs, metro ve Dockland hafif raylı sisteminden; Londra Otobüs Birimi de ihalelerin ger-

çerkeştirilmesinden sorumludur. İhalelerde özel sektör operatörleri olan Arriva, First Group, GoAhead, Macquarie, Metroline, Transdev ve National Express Londra'daki otobüs ağının %80'ini devralmış ve geri kalan %20 ise 8 operatör arasında dağıtılmıştır.

Sözleşme Tipi

Toplam maliyet tipi sözleşmelerdir ve operatörlerin yatırım yapmalarına ilişkin teşvikler içermektedir. Gelir riski TfL'de olup, operatörlerin kontrolü söz konusu değildir. Sözleşme süresi esas olarak 5 yıldır; temizlik, sürüş kalitesi gibi hususlardaki yolcu memnuniyetine bağlı performans göstergeleri değerlendirilerek 2 yıl uzatma opsiyonu söz konusudur.

İhale Prosedürü

Yıllık olarak TfL'nin otobüsçülük sektörüne desteği, yaklaşık 900 milyon GBP civarındadır. Her bir sözleşme bedeli maliyet içeriğine bağlıdır. En düşük ve en yüksek teklifler ve kazanan teklifin mil başına ortalama fiyatı, TfL'nin web sitesinde açıklanmaktadır. Rekabetçi ihale yöntemi kapsamında aşağıdaki aşamalar gerçekleştirilmektedir:

- Ön yeterlilik,
- İhale/sözleşme oluşturulması,
- İhale programı,
- Değerlendirme/müzakere,
- Sözleşmenin gerçekleştirilmesi,
- Sözleşme yönetimi,
- Ödeme sistemleri

Hizmet Tanımı

İhale öncesi TfL, networkü ve ilk ve son otobüs tarihi olmak üzere asgari hizmet tarifesini belirlemektedir. Aynı zamanda, pazarlama ve bilgi işlem, performans standartlarının oluşturulması, otobüs durakları gibi detayları da TfL belirlemektedir.

İhale dosyası hazırlanırken, bir hattın genişletilmesi, araç tipleri ve yaşı gibi alternatifler dikkate alınmalıdır. İhale süresince TfL, hat ve tarifeleri değiştirebilmektedir.

Operatör, hat için taahhüt ettiği araç tipi ve sayısını belirtmeli; hafta içi ve hafta sonlarında araç değişikliği yapılabilmelidir. Sözleşmeler sürekli olarak değerlendirilmekte ve gereken değişiklikler yapılabilmektedir. Kara yolu altyapısı TfL ve yerel yönetimlere aittir. Otobüsler operatörün; duraklar ve diğer donanım TfL'nin sorumluluğundadır.

Maliyet ve Gelirler

İşçi giderleri, akaryakıt ve bakım gibi maliyetler operatöre ait olup, tüketici fiyat endeksine göre her yıl artırılmaktadır. Operatör otobüslere yapılacak yeni yatırımlardan; TfL ise duraklarla ilgili yatırımlardan sorumludur.

Bilet gelirine ilişkin riskler Tfl'ye aittir ve çok modlu biletlerin gelirleri yolcu-km tahminlerine göre dağıtılmaktadır. Sözleşmelerde kalite teşviki yer almakta olup, kötü performans durumunda Tfl sözleşmeyi iptal edebilmektedir. Yolcu memnuniyeti ölçülmekte; ancak prim ve ceza belirlenmesinde direkt olarak kullanılmamaktadır.

İzleme

Sözleşme kapsamında ödemeler, temel olarak güvenilirlik ölçümü üzerine oturtulmuş olup, izlemenin hangi lokasyonda ve ne sıklıkta yapılacağı belirtilmiştir. Yolcu memnuniyeti kapsamında bekleme süresi, sürüş standartları, temizlik ve duraklardaki bilgi paylaşımı sorgulanmaktadır. Bunun dışında gizli yolcu uygulaması, sürüş standartları raporlaması, kaza ve olay raporlaması, çevresel değerlendirme gibi izleme metotları da mevcuttur. Operatörlerin güvenilirlik ve bekleme süresi performansları toplu olarak; diğer kalite göstergeleri network bazında kamuya açıklanmaktadır.

C. Network'ün Rekabetçi Şartlarla Devri

Hatların özelleştirilmesi ile karşılaştırıldığında networkün ihale ile devri yöntemi, operatörlere daha çok otonomi sağlamaktadır. Operatörler, sözleşmelerin bölge bazında veya tamamına sunulan hizmetler kapsamında düzenleyici kuruluşun uyguladığı standartlara uymak durumundadır. Bu model Fransız modeli olarak isimlendirilmekte olup, diğer AB şehirlerinde de benzer ancak çeşitlenmiş uygulamalar söz konusu olmaktadır. Çeşitlenme genellikle operatörlere verilen operasyonel sorumluluklardan kaynaklanmaktadır. Lyon ve Dijon gibi şehirlerde hizmetlerin yeniden tanımlanmasında özel operatörler sınırlı yetkiye sahipken, Haarlem ve Sundsvall gibi şehirlerde operatörler karar yetkisi açısından daha zengindir. Bu sayede operatörler daha anlamlı sözleşme şartlarının oluşması açısından sözleşme öncesi aşamada daha etkin olabilmektedir. Taşımacılık hatlarının rekabetçi şartlarla devri yöntemi, özellikle küçük ve orta büyüklükteki şehirlerde daha önce kamu eliyle gerçekleştirilen faaliyetlerin devri kapsamında uygulanmıştır. Hatların tamamının devri ise daha çok Fransa, İtalya ve İspanya'nın büyük şehirlerinde uygulanmıştır.

Lyon: Taşımacılık Hatlarının Rekabetçi Şartlarla Devri

Lyon şehrinde şehir içi taşımacılık rekabetçi ihale yöntemi ile gerçekleştirilmekte olup, sözleşmede az sayıda değişime imkân verilmektedir.

Sözleşmenin Tarafları

SYTRAL, Lyon şehrinde faaliyet gösteren taşımacılık otoritesidir. Taşımacılık hatlarının geliştirilmesi ve işletimi, ilgili politikaların belirlenmesi ve operatörlerin yetkilendirilmesinden sorumludur. %45 oranındaki hissesi SNCF Holdingine ait olan KoelisLyon, SYTRAL'ın altyapısını kullanmakta olan operatördür.

Sözleşme Tipi

Sözleşme net-maliyet sisteminde oluşturulmuş olup, maliyet ve gelirlerin tanımlanmasında farklılıklar söz konusudur. Sözleşme 6 yıl sürelidir ve okul taşımacılığını da kapsamaktadır.

Politika ve Sözleşme Hedefleri

Tramvay ve trolleybüs hatlarının geliştirilmesi, modlar arası geçişin sağlanması, toplu taşımacılık hizmetinin yaygınlaşması, sosyal eşitliğe destek kapsamında fakir ve endüstriyel bölgelere erişimin kolaylaşması gibi hedeflerle sözleşmeler oluşturulmaktadır. Operatörden verimliliğin artırılması, sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerin eksiksiz yerine getirilmesi ve devamlılık ve kalitenin sağlanması beklenmektedir. Özel olarak da finansal desteklere istikrar kazandırılması, hatların çekiciliğinin artırılması ve kamu toplu taşımacılık hizmetinin özel sektöre devrinin sonuçları ile ilgili olarak şeffaflık sağlanması talep edilmektedir.

Hizmet Tanımı

SYTRAL; hatları, faaliyet saatleri ve sıklığı ile duruş noktalarını, ücretleri, süreklilik, temizlik, bilgi standartları, yolcu güvenliği gibi hususları belirlemektedir. Operatör toplu taşıma politikası ve hizmet geliştirme yaklaşımlarını paylaşabilmektedir. Otorite, operatörün taleplerini 3 ay içinde cevaplamalıdır. Operatör sözleşmede yer alan yıllık araç-km toplamının %1'ini geçmeyecek şekilde hizmetlerde değişiklik yapabilmekle birlikte, SYTRAL orijinal duruma dönülmesini talep etme hakkına sahiptir. Operatör, sözleşme kapsamında belirlenen süreleri 15 dakikadan fazla artıracak şekilde yeni duraklar veya hatlar oluşturamaz. Her hat için araç-km sayısı sözleşmelerde belirtilmektedir. SYTRAL, sözleşme süresince tek taraflı olarak hizmetlerde değişiklik yapabilir; operatör maliyet ve gelir sonuçlarını raporlayıp bağlayıcı karar verebilir. Oluşan ek faaliyet maliyetleri, önceden belirlenmiş araç ve km başına marjinal maliyetler ve süreler çerçevesinde operatöre ödenmektedir. 4. ve 5. yılın sonunda sözleşme, SYTRAL tarafından tek taraflı olarak iptal edilmekte ve azami 1 yıl uzatılabilmektedir.

Mülkiyet

Toplu taşımacılığa ilişkin araçlar, binalar ve bilgi işletim sistemi ve tüm alt yapı SYTRAL'e ait olup, sözleşmenin eklerinde listelenmiştir. Sözleşme süresince otorite tarafında yeni eklemeler yapılabilmektedir. Hatların faaliyetiyle ilişkili olmayan varlıklar operatöre aittir.

Maliyet ve Gelirler

Operatör faaliyetler, satış ve altyapının kullanımı ve bakımından sorumludur. 250 milyon avro civarındaki yıllık sözleşme bedeli, toplu taşıma maliyetlerinin toplam içindeki payına göre endekslenmektedir. Enerji ve sosyal ödemeler dışındaki maliyetlerdeki değişimler, enflasyon oranı ile kısıtlanmıştır. Otobüs ve tramvayın ortalama hızının +/-0,3 km'den fazla değişim göstermesi durumunda, sözleşme şartları yeniden değerlendirilir. Kara yolu yatırımları sebebiyle verimliliğin artması sonucunda sağlanan kazanımlar ödemelere yansıtılır. Kalite izleme sonucuna göre yıllık 700.000-2.000.000 avro civarında prim ödemesi söz konusu olmaktadır. Mevcut varlıklara yapılan yatırımlar, otorite adına operatör tarafından sözleşmede belirtilen şekilde gerçekleştirilmektedir.

Operatör, her yıl sözleşmede belirlenen miktarda gelir sağlamayı hedeflemektedir. Ayrıca, lineer olmayan bir formülasyonla belirlenen %1-5 arasında bir büyüme seviyesi sözleş-

mede yer almaktadır. Gelir seviyesine göre teşvikler belirlenmekte ve belirlenen en yüksek oranın üstündeki gelir artışları operatör ve otorite arasında yarı yarıya paylaşılmaktadır. Büyüme seviyesindeki fazla gelirin %10'unu operatör almaktadır. Temizlik, bilgilendirme, rezerv, yolcular için hizmet verenler, sürüş tarzı, çevre gibi hususlarda kalite, otorite tarafından izlenmektedir.

D. Serbest Piyasa Yaklaşımı ile Oluşturulan Taşımacılık Sistemleri

AB genelinde sıklıkla uygulanan hatların rekabetçi şartlarla devri uygulamalarında, kârlı olan hizmetlerin serbest piyasa şartlarında sağlanması hedeflenmektedir. Belirli grupların hizmete erişiminin sağlanabilmesi için kamunun sübvansiyon uygulaması söz konusu olabilmekte, bu da hizmet kalitesini olumlu etkilemektedir. İşlevselliğin sağlanması, rekabetçi saldırıların ve otonom birimlerin oluşmasını engellemek amacıyla kamu, düzenleyici rolünü sürdürmektedir. Sistemin işletilmesinde kamu, belirlenmiş ücretler ve tarifelerin uygulanması, hizmet koordinasyonu, entegre bilgi sistemleri ve biletlemenin sağlanması, engellilere uygun araçlar kullanılması gibi konularda düzenlemeler getirmektedir. Kamu tarafından empoze edilen gereklilikler ve yükümlülüklerin artırılması, çoğu zaman kârlılığı düşürmekle birlikte herkese eşit uygulanması durumunda rekabeti bozmamaktadır. Öte yandan kamu, kârlı olmayan ancak sosyal içerikli bazı hizmetleri de müzakere veya ihale yoluyla sözleşme kapsamında talep edebilmektedir. Bu sistem Londra dışındaki İngiliz şehirlerinde yoğun olarak kullanılmaktadır. Doğu Avrupa'da otobüs işletmeciliğinin serbest piyasa şartlarına dayanamaması sonucunda minibüsçülük yaygınlaşmıştır. Sistemin başarılı olarak işletilmesi için en önemli husus; serbest piyasa şartları ve koordinasyon fonksiyonunun belirlenen kısıtlar çerçevesinde işletiminin sağlanmasıdır.

Gifhorn: Serbest Piyasa Yaklaşımı ile Oluşturulan Taşımacılık Sistemleri

175.000 kişinin yaşadığı Gifhorn şehrinde ticari olarak kârlı olan hatlar ihale yöntemi ile devredilmiştir ve geri kalanları ise belediye tarafından işletilmektedir. Bölgesel yolcu taşımacılığı otoritesine (ZGB) bağlı olan federal yönetim, LNVG'ye (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) ticari hatları devretme yetkisini vermiştir. Belediyeye bağlı limited bir şirket olan operatör VLG (Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn), ticari hatları özel sektör operatörü olan Hülsmann şirketine devretmiş olup, şirket taşıeron firmalar kullanmak suretiyle yolcu taşımacılığı faaliyetini gerçekleştirmektedir. LNVG, toplu taşımacılık planı çerçevesinde belirlenen asgari kalite standartlarını, yetki belgesi ile vermektedir. Her hat için yetkilendirme süresi 8 yıldır.

Sözleşme Şekli

2005'de gerçekleştirilen yeni yetkilendirme sürecinde VLG, ticari hatlarla ilişkili olarak otomatik yetkilendirme beklerken, ilk defa özel sektör kuruluşu Hülsmann devreye girmiş ve ticari hatlar rekabete açılmıştır. LNVG kaliteyi esas alan bir yaklaşımla gerçekleştirdiği ihale sonucunda yetkiyi Hülsmann'a vermiştir. Hülsmann şirketine kamu tarafından direkt bir sübvansiyon ödenmemektedir.

Stratejik Hedefler

Ticari hatların gelen talep üzerine belediyeden özel sektöre devredilmesinin temel hedefi; toplu taşımacılığı vatandaşın ihtiyacına göre yaygınlaştırmak, çevre dostu araçların kullanımını sağlamak, noktalar arasındaki sefer sayısını artırmak ve en küçük yerleşim yerine dahi ulaşabilmektir.

Toplu Taşımacılık Hizmeti

Özel operatör, ZGB'nin oluşturduğu tarife sistemini ve sonraki artış oranlarını kabul etmektedir. ZGB bölgedeki tüm toplu taşımacılık sistemindeki asgari hizmet standartlarını belirlemektedir. Hizmet standartları arasında zorunlu otobüs durakları ve tren ve metroya ulaşım için gereken zorunlu sefer saatleri yer almakla birlikte otobüslere ilişkin asgari şartlar oluşturulmamıştır. Faaliyetlere ilişkin tüm detaylar operatör tarafından belirlenecektir. Ancak, hizmet tipindeki her değişiklik LNVG ile müzakere edilmelidir. Akaryakıt maliyetlerindeki artış, bilet gelirindeki düşüş gibi sebeplerle, özel durumlar haricinde, hiçbir hattaki araç-km hizmeti değiştirilememektedir.

Mülkiyet

Kara yolları yerel ve ulusal yönetimlere aittir, araçlar özel sektör operatörüne veya taşeronlarına ait olup, otobüs durakları Hülsmann ve VLG'ye aittir.

Maliyet ve Gelirler

Bütün operasyonel ve akaryakıt gibi temel kullanımların maliyetleri özel sektör operatörüne aittir. Hiçbir sübvansiyon olmaksızın maliyetler bilet gelirleri ile karşılanmaktadır. Öğrencilerin biletlerinin belirli bir kısmı bölgesel yönetim tarafından karşılanmaktadır.

İzleme

İzlemeye ilişkin bir uygulama olmamakla birlikte, hizmet arzının gerçekleşmemesi durumunda yetki belgesinin iptali mümkündür.

6.8. Avrupa Birliği'nde Şehir İçi Yolcu Taşımacılığı Uygulamaları

6.8.1. İspanya

İspanya, siyasi yapısı bakımından diğer AB ülkelerinden önemli farklılıklar taşımakta olup, sekiz otonom bölgeyi kapsamaktadır.³⁷ Bu kapsamda şehir içi taşımacılığa ilişkin mevzuat ve uygulama üç seviyede değerlendirilmektedir:

- Yerel veya Belediyeler Seviyesi: Yerel yönetimler bölge sınırları içerisinde taşımacılık hizmeti sağlamakta olup, bu alanda 8.180 adet belediye hizmet vermektedir.
- Bölgesel veya Otonom Bölgeler Seviyesi: Bölgesel hükümetler, otonom bölgelerde yer alan iki veya daha fazla belediyeye hizmet vermektedir. Bu şekilde 17 bölge söz konusu olup, bunlardan sekizi otonomdur.

³⁷ Bu bölgeler, Andalusia, Castilla y Leon, Catalonia, Valencia, Galicia, Madrid, Basque, Asturias ve Castilla-La Mancha'dır.

- Ulusal Seviye: Kalkınma Bakanlığı iki veya daha fazla otonom bölge arasındaki taşımacılık faaliyetlerinden sorumludur.

Toplu Taşımacılık Otoritesi ile ilgili tek bir belirli yasal yapılanma mevcut olmamakla birlikte, İspanyolca kısaltması ATP olan bir düzenleyici otorite mevcuttur. Her bölge için oluşturulan ATP, sosyal yapı itibarıyla taşımacılıkla ilgili geniş bir yetki dağılımının söz konusu olduğu ülkede düzenleyici bir yapıdır. ATP’de yerel yönetimler, bölgesel hükümetler, zaman zaman ulusal yönetimler ve sosyo-ekonomik ve özel sektör operatörleri temsil edilmekte olup, karar gücü çoğunlukla bölgesel yönetimlerde. ATP’nin amacı; farklı politika ve hizmetlerde uyumun ve kurumsal koordinasyonun sağlanmasıdır. Bu kapsamda, ana başlıklar olarak coğrafi planlama, finansal planlama, tarife düzenlemeleri, altyapı inşaatı ve değerlendirme gibi fonksiyonları gerçekleştirmektedir.

Kamusal İşler ve Taşımacılık Bakanlığı tarafından uygulanan Altyapı ve Taşımacılık Stratejik Planı, taşımacılık politikalarının AB entegrasyonunu sağlamaya yönelik olarak oluşturulmuştur. Öte yandan, Çevre Bakanlığı tarafından uygulanmakta olan Şehir içi Çevre Stratejisi de her taşımacılık modunun uygun bir kurumsal altyapıya ulaşmasını hedeflemektedir.

Şehir İçi Taşımacılıkla İlgili Kuruluşlar

Ulusal Taşımacılık Konferansı uyarınca merkezî ve yerel yönetimlerin koordinasyon ve iş birliği, Taşımacılık Planlaması Kanunu ile gerçekleştirilmektedir. Söz konusu konferansa Taşımacılık Bakanı ve taşımacılıkla ilgili bölgesel yetkililer katılmaktadır; konferansın amacı ülke genelinde ortak bir taşımacılık ağı oluşturmaktır. Konferans kararları çerçevesinde yerel ve bölgesel uygulamaların yönlendirilmesi *Taşımacılık Genel Koordinatörleri Kurulu* tarafından gerçekleştirilmektedir. Yolcu taşımacılığı şirketlerinin kurduğu en etkin birlikler aşağıda verilmiştir.

- *Ulusal Otobüs Taşımacılığı Federasyonu (FENEBUS)*: Sektördeki en etkin kuruluş olup, 18.613 araçlık bir filoya sahip olan 33 bölgesel ve sektörel birlik ve 2.753 şirketin katılımı ile oluşmuştur (sürekli hizmetin %76’sı, servis taşımacılığının %26,5’i, şehir içi ve banliyo taşımacılığının %21’i ve otobüs duraklarının %61,5’i temsil edilmektedir. Şehir içi ve banliyo otobüs taşımacılığının %21 oranındaki kısmı bu yapı içinde temsil edilmektedir.
- *İspanyol Yolcu Taşımacılık Şirketleri Federasyonu (ASINTRA)*: Kara yolu taşımacılığının tüm modları temsil edilmekte olup, 26 federal organizasyon ve direkt taşımacı şirketi içermektedir. 1.869 şirket, 19.680 araç ve 40.000 çalışanı temsil etmektedir.
- *Şehir İçi Toplu Taşımacılık Yönetim Şirketleri Birliği*: Büyükşehirlerde şehir içi taşımacılığı sağlayan kamu ve özel sektör otobüs, metro ve raylı sistem işletmecilerinden oluşmaktadır. Metro taşımacılığının tamamını ve otobüsle taşımacılığın %78’ini temsil etmektedir.

Sendikalaşma: Gerek kamunun sağladığı taşımacılık hizmetleri ve gerekse kara yolu taşımacılığı çalışanlarının üye olduğu etkin sendikalar İşçi Komisyonu (Comisiones Obre-

ras-CCOO) ve Genel İşçi Birliğidir (Unión General de Trabajadores-UGT). Bu sendikalar kimi zaman yerel yönetimlerde ve kimi zaman ilgili kuruluşlarda da temsil edilmektedir.

Şehir İçi Taşımacılıkta Belgelendirme

Kara Taşımacılığına İlişkin Kanun (LOTT)'un 47. maddesi uyarınca ilgili taşımacılık faaliyetinde bulunabilmek için Kamu İşleri ve Taşımacılık Bakanlığı ve ilgili bölgesel kuruluşlardan profesyonel yeterlilik belgesi alınması gerekmektedir. Sektörde çalışacaklara uygulanacak ilk yeterlilik şartları ve periyodik eğitim zorunlulukları AB uyum süreci kapsamında 2003/59 sayılı Direktif ile belirlenmiştir. Bu Direktif 2008 yılından itibaren, yolcu taşımacılığı faaliyeti gerçekleştirecekler için Profesyonel Yeterlilik belgesi bulundurmaya zorunlu kılmiştir; direktife göre şoförlerde orta seviye meslek lisesi ve lise mezuniyeti şartı aranmamaktadır. Metro şoförleri için elektrik/elektronik dalında orta seviye mesleki eğitim zorunlu tutulmuştur. Belgenin alınması için belirlenen kriterlerin sağlanması, sınavda başarılı olunması ve temel bilgilerin periyodik olarak geliştirilmesini amaçlayan eğitimlere katılım gerekmektedir. Eğitim programları %50 teorik, %50 pratik eğitim olarak uygulanmaktadır. Raylı sistem taşımacılığına ilişkin olarak da 2003/39 sayılı bir diğer AB Direktifi uygulanmaktadır.

Şehir İçi Taşımacılıkta İstihdam Durumu

Tablo 27'de verilen 2006 verilerine göre, İspanyol taşımacılık sektöründe maaşlı olarak çalışan sayısı yaklaşık 600.000 kişidir; bunun %32,8 oranındaki kısmı şehir içi taşımacılık alt grubunu oluşturmaktadır.

Tablo 27. İspanyol Kara Taşımacılığı Sektöründe İstihdam (2006)

	Toplam Kara Yolu Şoförü Sayısı (Kara Yolu + Raylı sistem)	Toplam Kara Yolu Şoförü	Şehir içi / Banlıyo	Taksi	Raylı Sistem	Metro
Toplam Sayı	598,253	401,770	86,846	78,982	20,721	9,934
	100 %	67.20%	14.50%	13.20%	3.50%	1.70%
Maaşlı	414,104	278,967	84,146	20,336	20,721	9,934
Süresiz	308,785	201,181	63,339	14,967	20,175	9,123
Erkek	278,404	181,683	57,685	14,056	18,114	6,866
Kadın	30,381	19,498	5,654	911	2,061	2,257
Geçici	105,319	77,786	20,807	5,369	546	811
Erkek	94,437	72,654	15,977	4,967	376	463
Kadın	10,882	5,132	4,830	402	170	348
ESNAF	184,149	122,803	2,700	58,646	0	0
Erkek	174,902	116,131	2,395	56,646	0	0
Kadın	9,247	6,672	305	2,270	0	0

Şehir İçi Taşımacılıkta Maliyetler, Gelirler ve Sübvansiyon

İspanyol şehir içi taşımacılık hizmetine ilişkin olarak verimlilik, önem arz eden hususlar arasında yer almaktadır. Araç ve km başına maliyetler şehirlere göre önemli ölçüde farklılık

arz etmekte olup, mevcut veri, büyük ölçüde otobüs taşımacılığına ilişkindir. **Tablo 28'**de İspanyol şehirleri bazında maliyetler verilmiştir; sırasıyla Barselona, Valensiya ve Madrid şehir içi otobüs taşımacılığının en yüksek olduğu şehirlerdir. Madrid ayrıca, banliyo otobüs taşımacılığında da en üst seviyededir. **Tablo 27'**de hafif raylı/tramvay taşımacılığı maliyetlerinin diğer modlara göre Barselona ve Madrid'de çok daha yüksek olduğu açıklıkla görülmektedir. **Tablo 29'**da şehirler bazında bilet satış gelirleri, araç ve km bazında verilmiştir ve en yüksek bilet geliri sırasıyla Barselona, Madrid ve Valensiya'dan oluşmaktadır. **Tablo 28** ve **Tablo 29'a** göre, genel olarak şehirler bazında bilet satış gelirleri, araç ve km bazında maliyetlerin altındadır. **Tablo 30'**da ise, sağlanan sübvansiyon miktarının 0,02 avro ile 2,87 avro arasında değiştiği görülmektedir.

Tablo 28. İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Maliyetler (2007)

Şehir	Şehir İçi Otobüs	Banliyo Otobüs	Metro	Hafif Raylı / Tramvay
Madrid	3.854	2.181	3.815	10.733
Barcelona	6.146	1.606	4.043	11.032
Valencia	5.154	1.539	n.d.	n.d.
Murcia	3.548	n.d.	-	n.d.
Sevilla	5.179	n.d.	-	-
Asturias	3.328	n.d.	-	-
Málaga	5.500	n.d.	-	-
Gran Canaria	3.972	1.863	-	-
Mallorca	3.446	1.442	n.d.	-
Bahia de Cádiz	-	n.d.	-	-
Granada	2.750	1.644	-	-
Alicante	4.355	2.997	-	6.400
Vigo		2.522	-	-
Pamplona		3.214	-	-

Banliyo otobüsleri ise gerek maliyet bazında ve gerekse gelirler bazında daha düşük tutarlarda seyretmektedir. Maliyet 1,4-2,18 avro; gelirler ise 0,95-1,8 avro aralığındadır. Bu kapsamda, araç ve km bazında banliyo taşımacılığı için sağlanan sübvansiyon tutarlarının daha düşük olduğu **Tablo 30'**da görülmektedir. Yüksek maliyetler ve göreceli olarak düşük bilet gelirleri sebebi ile hafif raylı sistem ve tramvaylara devlet tarafından sağlanan sübvansiyon tutarlarının, özellikle Barselona'da çok yüksek olduğu tespit edilmektedir.

Şehir İçi Taşımacılık Talep ve Arzu

Şehir içi taşımacılığa ilişkin verilere göre 2007 yılında gerçekleştirilen seyahatlerin %52 oranındaki kısmı şehir içi ve banliyo otobüsleri ile; %13 oranındaki kısmı metro ile ve %10 oranındaki kısmı da banliyo treni ile gerçekleştirilmiştir. En çok sübvansiyon edilen hafif raylı sistemdir; tramvayın kullanımı %1 ile sınırlı kalmıştır.

Şehirde yaşayan bir kişi yılda ortalama 83, haftada ise 2 seyahat gerçekleştirmektedir. Bu tespit, ortalama bir İspanyol vatandaşının günlük şehir içi ulaşımını %43 oranında özel aracı ile gerçekleştirdiğini doğrulamaktadır. Bu durumun temel sebebi; 8.100 yerel yöneti-

min sadece nüfusun yoğun olduğu bölgeler ve büyükşehirlerin dâhil olduğu 120'sinde toplu taşımacılık faaliyetlerinin kamusal olarak gerçekleştirilmesidir.

Tablo 29. İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Bilet Ücretleri (2007)

Euro Şehir	Şehir İçi Otobüs	Banliyo Otobüs	Metro	Hafif Raylı / Tramvay
Madrid	2.335	0.932	1.978	2.000
Barcelona	2.507	0.951	2.573	4.155
Valencia	2.034	1.292	n.d.	n.d.
Murcia	1.744	n.d.	-	n.d.
Sevilla	2.101	n.d.	-	-
Asturias	2.559	1.187	-	-
Málaga	2.750	1.052	-	-
Gran Canaria	1.888	1.416	-	-
Mallorca	1.890	1.291	n.d.	-
Bahia de Cádiz	-	n.d.	-	-
Granada	1.987	1.524	-	-
Alicante	2.624	1.862	-	1.820
Vigo		1.862	-	-
Pamplona		2.328	-	-

Tablo 30. İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Sübvansiyonları (2007)

Euro Şehir	Şehir İçi Otobüs	Banliyo Otobüs	Metro	Hafif Raylı / Tramvay
Madrid	1.519	1.248	1.837	8.733
Barcelona	2.870	1.262	1.231	19.036
Valencia	0.024	0.292	n.d.	n.d.
Murcia	n.d.	n.d.	-	n.d.
Sevilla	0.002	n.d.	-	n.d.
Asturias	1.444	n.d.	-	-
Málaga	2.315	0.429	-	-
Gran Canaria	0.477	0.368	-	-
Mallorca	1.827	0.368	n.d.	-
Bahia de Cádiz	-	n.d.	-	-
Granada	0.763	0.121	-	-
Alicante	1.733	1.136	-	4.580
Vigo		1.070	-	-
Pamplona		0.803	-	-

Yolcu sayısı-km, taşımacılık talep analizlerinde sıklıkla kullanılan değişkenlerden biridir ve gerek yolcu hacmini ve gerekse mesafeyi dikkate almaktadır. **Tablo 31'**de 2007 yılı itibarıyla, İspanyol şehirlerinde taşımacılık modlarına göre yolcu sayısı-km verisi sunulmuştur. Madrid ve Barselona söz konusu verinin en yüksek olduğu şehirler olup, bu durum demografik özelliklerin ve toplu taşıma ağının genişliğinin bir sonucudur. Ayrıca, metro ve banliyo trenlerinin yüksek yolcu sayısı-km verisi, yüksek maliyetlere ve sübvansiyonlara rağmen bu sistemlerin kullanımının yaygınlığını işaret etmektedir. **Tablo 31'**de yer alan şehirler arasın-

daki farklılıklar dikkate alındığında, şehir içi taşımacılık planlamasında bölgesel demografik özelliklerin önemli bir belirleyici olması gerektiği görülmektedir. İspanya'nın dört büyük şehrinde toplu taşımacılık modlarının kullanım oranı değerlendirildiğinde, Madrid, Barselona ve Valencia'da yaygın kullanımın raylı sistem; Seville de otobüs olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 31. İspanyol Şehirleri Yolcu Sayısı - Km Bazında Şehir İçi Taşımacılık Talebi (2007)

Şehir	Şehir İçi Otobüs	Banliyo Otobüs	Metro	Hafif Raylı / Tramvay	Banliyo Tren	Total
Madrid	1.762	4.118	4.807	121	3.532	14.340
Barcelona	799	1.690	2.162	104	3.586	8.341
Valencia	313	195	433	35	750	1.727
Murcia	128	n.d.	-	n.d.	163	291
Sevilla	291	162	-	n.d.	153	606
Asturias	86	n.d.	-	-	230	315
Málaga	228	n.d.	-	-	163	391
Gran Canaria	n.d.	503	-	-	-	503
Mallorca	n.d.	185	n.d.	-	95	280
Bahia de Cádiz	-	101	-	-	65	166
Granada	n.d.	144	-	-	-	144
Alicante	55	142	-	10	-	207
Vigo		61	-	-	-	61
A Coruña		77	-	n.d.		77

Tablo 32. İspanyol Şehirleri Yolcu Koltuğu- Km Bazında Şehir İçi Taşımacılık Arzı (2007)

Şehir	Şehir İçi Otobüs	Banliyo Otobüs	Metro	Hafif Raylı / Tramvay	Banliyo Tren	Total
Madrid	7.581	10.494	32.941	280	10.091	61.387
Barcelona	3.881	5.752	13.030	418	11.453	34.534
Valencia	2.310	794	2.820	259	1.716	7.899
Murcia	633	n.d.	-	n.d.	412	1.045
Sevilla	1.430	720	-	-	622	2.772
Asturias	445	n.d.	-	-	1.073	1.518
Málaga	964	554	-	-	263	1.781
Gran Canaria	1.094	1.508	-	-	-	2.602
Mallorca	1.226	532	n.d.	-	513	2.271
Bahia de Cádiz	-	300	-	-	244	544
Alicante	406	371	-	107	-	884
Vigo		928	-	-	-	928
Pamplona		836	-	-	-	836
A Coruña		614	-	n.d.	-	614
Zaragoza	1.144	299	-	-	-	2.443
Vizcaya	n.d.	n.d.	2.392	n.d.	n.d.	2.392

Şehir içi toplu taşımacılık arzının değerlendirilmesi amacıyla km başına düşen koltuk sayısı kullanılmaktadır. **Tablo 32**, söz konusu verinin İspanyol şehirlerindeki durumunu

göstermektedir. Doğal olarak demografik yapı sebebiyle Madrid ve Barselona'da toplu taşıma arzı daha yüksektir. Her iki şehirde de arzın yaklaşık yarısı metro ile karşılanmaktadır. Daha küçük şehirlerde ise, otobüsle şehir içi taşıma arzı diğer modlara göre daha yüksektir.

6.8.2. İtalya

İtalyan şehir içi taşımacılığında Turin, Milana, Trieste'te şehir içi ve banliyo otobüsleri; Roma ve Naples'de tramvay; Roma, Milano ve Cenova'da metro kullanılmaktadır. Otobüs taşımacılığı ana ulaşım aracı olup, 1.100 şirket tarafından sağlanmakta ve toplam hizmetin şehir içinde %18 ve şehir dışında %67'sini gerçekleştirmektedir. Çok sayıda otobüs işletmesi arasındaki en büyükler, 2014 yılı itibarıyla yıllık 100 milyon avronun üzerinde mali zarar açıklamaktadır. Diğer Avrupa ülkelerinde ilk beş büyük şirketin toplam araç sayısı-km verisindeki payı %60 iken, dağılmış bir yapıya sahip İtalyan şehir içi taşımacılık sektöründe bu oran %30 seviyesindedir. Şirketlerin %90 oranındaki kısmı sınırlı bir yerel alanda faaliyet göstermektedir. Kamuya ait şirketler ise, özellikle personel sayısı açısından gerekenin üstünde bir büyüklüğe sahiptir.

2012 yılına kadar şehir içi taşımacılığa ilişkin bağımsız bir otorite olmamakla birlikte, 2014 yılında faaliyete başlayan Taşımacılık Düzenleme Otoritesi (ART) Avrupa'daki ulaşım sektörünü düzenleyen ilk bağımsız kuruluştur. ART, altyapı ve hizmetlere ilişkin dikey sorumluluklarının yanı sıra içinde şehir içi toplu taşımacılık ve taksiciliğin de bulunduğu ulaşım sektörlerine ilişkin düzenlemeler gerçekleştirmektedir.³⁸

Şehir İçi Taşımacılığın Yapısal Gelişimi³⁹

İtalya'da kamusal hizmetlerde mevcut durum, endüstriyel belediyeçilik olarak tanımlanabilecek toplu taşımacılık dâhil birçok hizmetin belediyelerin girişimci bir yaklaşımla gerçekleştirmesi şeklindedir. Bu yaklaşım, şehirlere göç ve bölgesel özelliklerin oluşturduğu sıkıntıları aşarak endüstriyellemeye önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Bu yapıya ulaşana kadar sistem, ekonomik büyüme ve şehirleşmenin yoğunlaşması sebebiyle birçok sıkıntı yaşamıştır. Bu sıkıntılardan en önemlisi; yerel taşımacılık birimlerinin finansal açıklarının ulusal bir fon tarafından karşılanması sebebiyle yerel yönetimlerin finansal sorumluluklarındaki gevşemidir. Bunun sonucunda ise, hizmetlerin ulusal bütçeye yükü artmış; rekabetin söz konusu olmaması sebebiyle şehir içi taşımacılık sektöründe düşük verimlilik, büyük ölçüde fazla istihdamdan kaynaklanan yüksek maliyetler ve müşteri memnuniyetinin göz ardı edilmesi gibi yapısal sorunlar ortaya çıkmıştır. Artan finansal yük, bir döngü içerisinde kalitenin düşmesine sebep olmuş ve sosyal hizmetlerde önemli aksamalarla birlikte özel araç kullanım oranının artması sonucunu doğurmuştur. 1990'lı yılların başından itibaren İtalyan kamu yönetiminde yetkinin tabana yayılması şeklinde bir yapı oluşturulmuştur. İlk olarak günlük operasyonlar ile kısa ve uzun dönem planlama fonksiyonları ayrıştırılmış ve yerel yönetimler tarafından idare edilen operatörlerin (özel kurumlar) operasyonel ve bütçesel sorumlulukları artırılmıştır. Özel kurumların devletin ortak olabildiği anonim şirketlere dönüşümü sağlanmış; yerel yönetimlerin ilgili birimleri ayrı birimler olarak tanımlanmış

³⁸ http://turinschool.eu/files/turinschool/ISS14_Paniccia.pdf

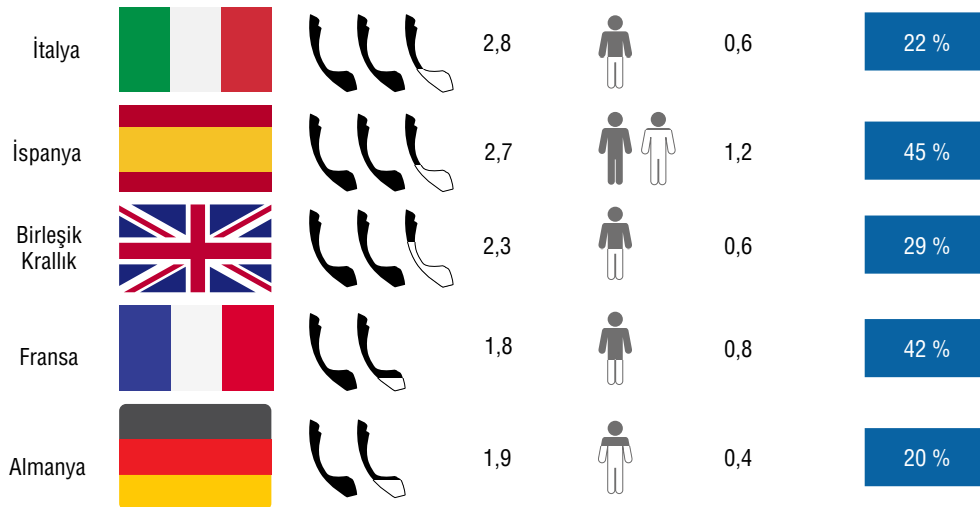
³⁹ http://www.ciriec.ulg.ac.be/fr/telechargements/WORKING_PAPERS/WP08-08.pdf

ve kontrat şemaları kapsamında kalite ve maliyet değişkenlerinin teminat altına alınması yoluna gidilmiştir. Kanun yolu ile otobüs, metro, tramvay ve raylı sistemlerin tamamının işletimi mevcut durumda 8.000'den fazla olan yerel yönetimlere aktarılmış, sübvansiyonlar azaltılmış ve rekabete açılmıştır. Bu çalışmalarda temel iki dayanak, kamusal inisiyatif ve kontrollü rekabet olarak tanımlanabilmektedir. Sonuç olarak, 2005 yılı sonuna kadar şehir içi toplu taşımacılık faaliyetleri açık ihale usulüyle özelleştirilmiştir. Ancak, bu süre önce 1 yıl; daha sonra yerel yönetimlerin kamu operatörünün en az %20 payının özelleştirilmesi veya hizmetlerin asgari %20'sinin özel sektöre devredilmesi şartına bağlı olarak 2 yıl daha uzatılmıştır. Ayrıca yeni kuruluşların, iki veya daha fazla operatörün birleşmesi ile yapılandırılması şartı getirilmiştir.

Şehir İçi Taşımacılığın Yapısı⁴⁰

Şehir içi taşımacılık sağlık hizmetlerinden sonra İtalya'daki en büyük hizmet sektörü olup, yıllık yaklaşık 13 milyar avro tutarında çıktı sağlarken 130.000 çalışana sahiptir. 2014 itibarıyla yapısal sorunların bir kısmının hâlâ devam ettiği görülmektedir. Diğer Avrupa ülkelerinde ilk beş büyük şirketin toplam araç sayısı-km verisindeki payı %60 iken, dağılmış bir yapıya sahip İtalyan şehir içi taşımacılık sektöründe bu oran %30 seviyesindedir. Çok sayıda küçük operatörün faaliyet göstermesi dışında **Şekil 27**'de gösterildiği üzere toplu taşıma kullanma oranı %22 civarındadır. Bu oran diğer büyük Avrupa ülkelerinden Almanya'dan daha yüksek, diğer ülkelerden düşük, İspanya'nın önemli derecede altındadır. Öte yandan, toplu taşıma sisteminin performans göstergelerinden biri olan ortalama ticari hız İtalya'da büyük şehirlerde saatte 20,2 km ve hatta yoğun zamanlarda 12 km'ye düşmekte; bu da iş gücü verimliliği ve hizmet maliyetini önemli ölçüde artırmaktadır.

Şekil 27. Bazı AB Ülkeleri ve İtalya Şehir İçi Toplu Taşıma Arz ve Talebi



⁴⁰ <http://www.nomisma.it/index.php/en/newsletter-en/focus-on/item/696-6-november-2014-lpt-a-possible-reform/696-6-november-2014-lpt-a-possible-reform>

İtalyan şehir içi taşımacılık sektöründe özetlenen sıkıntılar, düşük bilet geliri ve yüksek maliyetler şeklinde parasal sonuçlar doğurmaktadır. Ortalama olarak İtalya'da bilet gelirleri, faaliyet maliyetlerinin %32 oranındaki kısmını karşılayabilmektedir. Bu oran Fransa'da %46, İspanya'da %58, İngiltere'de %64 ve Almanya'da %83 seviyesindedir. Sonuç olarak gereken sübvansiyon hizmet, km başına 2,4 avro olarak belirlenmiştir. (Fransa'da 2,2 avro/km, İspanya'da 1,7 avro/km, İngiltere'de 0,8 avro/km ve Almanya'da 0,9 avro/km seviyesindedir.)

6.8.3. Avusturya

Avusturya şehir içi toplu taşımacılık sektöründe sınırlı sayıda özel şirket çalışmakta olup rekabet seviyesi düşüktür. Liberalizasyonun sağlanması için son dönemde zorunlu ihale uygulaması⁴¹ başlatılmış ve tek hatta birden fazla şirketin lisans almasına imkân verilmiştir. Avusturya'nın geleneksel yapısı içinde otobüs taşımacılığını özel sektör; daha yüksek yatırım gerektiren raylı sistemler kamu tarafından işletilmektedir. Özel araçların yaygınlaşması da toplu taşımacılığı mali olarak son derece olumsuz etkilemiştir. Bu kapsamda, özellikle ihtiyaç sahibi bireyler için devlet, birçok kamu hizmetinde olduğu gibi sübvansiyon sağlamaya devam etmektedir. 1980'li yılların sonunda toplu taşımacılık faaliyetlerinin koordinasyonu ve entegrasyonunu sağlamak amacıyla ilk taşımacılık kuruluşu oluşturulmuş, ancak şehir içi haricinde toplu taşımacılık kullanımı azalmış; Maastricht kriterleri çerçevesinde bütçe sınırlamaları sebebiyle taşımacılık maliyetlerinin azaltılması gerekmiştir.

Sektörün Yapısı

Avusturya'da şehir içi taşımacılık faaliyetleri şehir bazında belediyelerin iştiraki olan 700'e yakın şirket tarafından sağlanmaktadır. Bu şirketlerin en büyüğü Wiener Linien AG olup, 8.000'e yakın çalışanı ile 5 metro hattı, 32 tramvay hattı ve 88 otobüs hattı ile yılda 747 milyon kişiye hizmet vermektedir. Benzer şekilde Grazer, Linz ve Salzburg gibi şehirlerde de toplu taşımacılık hizmeti sağlanmaktadır. Merkez dışında 3.000'e yakın çalışanı ve 2.097 otobüsü ile ÖBB-Postbus şirketi ana hizmet sağlayıcıdır. ÖBB, Avusturya şehir içi taşımacılık hizmetlerinin %20'sini ve otobüs taşımacılığının yaklaşık yarısını sağlamaktadır. ÖBB, yüksek işçi maliyetlerine rağmen piyasa payını Dr.Richard ve Blaguss gibi **Tablo 33**'te detay bilgileri verilen şirketlere karşı korumak durumundadır. Sektörde toplam 3.500 otobüs çalışmakta olup büyük ve 10'dan az otobüsle hizmet veren küçük şirketlerden oluşmaktadır.

Tablo 33. Avusturya Şehir İçi Toplu Taşımacılık Sektörü

Şirket	Çalışan Sayısı	Yıllık Yolcu Sayısı (milyon)	Ciro (milyon Euro)
Wiener Linien	8000	747	747
Grazer Verkehrsbetriebe		98	44
Linz Linien AG		91	33
Innsbrucker Verkehrsbetriebe		45	24
Salzburger Stadtbuss		35	

⁴¹ AB'de şehir içi toplu taşımacılık sektöründe son dönemde uygulanmakta olan rekabetçi ihale uygulamaları bu raporun 3. bölümünde açıklanmıştır.

Şirket	Çalışan Sayısı	Yıllık Yolcu Sayısı (milyon)	Ciro (milyon Euro)
ÖBB-Postbus	3.950	235	321
Dr. Richard	1.350		92
Blaguss			73

Dr.Richard bir aile şirketi olup, Avusturya'nın farklı şehirlerinde 202 hatta 1.350 çalışanı ve 800 otobüsü ile hizmet vermektedir. Blaguss ise, 245 otobüs ile Viyana'da ve Austria Sabtours ise kuzey Avusturya'da 100 otobüs ile hizmet vermektedir. Piyasanın %10 oranındaki kısmı, 10 otobüsten az araçla hizmet veren küçük özel şirketlerin kontrolündedir. Şirketlerin tamamının limited veya adi şirket olarak yapılanmış olması sebebiyle ortaklık yapıları karmaşık değildir ve rakipler arasında iş birliği söz konusu değildir.

Şehir İçi Taşımacılığa İlişkin Mevzuat ve Düzenlemeler

Avusturya'da şehir içi taşımacılık 1997 yılından bu yana ulusal taşımacılık birlikleri⁴² tarafından organize edilmektedir. **Tablo 34'**te kurulan sekiz birliğin özellikleri verilmiştir.⁴³

Tablo 34. Avusturya Şehir İçi Toplu Taşımacılık Birlikleri (2004)

Taşımacılık Birliği	Taşımacılık Şirketi Sayısı	KM Network	Hat Sayısı
VOR	14	8.000	351
OÖVV	44	9.200	280
VVV	26	1.250	100
VVST	64	10.000	500
SVV	17	3.089	123
VVT	32	4.000	227
VVNB	28	19.154	397
VVK	13	3.000	181

Bu kuruluşlar, hizmetin oluşturulması ve geliştirilmesi, gelir ve sübvansiyonun belirlenmesi ve standart ücretler ve entegre bir bilgi sisteminin işletilmesini sağlamaktadır. Ancak, uygulamada olan mevzuatta 1980'li yıllardan bu yana çok fazla değişiklik yapılmış olması sebebiyle AB müktesebatı da eklendiğinde, kanun ve yönetmelikler oldukça karmaşıktır. Organizasyon ve Finansman Yerel ve Bölgesel Taşımacılık Kanunu (ÖPNRV-G) ile; hizmetlere ilişkin kurallar Yolcu Taşımacılığı Hatları Kanunu (KlfG) ile regule edilmiştir ve ayrıca Federal Kamu İhale Kanunu da mevzuatın bir parçasıdır. ÖPNRV-G uyarınca yerel yönetimler yerel ve bölgesel taşımacılık planlamasından sorumludur ve otobüs hatlarına ilişkin lisans devirlerini bu birimler gerçekleştirmektedir. 2006 yılından itibaren sistemin mali sorumluluğu da yerel yönetimlere devredilmiş ve sübvansiyon tedricen azaltılmaya başlanmıştır. 1980 sonrası dönemde yerel yönetimler sekiz tane taşımacılık birliği kurmuştur ve birlikler bölgesel olarak bileşmiştir. ÖPNRV-G, her birliğin taşımacılık şirketleri dışında

⁴² Verkehrsverbünde

⁴³ http://www.ciriec.ulg.ac.be/fr/telechargements/WORKING_PAPERS/WP09-08.pdf

yerel birim temsilcilerinden oluşan bir izleme komisyonu oluşturmasını gerektirmektedir. Bu birliklerin kanunen belirlenmiş görevleri:

- Standart bir ücret sisteminin uygulanması,
- Taşımacılık hizmetinin koordinasyonu ve taşımacılık hizmeti kontratlarının oluşturulması
- Muhasebe, tazminat ödemeleri ve sübvansiyonların izlenmesi,
- Satış ve pazarlamanın gerçekleştirilmesi,
- Kalitenin sağlanması

1990'lı yılların sonuna doğru sübvansiyon tamamen ortadan kalkınca, taşımacılık faaliyetlerinin ayrıştırılması ve özel sektör şirketlerine devri gündeme gelmiştir. Kâr amaçlı olan şirketler, öğrenciler, emekliler ve engelliler için sağlanan ücret desteğine rağmen, zardaki bazı hatları kapatma durumuna gelmiştir. Federal bütçeden söz konusu kayıpların karşılanması mümkün olmayınca yerel yönetimler destek sağlamıştır. Yasal değişiklik yapılarak şirketlerin ekonomik olarak yeterli desteklerinin sağlanması uygulaması AB tarafından onaylanmamıştır. Sonuç olarak, mevcut kontratlar iptal edilmiş; 2006 yılında ek hizmetleri içeren kontratlar tekrar yapılandırılmıştır. Yeni düzenlemeye göre yerel yönetimler, çok kullanılan hatlar, mevcut hatlardaki ek hizmetler ve mevcut hatların genişletilmesinden doğan yapılarıdaki ücretsiz yolcu tazminatı dışında sübvansiyon taşımayan standart kontratları ihale edebilecektir. KİG'e göre yolcu taşımacılığı yapacak şirketlerin lisansının olması gerekmektedir. Lisans alabilmek için gereken şartlar; belirlenen profesyonel, teknik ve ticari yeterlilikleri sağlamaktır. Aynı hat için birden fazla şirketin talepte bulunması durumunda yerel yönetim paylaşım sağlayabilmektedir, ancak farklı şirketler tarafından paralel hat oluşturulmasına izin verilmemektedir ve lisans süresi 8 yıldır.

6.9. Genel Değerlendirme

Avrupa Birliği (AB) başlangıçta 6 kurucu üyenin ortaklığıyla kurulmuş; Temmuz 2013 itibarıyla üye sayısı 28'e ulaşmıştır. Kültürel farklılıkların dışında üye ülkelerin mevzuatları ve altyapıları da önemli farklılıklar arz etmekle birlikte, uyum süreçleri ve düzenlenen birçok husustaki mevzuat, yapısal ve yasal yeknesaklaşmayı sağlamaya çalışmaktadır. Özellikle son yıllarda üye olan ülkelerin (Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan gibi) gelişmekte olan ülke niteliğinde olması, ekonomik etkilerin yanı sıra uyum sağlama zorluklarını beraberinde getirmiştir. AB üyesi olma süresindeki Türkiye de, 1958 yılında imzaladığı ortaklık anlaşması ile birlikte AB müktesebatına uyum hususunda önemli gelişmeler kaydetmiştir.

AB ülkelerinde şehir içi taşımacılık faaliyetleri, ülkelere özel altyapı, yolcu tercihleri ve ekonomik imkânlar çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Şehir içi toplu taşımacılık talebi 2000 yılı sonrasında üye olan ülkelere (Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Litvanya, Polonya ve Romanya) düşerken; Avusturya, Belçika, Fransa, Almanya ve Lüksemburg gibi uzun yıllar boyunca istikrarlı bir talep seviyesi yaşanan ülkelere aynı şekilde artmaya devam etmiştir. 2009 krizini daha ağır bir şekilde yaşayan İrlanda ve İspanya'da toplu taşıma talebinde sıçramalar görülmüştür. AB sınırlarında şehir içi taşımacılık temel olarak otobüs

veya raylı sistem olarak tramvay, hafif tren ve metro aracılığı ile gerçekleştirilmekte olup; 28 üye ülkede 2012 yılında yaklaşık 57 milyar yolcu taşınmıştır.

Şehir odaklı AB ekonomisinde, nüfusun %60 oranındaki kısmının şehirlerde yaşaması ve AB gayrisafi yurt içi hasılasının %85 oranındaki kısmının şehirlerde toplanmasından hareketle, şehirlerde yaşayan halkın yaşam kalitesinin mümkün olduğunca artırılması gerektiği açıklanmıştır. Şehir içi taşımacılık değerlendirilirken, ekonomik edinimler, yaşam kalitesi ve çevrenin korunması temel olarak hedeflenmektedir. *Green Paper* olarak isimlendirilen bu doküman ile, öncelikle şehirlerde yaşayan ve şehir içi taşımacılık faaliyetlerinden faydalanan halk, toplu taşımacılık şirketlerinin iş verenleri ve işçileri, şehir içi taşımacılık sektörünün aktörleri, yerel yönetimler ve ilgili birliklerin görüşlerini ortaya koymaları talep edilmiştir. Bu kapsamda, trafik sıkışıklığının yaşanmadığı şehirler oluşturmak hedeflenmiştir. Bireysel araç kullanımını azaltmaya yönelik olarak yeni altyapı yaklaşımlarının yaygınlaştırılması Londra ve Stokholm'de uygulanmakta olan şehir içi ücretlendirme sistemleri ve Barselonada uygulanmakta olan esnek otobüs hattı, esnek yükleme ve park yerleri örnek olarak verilmiştir. Ayrıca, *Daha Yeşil Şehirler* oluşturabilmek için Avrupa Konseyi (AK), gaz emisyonunun 2020 yılına kadar %20 oranında azaltılmasını hedeflemektedir. Teknolojideki gelişmelere rağmen taşımacılık, karbon emisyonunun en zor kontrol edilebildiği sektörler arasında yer almaktadır. Öte yandan, trafik ve yol verilerinin izlendiği ve paylaşıldığı *Akıllı Taşımacılık Sistemleri* (ATS) uygulamaları gündeme gelmiştir. Ayrıca, talep kontrolünde akıllı kartlar, farklı taşımacılık türlerinde veya faaliyetlerindeki inter-operasyon sistemleri, seçmeli ücretlendirme sistemleri gibi bilgi temelli uygulamalar önerilmiştir.



Bölüm 7

Şehir İçi Taşımacılık Sektörünün
OECD'deki Durumu

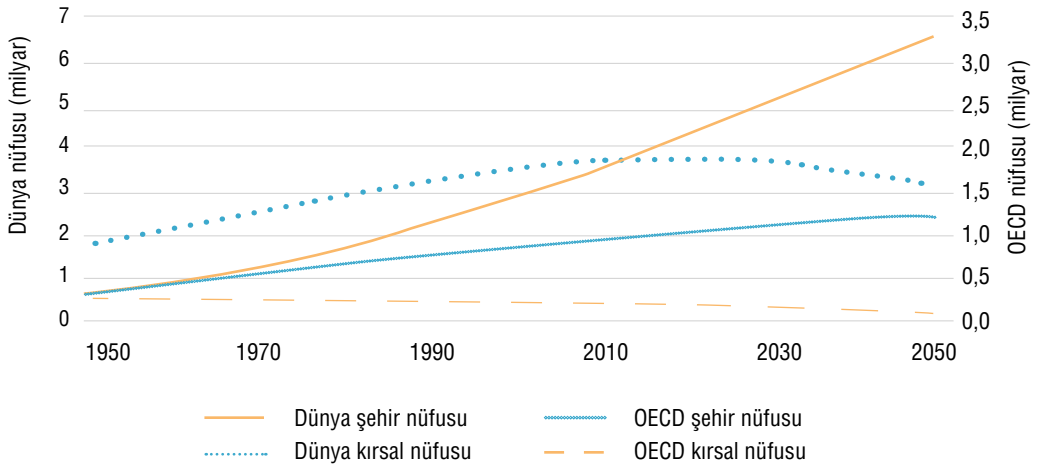


7.1. Genel Durum

Şehirleşme Oranı ve Toplu Taşıım Kullanımı

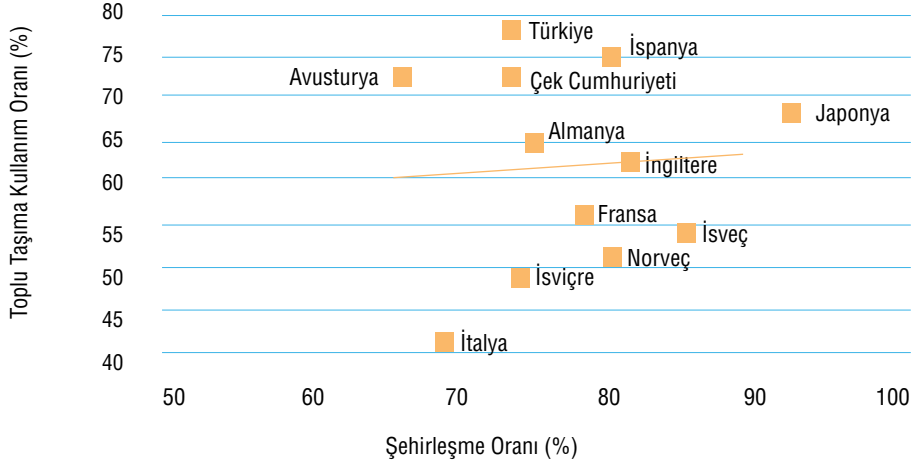
2014 yılı itibarıyla OECD ülkelerinde nüfusun %78'i şehirlerde yaşamaktadır. Avustralya (%89), Güney Kore (%82) ve Japonya (%93) şehirleşmenin en yüksek olduğu ülkeler arasındadır. Bunun yanında Slovenya (%50), Portekiz (%63) ve Polonya (%61)'daki şehir nüfusu OECD ortalamasının altında kalmaktadır. Bazı OECD ülkelerinde metropol kentlerin nüfusu, örneğin Seul (Güney Kore), Randstad (Hollanda) ve Kopenhag (Danimarka) toplam ülke nüfusunun %44-48'ini teşkil etmektedir. **Şekil 28**'de dünya ve OECD ülkelerinde şehirleşme ve nüfus trendi gösterilmiştir.⁴⁴ OECD ülkelerinde şehirleşme hâlen artmakta olsa da 2030 yılına kadar büyümenin çoğunlukla gelişmekte olan ülkelerde olması beklenmektedir. Birleşmiş Milletler'in tahminine göre 2050 itibarıyla OECD ülkelerinde nüfusun %86'sının şehirlerde yaşaması beklenmektedir.

Şekil 28. Şehirleşme ve Nüfus



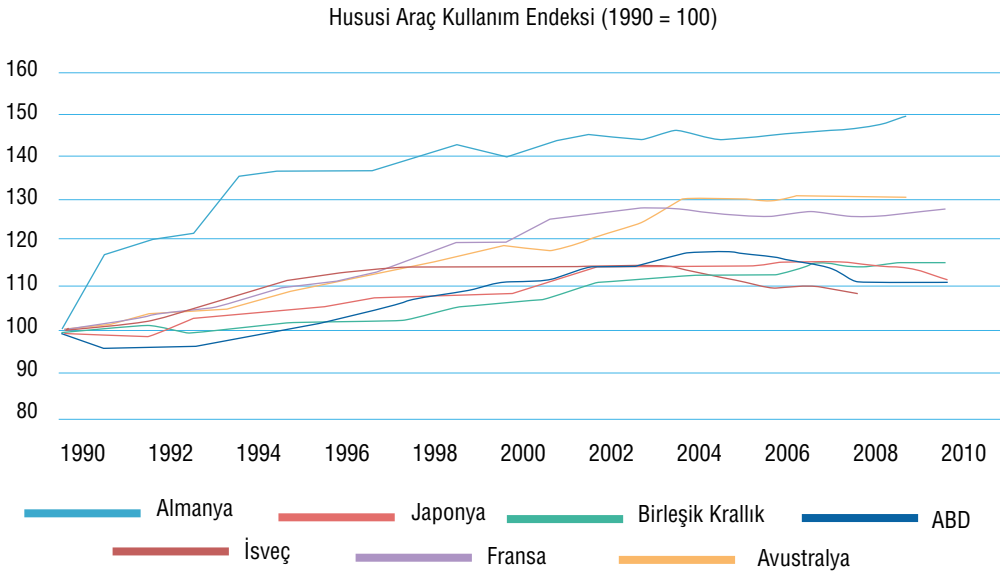
Şehirleşme oranı ulaştırma sektörü için büyük önem arz etmektedir. UITP Milenyum Şehirler veri tabanına göre, şehir içi ulaşımında toplu taşımacılığın payı Ankara'da %78 iken, Prag'da %27, Viyana'da %72 ve Tokyo'da %69 seviyesindedir. Farklılıkların sebepleri arasında; nüfus yoğunluğu, fiyat seviyesi, özel taşımacılığa göre toplu taşımacılığın hızı ve toplu taşımacılık sisteminin kalitesi ve erişilebilirliği yer almaktadır. **Şekil 29**'da 12 OECD ülkesi için şehirleşme oranı ile şehir içi taşımacılık arasındaki ilişki gösterilmiştir. Buna göre şehirlerde yaşayan popülasyon arttıkça, toplam ulaşım sektöründe toplu taşımanın payı artmaktadır.

⁴⁴ UN Population Database (2009)

Şekil 29. Şehirleşme Oranı ve Toplu Taşım Kullanımı

Özel Araç Kullanımı

Dünyanın farklı bölgelerinde özel araç kullanım büyüme oranları, gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) büyüme oranı ve nüfus artışına bağlı olarak farklılaşmaktadır. Nüfus artışı ve ekonomik büyüme gelişmekte olan ülkelerdeki mobilizasyonu hızlı bir şekilde arttırmakta ve özel araç sahibi olma oranı çevre ve ulaşım sektörünün sürdürülebilirliğini tehdit eden seviyelere ulaşmaktadır.⁴⁵ Şekil 30'da 7 OECD ülkesinde 1990-2011 yılları arasında gözlemlenen hususi araç kullanımındaki artış gösterilmektedir.⁴⁶ Bireylerin özel araç kullanma alışkanlıklarını ve alternatif taşıma yöntemleri karşısındaki tercihlerini inceleyen çalışma, raporun ilerleyen kısımlarında açıklanmıştır.

Şekil 30. Özel Araç Kullanımı

⁴⁵ World Bank (2004), Transport Strategy To Improve Accessibility In Developing Countries

⁴⁶ ITF (2012), Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility Evidence, Unresolved Issues, Policy Implications, and a Research Agenda

Toplu Taşıma, Özel Araç ve Tüketici Tercihleri⁴⁷

Özel araç kullanımındaki artış; yarattığı trafik sıkışıklığı, gürültü, çevre kirliliği ve verimlilik kaybının yanı sıra ekonomik olarak da hanehalkını olumsuz etkilemektedir. ABD’de yapılan bir araştırmaya göre özel araç sahipliği yerine toplu taşımayı tercih eden bir kişi, yılda ortalama olarak \$10,103 tasarruf sağlamaktadır.⁴⁸

OECD Hanehalkı Davranışları ve Çevre başlıklı çalışmada, farklı politikaların toplu taşıma davranışları üzerindeki etkisi incelenmiştir. Özel araç sahibi olmayı, kullanmayı ve araç tercihlerini etkileyen faktörler aynı zamanda toplu taşımayı arttıran etkenler, OECD ülkelerinde yapılan anket ile belirlenmeye çalışılmıştır. Buna göre:

- Cinsiyet, yaş, hanehalkı tüketimi gibi demografik faktörler, gelir, çalışma durumu gibi ekonomik faktörler ve ikamet yeri gibi yapısal faktörler özel araç ve toplu taşıma arasındaki tercihi etkilemektedir. Bunlar arasındaki dinamiğin anlaşılması, izlenecek politikalar açısından önemlidir.
- Özel araç ve toplu taşıma alternatiflerinin görece fiyatları, seçim açısından önem arz etmektedir. Anketi cevaplayanların %35’i toplu taşıma daha ucuz olsa hususi araçlarını daha az kullanacaklarını belirtmiştir. Benzer şekilde anket sonuçlarına göre benzin fiyatlarındaki %20 artış, hususi araç kullanımını %7-%8 oranında azaltacaktır.
- Fiyatlar önemli bir etken olsa da erişilebilirlik, hususi araç kullanımının azaltılması ve toplu taşıma kullanımının arttırılması için büyük önem arz etmektedir. Bunların dışında, tüm ülkelerde hız ve kolaylık, toplu taşıma tercihini etkileyen faktörlerden olarak sıralanırken; ülkelere özel faktörler de -örneğin Meksika’da kişisel güvenlik, Çek Cumhuriyeti’nde konfor- ortaya çıkmıştır. **Şekil 31**’de bazı OECD ülkeleri için toplu taşıma kullanımını arttırmaya yönelik iyileştirmelerin önem sıralaması verilmiştir.

⁴⁷ OECD (2008), Household Behaviour and the Environment: Reviewing The Evidence

⁴⁸ APTA (2014), Economic Impact of Public Transportation Investment

Şekil 31. Toplu Taşımayı Arttırmaya Yönelik İyileştirmelerin Önemi:

1=En az önemli ve 5= En çok önemli



Şehir İçi Taşımacılık Problemleri

Trafik Yoğunluğu

Şehirler arası yollarda da trafik sıkışıklığı söz konusu olmakla birlikte, trafikte kaybolan zamanın %89'u şehir içinde sarf edilmektedir. Trafik sıkışıklığının ekonomiye yarattığı maliyetlerin belirlenebilmesi için sıkışıklığın yapısal özellikleri ve yolcuların kaybolan zamanlarının maliyetinin bilinmesi gerekmektedir. **Tablo 35**'te İngiltere, ABD ve Kanada için tahmini sıkışıklık maliyetleri verilmiştir. Tabloda aynı zamanda ortalama hız seviyeleri de verilmiş olup, buna göre motorizasyon seviyesinin düşük olduğu ülkelerde trafik sıkışıklığı yaşandığı gözlemlenmektedir.

Tablo 35. Trafik Yoğunluğu Maliyetleri ve Ortalama Hızlar

Ülke	Sıkışıklık Maliyeti	Yıl	Şehir	Ortalama Hız	
				(Km/saat)	Yıl
İngiltere	27 Milyar\$	1998	Londra	17	2005
			Manchester	27	2004
Kanada	2,3-2,7 Milyar \$	2002			
ABD	87,2 Milyar \$	2007	Los Angeles	1,49	2007
			Atlanta	1,35	2007
			Miami	1,37	2007

Trafik yoğunluğunun artması gecikmelere sebep olmakta, bu durum problemi daha önemli bir hâle getirmektedir. Şehir merkezlerinde mevcut trafik yoğunluğu devamlılık arz etse de, bu sorunlar ancak toplu taşımacılıkla azaltılabilecektir.

Hava Kalitesi

Dünya Sağlık Örgütü'ne (DSÖ) göre hava kalitesindeki azalma, yıllık olarak 2 milyon kişinin ölümüne sebep olmaktadır ve bu negatif etkiler özellikle gelişmiş ülkeler ve Asya ülkeleri için geçerlidir.⁴⁹ DSÖ, bir diğer çalışmada, taşımacılık faaliyetlerinin şehirlerdeki toksik emisyon kirlenmesinin önemli bir kısmını oluşturduğunu ifade etmiştir.⁵⁰ Asya'da genişleyen araç filosu nitrojen oksit artışını hızlandırırken, Latin Amerika'da mevcut durumda kirlilik yüksektir. Büyük Asya şehirleri motorizasyon seviyesi düşük olmasına rağmen Avrupa ile kıyaslandığında daha kirlidir. Yeni teknolojiler araç emisyonunu azaltmayı amaçlasa da birçok gelişmiş ülkede eski araçların kullanımı yaygındır.

Kazalar

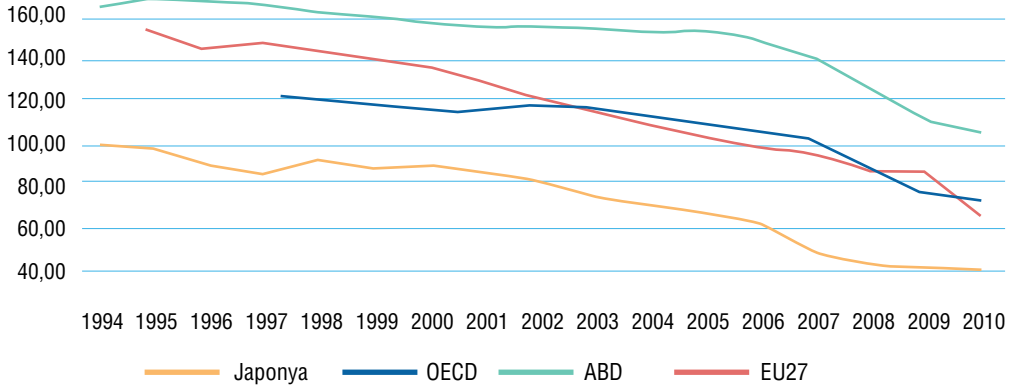
DSÖ, 2000 yılı itibarıyla 1,2 milyon kişinin trafik kazalarında hayatını kaybettiğini ve 50 milyon kişinin de yaralandığını raporlamıştır. Kazalar, 30 yaşın altındaki nüfus için en yaygın ölüm sebebidir. Direkt ekonomik maliyetleri ise 518 milyar ABD doları olarak hesaplanmıştır.⁵¹ Gelişmekte olan ülkelerde hayatını kaybedenlerin çoğunluğu yayalar, bisiklet ve motosiklet sürücüleri ve toplu taşıma yolcuları iken; yüksek gelir grubundaki ülkelerin çoğunda özel araç sürücüleridir. **Şekil 32** ve **Şekil 33**'te de görüldüğü üzere kazalardaki ölümler yıllar içerisinde azalmış olsa da, ülkeler arasında önemli farklılaşmalar mevcuttur.⁵²

⁴⁹ WHO (2006). Air Quality Guidelines: Global Update 2005

⁵⁰ WHO (2009). Air Quality and Health: Fact Sheet No 313

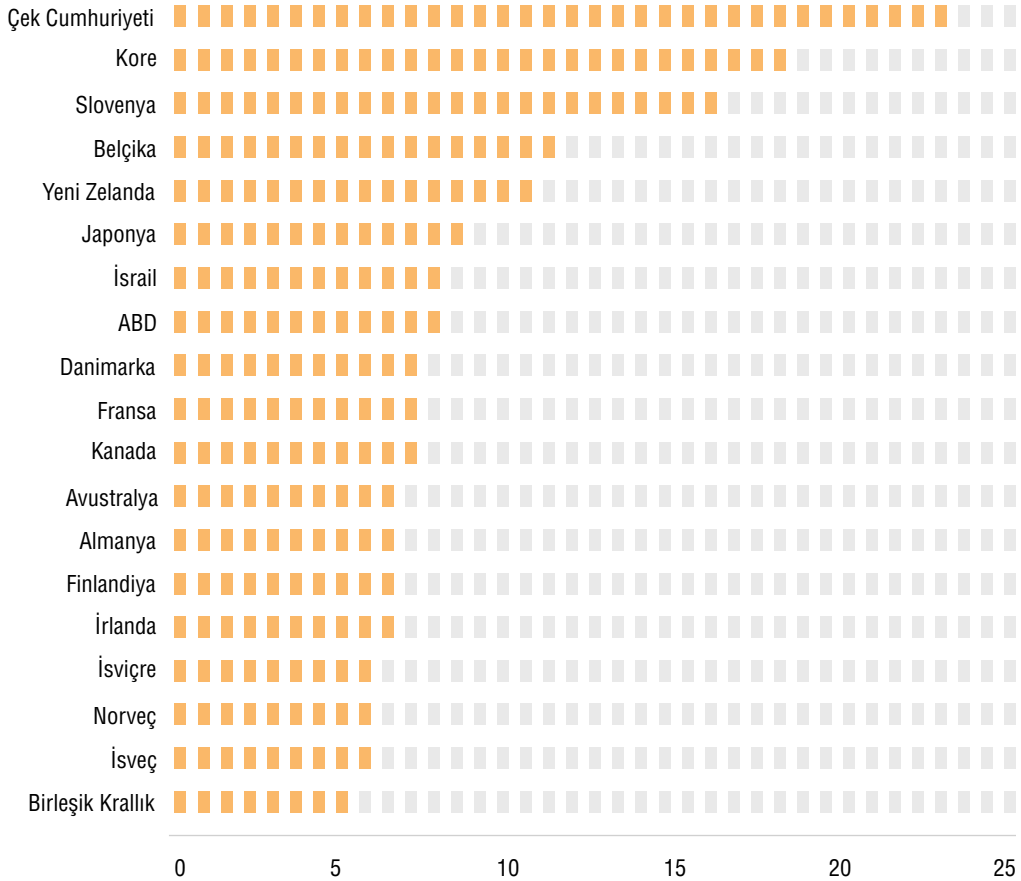
⁵¹ WHO (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention, World Health Organization, Geneva, ISBN 92 415 6260 9.

⁵² OECD Factbook 2013: Economic, Environmental and Social Statistics

Şekil 32. Trafik Kazalarında Ölüm

Gürültü

Trafik gürültüsü doğal olarak daha çok, şehir içi taşımacılığın bir problemidir. Bir çalışmada trafik gürültüsünün sosyal maliyetinin AB-22 ülkelerinde yaklaşık 38 milyar avro tutarında iken yaylı sistemlerde 2 milyar avro civarında olduğu tahmin edilmiştir.⁵³ Gürültü ölçümleri hava kalitesi ölçümleri kadar yaygın olmasa da Hindistan-Jaipur'da yapılan bir analiz, seviyenin çok yüksek olabileceğini ortaya koymuştur.

Şekil 33. Trafikte Ölüm Oranları (1 milyar km için ölüm oranları, 2007)

⁵³ Den Boer, L.C. and Schroten, A. (2007). Traffic noise reduction in Europe Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise, CE Delft, March 2007.

Erişim Problemleri

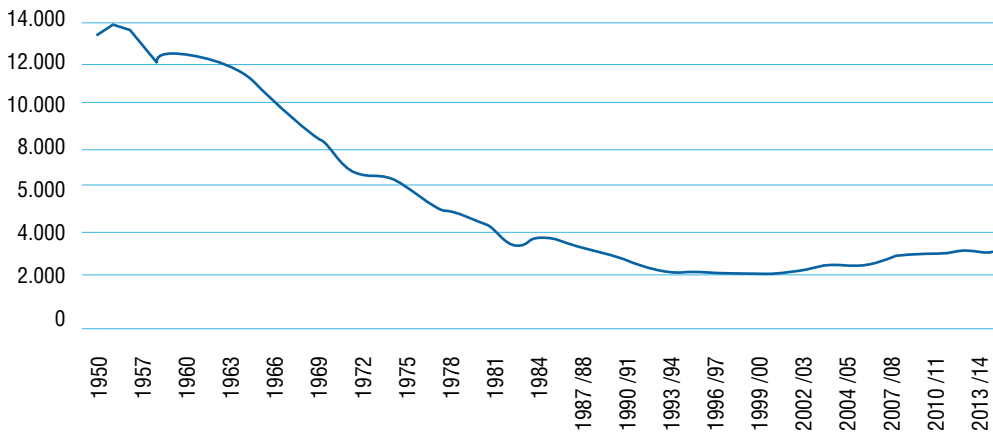
Nüfusun yaşlanması ve engellilere yaklaşımdaki değişimler, ulaşım sistemlerinin bu kişiler için daha erişilebilir hâle getirilmesini zorunlu kılmaktadır. İngiltere’de çalışan her 10 kişiden biri engelli olup, benzer durum birçok Avrupa ülkesinde geçerlidir. Öte yandan, İngiltere’de 65 yaşın üstündeki nüfus, toplam nüfusun %17’si iken, bu oranın 2050 itibarıyla %25’e ulaşması beklenmektedir. Daha az gelişmiş ülkelerde ise 65 yaş üstü nüfusun, %6 seviyesinden %22’ye yükselmesi beklenmektedir. 65 yaş üstünün özel araç kısıtları sebebiyle çoğunlukla toplu taşıma kullandığı da bir gerçektir. Yaşlı kişilere toplu taşıma imkânının sunulmasının maliyetleri giderek artmaktadır. Yaşlı ve engellilerin toplu taşıma sistemine dâhil edilmesinin yıllar içindeki gelişimi raporun ikinci kısmında açıklanmıştır.

7.2. Ulaştırma Sektörünün Yıllara Bağlı Gelişimi

Ulaştırma Sektörünün Gelişimi

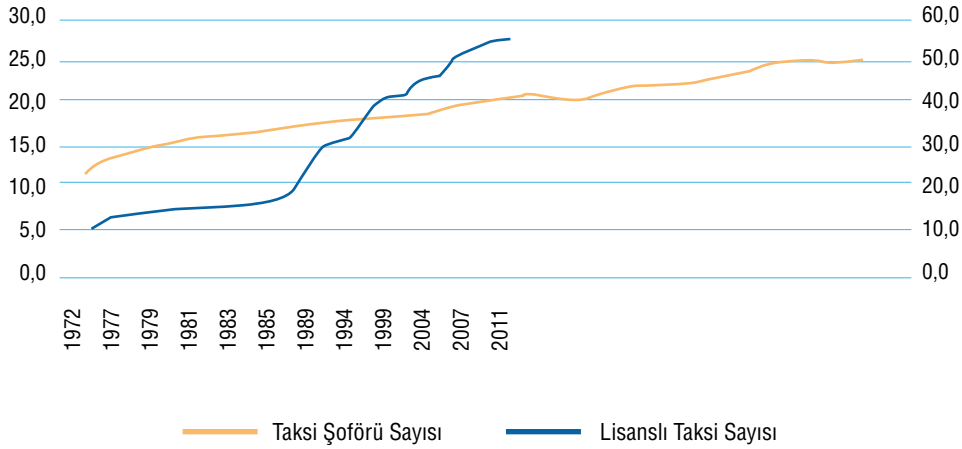
Avrupa şehirlerinde zaten yoğun olarak kullanılan ve ulaşım pazarını domine eden toplu taşıma, Kanada ve ABD’de daha sonra yaygınlaşmıştır. ABD ve Kanada’da özel ulaşımdan toplu taşımaya kademeli olarak geçiş 20. yüzyılın ortalarında gerçekleşmiştir. Son yirmi yılda tüm dünyada özel sektör ve küçük esnaf ulaşım sektöründe büyük önem kazanmıştır. Özellikle Avustralya, Kuzey Avrupa ve Asya’da bu trend ön plana çıkmaktadır. ABD’de ise bu trend Kanada’ya kıyasla daha etkin olmasına rağmen yine de diğer OECD ülkelerine göre daha düşük seviyelerde gözlemlenmektedir. Özellikle İngiltere’de Londra Metrosu dışında bütün toplu taşıma 80’li yılların ortasında özelleştirilmiştir.⁵⁴ **Şekil 34** ve **Şekil 35**’te sırasıyla İngiltere’de otobüs kullanımındaki ve taksi plaka ve şoför sayısındaki trend gösterilmiştir.⁵⁵

Şekil 34. İngiltere’de Şehir İçi Otobüs Kullanımı (milyon)



⁵⁴ Transport Canada (2005), The Private Sector And Public Transit Service In Canada

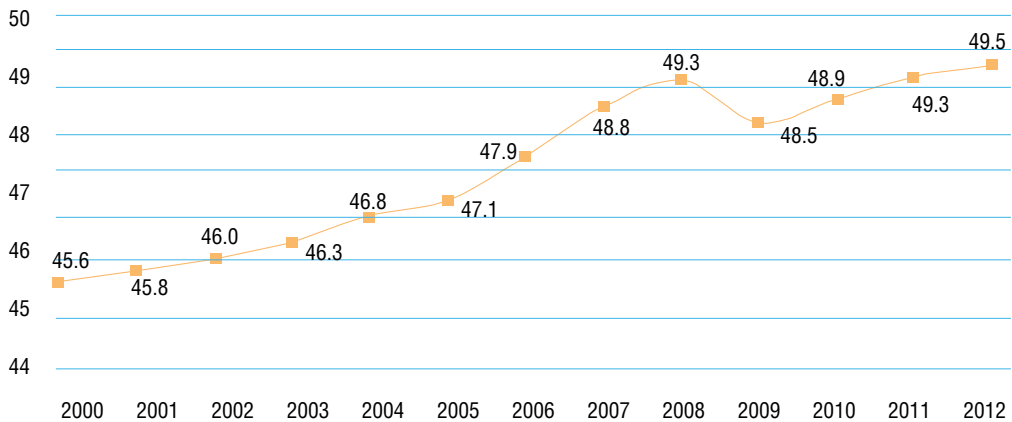
⁵⁵ Department for Transport, Taxi and Bus Statistics.

Şekil 35. İngiltere’de Taksi Lisansı ve Taksi Şoförü Sayısının Yıllar İçerisindeki Gelişimi

1995’ten 2013’e toplu taşıma kullanımı Amerika Birleşik Devletleri’nde %37.2 oranında artmıştır. Bu dönemde popülasyon hızı % 22.7 oranında ve toplam otoyol miktarı %20.3 oranında artmıştır.

Avrupa ülkelerindeki özelleştirme politikalarının amacı, maliyetleri düşürmek ve Avrupa Birliği’nin tercihleri doğrultusunda özel sektöre şehir içi ulaştırma sektörü piyasasına girmelerine izin vermektir. Üçüncü bir sebep ise ulaşım sektöründeki kaliteyi arttırmaktır. Düzenlenen yeni ve ileri kalite standartları doğrultusunda daha önceden devlet tarafından sağlanamayan daha yüksek kalite ve müşteri memnuniyeti hedeflenmiştir. **Şekil 36**’da 28 AB ülkesinde toplu taşıma seferlerindeki artış verilmiştir. ⁵⁶

Teoride kamu-özel sektör ortaklıkları çok faydalı bir politika aracıdır. Maliyetleri düşürmek, yeni finans kaynakları yaratmak, modernizasyonu hızlandırmak ve riskleri özel sektöre transfer etmek gibi faydaları olmaktadır. OECD ülkelerinde de pratikte bu devlet-özel sektör ortaklıklarının başarılı olduğu görülmüştür. Ancak ulaştırma sektöründe bu başarı sağlanamamaktadır. Örneğin Avustralya’da, çok yüksek bütçeli önemli ulaştırma projeleri, ticari sorunlar nedeniyle başarısız olmuştur.

Şekil 36. Avrupa’da Toplu Taşıma Kullanımı

⁵⁶ UITP (2014), Local Public Transport Trends In The European Union

Engelli ve Yaşlılar ile İlgili Düzenlemeler

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1975 yılında yaşlı ve engelli bireylere toplu taşıma araçlarından faydalanabilme olanağı tanınmasının, şehir içi taşımacılığın dizaynında çok büyük bir etkisi olmuştur. Engelli rampaları, kaldıraç ve asansörler ulaşım araçları ve altyapıya eklenmiştir. Özellikle 1990'dan sonra sadece yeni araç ve ulaşım merkezlerine değil, faaliyet gösteren tüm ulaşım birimlerine bu zorunlulukların getirilmesi sektörün çevresini oldukça değiştirmiş ve genişletmiştir.⁵⁷

Günümüzde özellikle gelişmekte olan ülkelerde engelli ve yaşlıların ulaştırma sektörüne erişimi çok önem kazanmaktadır. Yaşlı ve engelli kişiler aynı zamanda sosyo-ekonomik skalada genellikle düşük gelirli kesimine dâhil olmaktadır. Bu nedenle bu kişilere yönelik politikalar oldukça önem arz etmektedir. Bu kesimi içine dâhil eden ulaştırma sektörleri, yaşlı ve engellilerin izolasyonunu ve diğer insanlara bağımlılıklarını minimuma indirecektir.

Global olarak engelli ve yaşlıların önündeki bariyerleri indirmeye yönelik uygulamalar yaygınlaşmaktadır. ABD ve Avrupa ülkelerinin öncülüğünde ilerleyen bu akımda ne yazık ki hâlen istenilen seviyelere ulaşamamıştır. Yüksek gelirli ülkelerde dahi bu trendin toplam etkisi oldukça düşük seviyededir. Günümüzde çoğunlukla düşük ve orta gelirli ülkelerde, Birleşmiş Milletler'in 1982 ve 1994 yıllarında yürürlüğe koyduğu engelli bireylere yönelik programlar sayesinde politikalar uygulanmaktadır. Ancak bu politikaların uygulanması ekonomi ve refah politikaları çerçevesinde geri plana düşmekte; teoride var olan bu düzenlemeler pratikte hayata geçirilememekte, engelli bireyleri de kapsayan bir ulaştırma sektörü için planlama, dizayn ve inşaa gerçekleşmemektedir.

7.3. Ulaştırma Sektörünün Ekonomi İçindeki Yeri

Yapılan araştırmalar toplu taşıma sektöründe yaşanan gelişmelerin, ekonomiyi olumlu yönde etkilediğini göstermektedir. Toplu taşıma sektörüne yapılan her 1 dolarlık yatırımın katma değeri 4 dolar olarak topluma dönmektedir. Aynı şekilde her 1 milyon dolarlık operasyonel yatırım, o bölgedeki satışları ve tüketimi 3,2 milyon dolar arttırmaktadır.⁵⁸

Genel olarak toplu taşıma ve toplu taşımaya yapılan yatırımlar ekonomiyi, büyümeyi ve istihdamı çeşitli mekanizmalar ile etkilemektedir:

Zaman ve Maliyet Etkisi

Toplu taşıma kullanımı maliyetleri düşürürken zamandan da tasarruf sağlar. Araç sahipliği oranı ve akaryakıt kullanımının azalması ve park yeri ücretleri gibi ikincil maliyetlerin elimine olması ile hanehalkı gelirinde önemli tasarruf sağlanır. Toplu taşımayı kullanan kişiler zamandan tasarruf sağlarken; bu kişilerin pozitif dışsallığı ile özel araçlarını kullananlar dahi azalan trafik sıkışıklığı sayesinde zamandan tasarruf eder.

⁵⁷ World Bank (2004), Transport Strategy To Improve Accessibility In Developing Countries

⁵⁸ APTA (2014), Economic Impact of Public Transportation Investment

Azalan trafik sıkışıklığının ekonomiye bir diğer dolaylı etkisi, çalışan verimliliğinin artmasıdır. Trafikte kaybolan zamanın ve gecikmelerinin azalması ile işe başlangıçta yaşanan aksamaların, iş ve müşteri kayıplarının önüne geçilir.

Erişebilirlik Etkisi

Fiziksel erişilebilirliğin artması, nüfusun eğitim, sağlık ve iş piyasalarına erişimini artırır. Genişleyen iş piyasasına erişim çalışanlara daha iyi iş olanakları ve daha yüksek ücret olarak yansır. Bunun yanında toplu taşımanın erişebildiği yerlere konumlanan ve yoğunlaşan iş yerlerindeki verimlilik artar. İş merkezlerine ulaşabilen nüfus oranı arttıkça ölçek ekonomisi vasıtasıyla bu merkezlerdeki iş yerlerinin verimlilikleri artar. Geleneksel maliyet-fayda yaklaşımlarının hesaba katmadığı fiziksel yığılma değişimlerinden kaynaklanan verimlilik artışları oldukça yüksektir.

Harcamalara Olan Etkisi

Toplu taşıma sektörü, harcamaları arttırarak ekonominin canlanmasını sağlar. Bu etki, ilk olarak araç, ekipman, akaryakıt harcamaları gibi direkt harcamalara yansır. Dolaylı olarak da bu sektörde çalışan nüfusun gelirlerindeki artışın hanehalkı harcamalarını arttırması ve çarpan etkisi ile bu artışın tüm ekonomiye yayılması sağlanır.

Diğer Ekonomik Etkileri

Toplu taşımanın emlak fiyatları üzerindeki etkisi de ekonomi açısından önem arz etmektedir. Toplu taşımanın yaygın, erişebilir ve kaliteli olduğu şehirlerde emlak fiyatlarında ciddi artışlar meydana gelmektedir. Yine yapılan araştırmalara göre toplu taşımaya yakın olan bölgelerdeki emlak fiyatları diğer bölgelere kıyasla %42 oranında yüksektir. (APTA, 2014)

Ulaştırma Sektörünün GSYİH İçindeki Yeri

OECD ülkelerinde ulaştırma sektörünün katma değeri ortalama olarak gayrisafi yurt içi hasılanın %4,5'ini oluşturmaktadır. Bu oran ABD, İsviçre ve Almanya için %3-3,5 seviyelerindeyken, Finlandiya ve Çek Cumhuriyeti'nde ulaştırma sektörünün katma değeri GSYİH'nın %7'sinin de üzerine çıkmaktadır. Avrupa Birliği'nde toplu taşımanın AB ekonomisine katkısı yıllık 130-150 milyar avro düzeyindedir ki, bu AB ekonomisinin %1-1,2'sine tekabül etmektedir.⁵⁹ Tüm ülkelerde gözlemlenen genel trend, 1990 ortalarından itibaren az bir düşüş eğilimi şeklindedir. Tüm ulaştırma sektörü içerisinde kara taşımacılığı, gayrisafi yurt içi hasılaya en fazla katma değeri sağlayan sektör konumundadır. Kara taşımacılığını sırasıyla hava ve deniz taşımacılığı izlemektedir.⁶⁰

Kamyonculuk ve nakliyat, gayrisafi milli hasılanın ve istihdamın ortalama %1'ini teşkil etmektedir. Bu sektörde ölçek ekonomisi önemli olsa da OECD ülkeleri genelinde sektörün çok fazla küçük firmadan oluştuğu ve büyük firmalar tarafından domine edilmediği görülmektedir.

⁵⁹ UITP (2014), Public Transport, A Lever For Local Economic Development And Wealth Creation

⁶⁰ Persson, J. and D. Song (2010), "The Land Transport Sector: Policy and Performance", OECD Economics Department Working Papers, No. 817, OECD Publishing.

Ulaştırma Sektörü ve Kayıt Dışı Ekonomi

Ulaştırma sektörü kayıt dışılığın en yoğun yaşandığı sektörlerin başında gelmektedir. Kayıt dışılık bu sektörde iki şekilde gerçekleşmektedir. Birincisi bildirimsiz ve sigortasız istihdam ile hem vergi hem de sigorta yükümlülükleri yerine getirilmemektedir. İkincisi beyan edilmeyen veya eksik beyan edilen kazanç ile vergi ödemelerinden kaçınılmaktadır. Sadece Avrupa'da ulaştırma sektöründeki kayıt dışılığın 73 milyar avro olduğu ve Türkiye'de kayıt dışı ekonominin toplam gayrisafi yurt içi hasılanın %27'si olduğu tahmin edilmektedir. Türkiye kayıt dışı ekonominin en yoğun yaşandığı ülkelerin başında geldiği için bu konuda alınacak önlemler büyük önem arz etmektedir. Bu konuda önerilen önlemlerden biri taksi, otobüs gibi toplu taşıma araçlarında elektronik ödemenin zorunlu kılınmasıdır.⁶¹

Ulaştırma Sektörüne Yapılan Yatırımlar

Ulaştırma sektörüne yapılan yıllık altyapı harcamaları ekonomik açıdan önem arz etmektedir. Bu sektörde yapılan yatırımlar uzun vadeli olduğundan maliyet-etkinlik analizine göre avantajlı konumdadır. OECD ülkeleri 2013 yılında ortalama olarak gayrisafi yurt içi hasılanın %1'ini altyapı harcamalarına yatırmıştır. Gelişmekte olan ülkelere bu harcamalar Azerbaycan'da % 4.2; Gürcistan'da % 2.6; Arnavutluk'ta %2.4'tür. Türkiye için bu oran GSYİH'nın % 1.2'si düzeyindedir.⁶²

Ulaştırma Sektörünün İstihdama Etkisi

Ulaştırma sektörü tüm dünyada en çok istihdam sağlayan sektörlerin başında gelmektedir. Amsterdam, Barselona, Brüksel, Cenova ve Dublin gibi şehirlerde en çok istihdam sağlayan sektörken, benzer şekilde Paris, Porto, Madrid, Turin ve Tallinn'de en çok istihdam sağlayan ilk 5 arasında yer almaktadır.

Yapılan araştırmalara göre ulaştırma sektörüne yatırılan her 1 avro, diğer sektörlerle nazaran iki kat daha fazla iş yaratmaktadır. Bunun başlıca sebeplerinden biri birçok sektörle dikey olarak ilintili olmasıdır (araç alımı vb.). ABD'de yapılan bir araştırmaya göre ulaştırma sektöründe yapılan 1 milyar dolarlık harcama (araç ve ekipman alımı, altyapı harcamaları, vb.), 15.900 iş pozisyonu yaratmaktadır. Toplu taşıma için yapılan 1 milyar dolarlık operasyonel harcamalar (yönetim, araçların kullanımı ve bakımı vb.) ise 24.200 iş pozisyonu yaratmaktadır. Ulaştırma sektörünün yarattığı bu istihdam olanakları birinci olarak altyapı çalışmalarında, yönetim aşamasında ve araçların kullanımındaki pozisyonlar gibi direkt istihdam artışı; ikinci olarak araçların parçalarının ve diğer malzemelerin üretiminde ve diğer servis pozisyonlarında olduğu gibi dolaylı istihdam artışı; üçüncü olarak da yaratılan bu direkt ve dolaylı pozisyonlarda çalışanların harcamalarının artması ile ekonomik canlanmanın yarattığı dolaylı istihdam artışıdır.

Ulaştırma sektörü yarattığı istihdam olanakları dışında hâlihazırda yürüyen istihdam ve verimlilik açısından da önemlidir. Toplu taşımanın gelişmiş olduğu şehirlerde ve toplu taşıma olanaklarına yakın olan yerlerdeki iş yerlerinde devamsızlık ve işten ayrılma veya çıkma-

⁶¹ Schneider (2011), The Shadow Economy in Europe

⁶² OECD.Stat

rılmalar daha az ve çalışan güvenirliliği daha fazladır. Bunun dışında erişilebilirliğin artması ile hem iş veren daha geniş bir çalışan havuzundan seçim yapabilmekte hem de çalışanlar aynı şekilde daha iyi iş ve daha yüksek maaş olanaklarına ulaşabilmektedir. Böylece ulaşım sektörü çalışan-iş veren eşleşmesini etkinleştirmektedir.⁶³

7.4. Ulaştırma Sektörünün Diğer Sektörlerle Olan İlişkisi

Günümüzde uluslararası seyahat eden turist sayısı yılda bir milyarı aşmıştır ve bu sayının 2020 yılında bir buçuk milyarı bulması beklenmektedir. Turist sayısında beklenen bu yükseliş, artan kişi başına gelirle gelişmekte olan ülkelerden kaynaklanacaktır. Ulaşım, yurt içi ve uluslararası bölgeleri birbirlerine bağlaması sebebiyle turizmin ayrılmaz bir parçasıdır. Turizm bölgesel ve ulusal ekonomilere önemli katkı sağlamaktadır; ancak ulaşım hizmetleri ve altyapı üzerinde baskıya yol açabilmektedir. Şehirler ve bölgeler turistleri çekerken, gelenlere yeterli ulaşım hizmeti sunmak zorundadırlar.

Bu anlamda bir destinasyonun gelişiminde, ulaşımın yer seçimi, verimliliği ve bağlantıları oldukça önemli rol oynamaktadır. Artan turist sayısı aynı zamanda ulaşım altyapısı ve kapasitesi, sınır geçişleri, karma ulaşım ve turistler için bilgiler gibi alanlarda pek çok zorluğa yol açabilmektedir. Ayrıca bu artış, turizmle ilişkili pek çok farklı sektörün yakın iş birliğini gerektirmektedir. Turistler için toplu taşıma kullanımını kolaylaştırmak ve turistleri yürümeye veya bisiklet kullanmaya teşvik etmek, olumsuz çevresel etkileri azalttığı gibi ulaşım üzerindeki aşırı yükü de hafifletebilir. Ancak uzun mesafe taşımacılığının çevre üzerindeki etkisi, hâlâ önemli bir sorun olarak durmaktadır. Son zamanlarda turizmin yapısı dinlenme/eğlenmeden kişisel tatmine evrilmiştir. Bu da ziyaret edilen destinasyonların tipinde ve yapılan aktivitelerde değişikliğe yol açmıştır ki bu daha çok seyahate neden olmaktadır. Ulaşım sistemleri ve hizmetleri, turist aktivitelerinin merkezinde yer almaktadır. Bu, yürüyüş ve bisiklet gibi aktivelere dayalı olan sürdürülebilir turizmi de kapsamaktadır. Bu bağlamda, Almanya ve İsviçre, bisiklet ve doğa yürüyüşlerini öne çıkarmada uluslararası referanslar hâline gelmişlerdir. Turizmin bu yeniden keşfedilmiş hâli hızla büyümekte ve turizmi geleneksel şehir merkezlerinden doğal alanlara kaydırmaktadır. Bu yeni tip turizmin gelişimi alt yapı, hizmet ve bilgi sağlanması açısından yerel ve bölgesel yetkililer arasında yakın iş birliği gerektirmektedir. Geleneksel ulaşım hizmetleri ile, şehir içi taşımacılık amacıyla, iyi bağlantılar kurmak (fiziksel ve bilgi paylaşımı anlamında) sürdürülebilir ve aynı zamanda memnuniyet verici deneyimler için önemlidir. Turizm şirketleri, sürdürülebilirliği ve müşteri memnuniyetini sağlamak adına akıllı seyahat konseptini öne çıkarmaktadır. Bu konsept seyahat iptallerinin video konferansla yapılması veya seyahat stresinin azaltılması vb. gibi çözümleri kapsamaktadır.

7.5. Etkileşimde Olduğu Diğer Makro Politikalar ve Gelişmeler

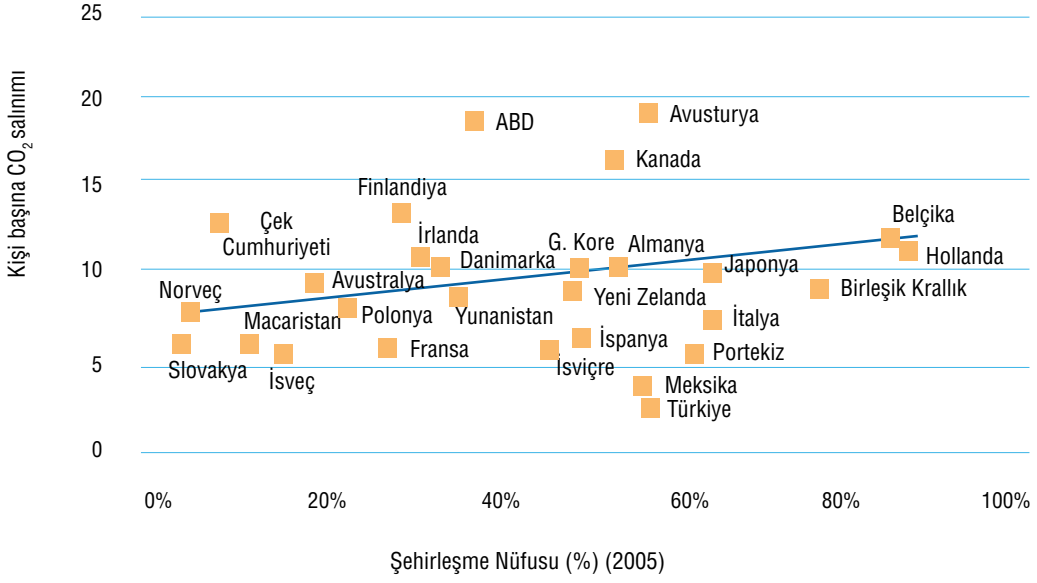
İklim Değişikliği ve Ulaştırma Sektörü

Dünya genelinde yaygınlaşan iklim değişikliği ve küresel ısınma konusundaki duyarlılık ulaşım sektörünü yakından ilgilendirmektedir. OECD ülkelerinde artan şehirleşme ile

⁶³ APTA (2007), Public Transportation: Benefits for the 21st century

sera gazı salınımı da giderek artan bir problem hâline gelmektedir. **Şekil 37**'de görüldüğü gibi ülkelerdeki şehir nüfusu arttıkça kişi başına CO₂ emisyonu istatistiksel olarak anlamlı düzeyde artmaktadır.⁶⁴

Şekil 37. Şehirleşme ve CO₂ emisyonu

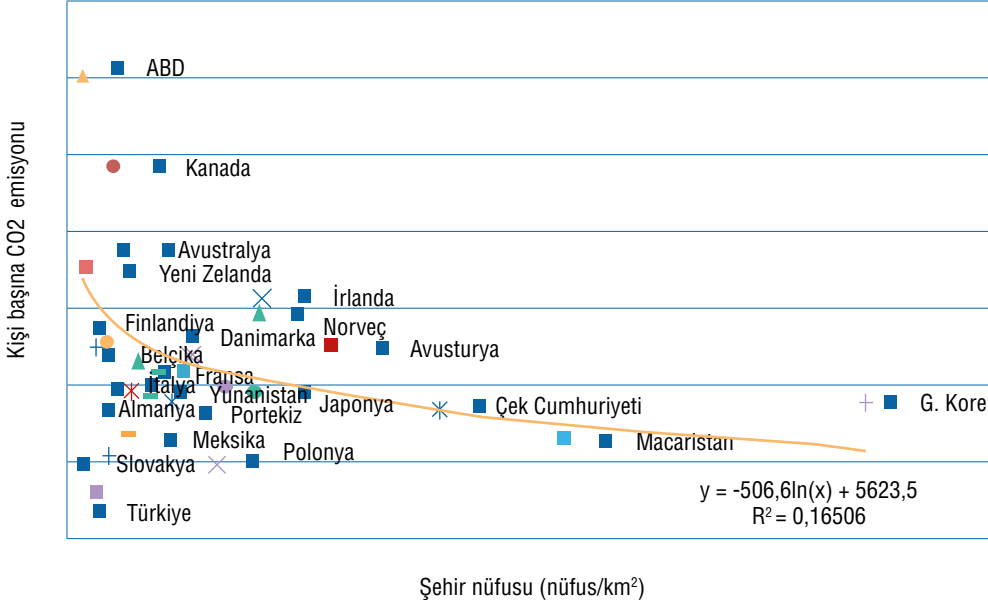


Karbondioksit (CO₂) gazının emisyonuna yol açan sektörlerin başında gelen ulaştırma sektörü, çevre politikaları açısından önem teşkil etmektedir. OECD ülkeleri genelinde CO₂ emisyonlarının %30'u ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Sera gazı emisyonu yapan diğer sektörlerde uygulanan politikalar ile azalma sağlanırken, artan nüfus ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak ulaştırma sektöründe CO₂ emisyonlarında artış gözlenmektedir. Ancak burada önemli belirleyici şehirlerdeki yoğunluktur. Şehirlerde yoğunluk arttıkça ulaştırmadan gelen emisyon oranı düşmektedir. Örneğin Avusturya'nın şehirleri Avustralya'nın şehirlerine göre 4 kat yoğunludur; ancak Avustralya'nın karbon salınımının sadece %60'ını yapar. Bunun sebebi yoğunluğun artması ile toplu taşıma kullanımının artmasıdır. **Şekil 38**'de OECD ülkelerinde şehir nüfusu ve ulaştırma sektörünün sebep olduğu karbon emisyonu resmedilmiştir.⁶⁵ Toplu taşımanın yaygın olmadığı Kuzey Amerika ülkeleri Avrupa'ya nazaran %50 daha fazla sera gazı salınımı yapmaktadır.

⁶⁴ OECD Regional Database and IEA (2008), CO₂ Emissions from Fuel Combustion

⁶⁵ OECD Regional database and IEA (2008), CO₂ Emissions from Fuel Combustion

Şekil 38. Ulaştırma Sektörünün Karbon Emisyonu



Ülkeler teknolojik gelişmeler ile çevreye duyarlı yakıt ve araçların yaygınlaşmasını teşvik etmekte, ancak şu an için maliyetlerin yüksek olması sebebi ile bu konuda bir ilerleme sağlanamamaktadır. Özellikle yakıt pili teknolojisi, ulaştırma sektörü için çok umut vaat etmekte fakat henüz bu teknoloji kârlı olarak finanse edilemediğinden sektörde kullanılmamaktadır.

Teknolojik araştırmaların desteklenmesinin yanında OECD ülkeleri toplu taşımacılığı teşvik edici önlemler almaktadır. Ancak kısa vadede fiyatlardaki değişimler insanların araç kullanım davranışlarını çok az etkilemekte, hatta toplu taşımanın yaygın olduğu ülkelerde, örneğin Avrupa ülkelerinde, hiçbir etki yaratmamaktadır.

2009'da Viyana'da yapılan Dünya Kongresi'nde, Uluslararası Toplu Taşıma Birliği (UITP) artan şehir nüfusuna önlem olarak 2025 yılı itibarıyla toplu taşımanın pazar payını iki katına çıkarma vizyonu ve stratejisini hayata geçirmiş ve öncelikli eylem planını belirlemiştir. Buna göre hızla şehirleşen dünyada çevreye duyarlı bir büyüme için etkin şehir mobilizasyonu ve yeterli toplu taşıma altyapısı ve hizmeti gerekmektedir. Eğer hâlihazırdaki hususi araçların domine ettiği ulaşım alışkanlıkları devam ettirilirse şehirlerdeki trafik tıkanıklığı, sera gazı salınımı ve enerji tüketimi sürdürülemez bir seviyeye ulaşacaktır.

Toplu taşımanın pazar payını iki katına çıkarmak, petrol tüketimini 170 milyon ton ve karbondioksit salımını 550 milyon ton azaltacaktır. Ayrıca trafik kazalarında ölümü %15 azaltacak, sektördeki istihdamı iki katına çıkartacak ve obezite ve kalp hastalıkları riskini %50 oranında azaltacaktır.⁶⁶

⁶⁶ OECD (2008), Climate Change Mitigation What do we do?



Bölüm 8

Yurt Dışı İyi Uygulama
Ziyaretleri



8.1. ABD- New York

8.1.1. Anakent Ulaştırma Ajansı (Metropolitan Transport Agency -MTA-)

MTA, 1965 yılında Metropolitan Commuter Transportation Authority (MCTA) olarak Vali Nelson Rockefeller'in iflas eden Long Island Rail Road şirketini satın alması ve faaliyete geçirmesi ile kurulmuştur. 1968 yılında şimdiki ismi ile çalışmaya başlamış ve MTA New York City Transit (NYCT) ve MTA Bridges and Tunnels (B&T) kuruluşlarını da devralmıştır. Mevcut durumdaki iştirakleri arasında MTA Long Island Rail Road (LIRR), MTA Metro-North Railroad (MNR), MTA Staten Island Railway (SIR), MTA Bridges and Tunnels (MTA B&T), MTA Capital Construction (MTACC) ve MTA Regional Bus Operations yer almaktadır.

9-13 Kasım 2015 tarihleri arasında ABD'ye gerçekleştirilen ziyaret kapsamında farklı kaynaklardan temas kurulmasına rağmen Metropolitan Transport Agency (MTA) ile görüşmek mümkün olmamıştır. Ancak, gerek New York Metropolitan Transportation Council (NYMTC) ile gerçekleştirilen görüşmelerde ve gerekse daha sonra yapılan detaylı incelemelerde MTA'nın genel yapısının değerlendirilmesinin önem arz ettiği belirlenmiştir.

8.2.2. Anakent Ulaştırma Dairesi Otobüs İşletmesi (Metropolitan Transport Authority Bus Company – MTA Bus Company)

MTA Otobüs İşletmesi, New York şehir yönetimi ile varılan mutabakata istinaden maliyet+kâr esasına göre faaliyet gösteren 7 özel otobüs şirketin faaliyetlerinin devralınması amacıyla 2004 yılında kurulmuştur. New York şehri de kullanılan altyapıya sahip olup, kurulan yeni şirketin gelir ve maliyet farkını karşılama rolünü üstlenmiştir. Söz konusu devrin temel sebepleri arasında:

- Maliyet+kâr sisteminde özel şirketlerin etkinliğini kaybetmesi,
- Hizmet kalitesinin düşmesi,
- Değişen taşımacılık taleplerini karşılamak üzere hizmetlerin geliştirilememesi,
- New York şehir yönetiminin değişen beklentileri

yer almaktadır. 2004 yılında başlayan birleşme faaliyetleri 2006 yılı Şubat ayında tamamlanabilmektedir. Birleşme sürecinde yaşanan sıkıntılar aşağıda özetlenmiştir:

Ortalama 13 yaşında 15 farklı otobüs markasından oluşan filoda araç yaşı 7'ye düşürülmüştür. Maaş ve muhasebe sistemleri MTA prosedürlerine göre yeniden düzenlenmiş, iş süreçleri yeniden tanımlanmıştır. Yolcu ücretleri MTA seviyesine çekilmiştir. Öte yandan, yoğun olmayan saatlerde seferlerin azaltılması, otobüs hatlarının etkin bir şekilde güncellenmesi, otobüs duraklarının modern metotlarla tekrar yerleşiminin sağlanması, yoğun hatlarda körüklü otobüslerin devreye sokulması ile faaliyet maliyetleri azaltılmıştır. Hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik olarak ise yolculuk sürelerinin sürdürülebilir standart bir seviyeye getirilmesi; yoğunluk durumunda değiştirilebilecek esnek sefer sayısı; hatların talep olan yeni bölgelere doğru genişletilmesi gibi önlemler alınmıştır. Sonuç olarak 2007 yılında yolcu sayısında %11 oranında bir artış sağlanmıştır.

Mevcut durumda MTA Otobüs Şirketi, 7.74 milyar dolar tutarında bir bütçe ile yılda 125,6 milyon yolcuyu, 82 hatta, 1.255 otobüs ile taşıyan ve 3.700 çalışanı olan bir kamu kuruluşudur.

Ancak, Nisan 2015 tarihli finansal denetim raporunda⁶⁷, 2014-2015 döneminde her yıl MTA'nın yaklaşık 6 milyar dolar tutarında faaliyet zararı oluşturduğu belirlenmiştir. Bu açığın ortalama 3,5 milyar dolar tutarındaki kısmı New York Eyaleti tarafından ve geri kalan tutar ise sermaye eklenmesi suretiyle kapatılmaktadır.

Ücretsiz Taşımacılık

Amerikan Engelliler Yasası, toplu taşıma hizmetlerinden faydalanamayan engellilere para-transit imkânının sunulmasını kanun hükmü hâline getirmiştir. 65 yaş üstü kişiler de aynı kapsamda değerlendirilmekte olup, her iki grup da MTA Staten Island Railway (SIR), MTA New York City Transit and MTA Bus hizmetlerinde özellikle yoğun olmayan zamanlarda (Pazartesi-Cuma 6:00-10:00 ve 15:00-19:00) düşük bilet fiyatı imkânından faydalanmaktadır. Otobüs ve metro taşımacılığında düşük bilet fiyatı imkânından faydalanabilmek için Reduced-Fare MetroCard; metrodan faydalanabilmek için de 2,75 dolar karşılığında alınan Reduced-Fare Round-Trip MetroCard sahibi olmak gerekmektedir. Reduced-Fare MetroCard alabilmek için noter onayı gereken Engelli Formunun doldurulması; 2 fotoğraf ve engelli olduğuna ilişkin belge veya kişinin yaşını ispat etmek üzere Sürücü Belgesi, Tıbbi Hizmet Kartı veya Doğum Belgesinin sunulması gerekmektedir. Başvuru mail yoluyla ve kişisel olarak yapılabilir.

Düşük bilet taban fiyatı 1,35 dolar olup, bu kapsamda sunulan alternatifler aşağıda verilmiştir:

Tablo 36. MetroCard Ücretleri

Program	Normal Ücret	İndirimli Ücret
7 gün Sınırsız MetroCard	31.00 dolar	15.50 dolar
30 gün Sınırsız MetroCard	116.50 dolar	58.25 dolar
7 gün Express Otobüs+MetroCard	57.25 dolar	kullanılmaz

Düşük fiyatlı bilet imkânı sağlayan MetroCard, öğrencilere de her dönemin başında okullar tarafından verilmektedir. Bu kart sadece kart sahibi öğrenci tarafından, okul döneminde, 5:30-20:30 saatleri arasında okul ve okulla ilgili noktalara yapılan en fazla 3 yolculuk için kullanılabilir.

8.1.3. New York Anakent Ulaştırma Konseyi (New York Metropolitan Transportation Council -NYMTC-)

ABD'de kamu yönetimi; federal yönetim, eyalet ve bölgesel yönetim olarak üç seviyede gerçekleştirilmektedir. Bu yapı içerisinde NYMTC, toplu taşımacılık faaliyetine ilişkin bölgesel yönetim birimlerinden oluşmaktadır. NYMTC, bizde UKOME benzeri, ancak federal fonların toplu taşımacılık faaliyetleri için paylaşımı ve kullanılmasına da karar

⁶⁷ <http://web.mta.info/mta/investor/pdf/2015/AppendixC2015.pdf>

veren ortak bir planlama forumu işlevi görmektedir. Özellikle kaynak paylaşımı kararları kapsamında NYMTC sürekli, kapsamlı ve koordine bir planlama sürecini işletmektedir. NYMTC'nin oy hakkı olan üyeleri:

- Nassau, Putnam, Rockland, Suffolk, Westchester bölge yönetimleri
- The Metropolitan Transportation Authority (Metropolitan Taşımacılık Yetkili Kurulu)
- New York City Department of City Planning (Planlama Dairesi)
- New York City Department of Transportation (New York Şehri Taşımacılık Birimi)
- New York State Department of Transportation (New York Eyaleti⁶⁸ Taşımacılık Bakanlığı)

NYMTC, taşımacılık sektöründeki altyapının iyileştirilmesi için federal fonların kullanılacağı projelerin değerlendirmesini yapmaktadır. Bu kapsamda, iki yılda bir Taşımacılık Gelişim Programı⁶⁹ açıklamakta olup, yetki alanı içerisindeki Metropolitan Planlama Organizasyonlarını (MPO) bu program çerçevesinde projelerini sunmaya davet etmektedir. NYMTC federal fonlarla finanse edilen projeler ve kullanım bakiyelerini raporlamaktadır. MPO'ların finansman sağlayabilmeleri için aşağıda belirtilen planları oluşturmaları gerekmektedir:

- Uzun Vadeli (Asgari 20 yıllık) Bölgesel Taşımacılık Planı
- Orta Vadeli (4-5 yıllık) Bölgesel Taşımacılık Planı
- Yıllık Standart Planlama İşleri Programı

9-13 Kasım 2015 tarihleri arasında ABD'ye gerçekleştirilen ziyaret kapsamında Planlama Grup Direktörü ile görüşme yapılmış olup, mal taşımacılığı konusunda özel bir yönetim biriminin mevcut olmadığı ve söz konusu faaliyetlerin bölgesel olarak şirketleşmiş veya kişiye ait olan bağımsız küçük işletmeler tarafından gerçekleştirildiği ifade edilmiştir.

Yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin ise, çok daha karmaşık bir sistem içinde yürütüldüğü, kuralların şehir içi ve şehir dışında ve hatta eyaletler arasında farklılık gösterebileceği ifade edilmiştir.

8.1.4. New York Motorlu Taşıtlar Bakanlığı (New York Department Of Motor Vehicles -DMV-)

DMV, New York Eyaleti'nin araç kayıt, araç muayene işlemleri, şoför ehliyeti ve resimli kimlik kartı verilmesi ve trafik cezalarının kaydedilmesi ve izlenmesinden sorumludur. Gerek DMV yetkilileri ile gerekse onların yönlendirmeleri sonucunda ilgili kuruluşun web sitesinden alınan bilgilere göre aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır:

⁶⁸ New York hem eyaletin adı ve hem de şehrin adıdır.

⁶⁹ 2014-2018 Transportation Improvement Program (TIP)

Toplu taşımacılıkta görev yapan şoförlerin Ticari Araç Ehliyeti (Commercial Driving License –CDL-) alması gerekmektedir. CDL almak amacıyla yapılacak başvuruda öncelikle New York Eyaleti’nde veya başka bir eyalette verilen D, E ve C tipi ehliyet sahibi olma şartı aranmakta olup, söz konusu ehliyeti alabilmek için aranan şartlar aşağıda verilmiştir:

- Son 10 yılda başka bir eyaletten ehliyet almamış olmak, alınmış ise her bir eyalet belirtilmelidir,
- Federal sağlık muayenesi şartlarını sağlamak⁷⁰,
- ABD’de yasal olarak mukimliği belgelemek, (Hüviyet, ABD Yasal Mukimlik ve New York ikametgâhı gibi belgeler aranmaktadır⁷¹. Belgeler orijinal olmalı ve New York’da ikamet göstermelidir.)
- Adayın ABD vatandaşı olmaması veya yasal ikametgâhının bulunmaması durumunda ehliyet üzerinde “Yasal Mukim Değil” ibaresi yer almaktadır.

DMV diğer eyaletlerdeki ehliyet kullanımının durdurulması veya iptal edilmesi durumlarını kontrol etmektedir. Bu durumlarda başvuru direkt olarak reddedilir.

Ticari Ehliyet Alma

Ticari ehliyet alabilmek için New York eyalet sınırlarında 130 adet bulunan DMV ofislerine başvurulmalıdır. DMV şubelerine resmî evrak ve onaylanmış ehliyetler New York’taki merkezden sağlanmaktadır. DMV şubeleri, başvuru aşamasındaki yazılı testler (bilgi ve doğrulama) için 15 dolar; yol testleri için de 40 dolar almaktadır.

Yol testleri için ilgili ehliyet sahibi profesyonel bir sürücünden destek alınması önerilmektedir. DMV yetkilileri, yapılan yazılı ve sürüş sınavlarında başarısızlığın %70’lere kadar çıkabildiğini ifade etmişlerdir.

Yazılı testleri geçtikten sonra ticari öğrenci izin belgesi verilmektedir. Belge tarihinden sonraki 15.günden itibaren araç kullanım testi için randevu alınması gerekmektedir. Federal Motor Carrier Safety Administration’ın (FMCSA) yeni kuralları çerçevesinde aşağıdaki kısıtlamalar getirilmiştir:

- Otomatik vitesli ticari araçla yapılan ilk test sürüşünde (E Kısıtlaması: Manüel vitesli ticari araç kullanamama) harç tutarı.
- Havalı olmayan frenli ticari araçla yapılan ilk test sürüşünde (L Kısıtlaması: Havalı freni olan ticari araç kullanamama harç tutarı)
- Hidrolik vitesli ticari araçla yapılan ilk test sürüşünde (E Kısıtlaması: Tam hidrolik vitesli ticari araç kullanamama harç tutarı)

Yerel DMV ofisi 90 gün geçerli bir geçici CDL vermekte olup, ödenecek harç tutarı ehliyetin geçerlilik süresi ve sınıfına bağlı olarak değişmektedir. Ehliyet ve araç kontrolleri

⁷⁰ <http://dmv.ny.gov/commercial-drivers/cdl-medical-certification-requirements>

⁷¹ Proofs of Identity, U.S. Legal Presence and NYS Residency (ID-44CDL)

yıllık olarak yapılmakla birlikte, özellikle otoyollarda rastgele kontroller de sağlanmaktadır. Eyaletler arasında CDL alma prosedüründe ufak farklılıklar olabilmektedir.

Otobüs Şoförü Tanımı⁷²

New York İş Gücü Bakanlığı tarafından yapılan otobüs şoförü tanımı “Eyalet Araç ve Trafik Kanunu’nca otobüs olarak nitelendiren bir motorlu aracı kullanmak suretiyle önceden belirlenmiş hatlarda yolcu taşıyan kişi” şeklinde yapılmıştır. Otobüs şoförleri fiziki testten geçmeli; görme yetisi en az 20/40 seviyesinde olmalı; göz-el-ayak koordinasyonu yüksek olmalı; düzgün sollama, fren ve park etmenin gerçekleştirilmesini sağlayacak şekilde mesafe algısının olması gerekmektedir. Otobüs şoförleri yetişkin, genç ve çocuklarla olumlu ilişkiler kurmalıdır. Diğer gereklilikler aşağıda belirtilmiştir:

- Belge Koşulları

Şoförün, yolcu taşıma imkânı (P) veren bir CDL’ye (okul otobüsleri için aynı zamanda S onaylı) sahip olması gerekmektedir. Motorlu Araçla Taşıma Şirketi, şoförün uygunluğuna ilişkin olarak New York DMV’ye başvuruda bulunmalıdır. Okul servisi şoförü olacaklar parmak izi vermeli ve sicil analizi yapılabilmesi için harç yatırmalıdır.

- Yaş Koşulları

New York eyaletinde otobüs şoförleri en az 18 yaşında olmalıdır. Eyaletler arası sefer yapabilmek ve okul servisi kullanabilmek için asgari yaş 21’dir.

- Eğitim-Tecrübe Koşulları

Ticari sürüş okulları tarafından zorunlu olmayan eğitimler sağlanmaktadır ve tecrübe zorunluluğu yoktur.

Ceza Gerektiren Durumlar, Cezalar ve Puanlar⁷³

Ceza Gerektiren Durumlar

Ticari araç sürücülerini için en önemli cezalar, ehliyetin alıkonulması veya süreli/süresiz iptali olup, aşağıdaki ağır haller sonucunda söz konusu olmaktadır:

- Kandaki alkol oranının 0,04% ve üzerinde olması,
- Alkollü araç kullanımı,
- Kanda alkol testinin reddedilmesi,
- Motorlu araçla suç işlenmesi,
- Kaza mahalinin rapor tutulmadan terk edilmesi,
- Ticari araçla ölüme sebebiyet verilmesi,

⁷² <https://labor.ny.gov/stats/olcny/bus-driver.shtm>

⁷³ <http://www.dmv.org/ny-new-york/traffic-ticket-fines-and-penalties.php>

- CDL'nin durdurulmuş, iptal edilmiş ve kabul edilmemiş olması durumunda araç kullanılması.

Bu hâllerin ikinci defa tekrarlanması durumunda CDL tamamen iptal edilir.

Ciddi İhlaller

3 yıl içinde aşağıda belirtilen ciddi ihlallerden 2 adedinin söz konusu olması durumunda 60 gün, 3 adedinin gerçekleşmesi durumunda 120 gün süre ile CDL kullanılamaz:

- Kuralsız sürüş,
- Kararsız ve kuralsız sollama,
- Bir başka aracı çok yakından takip etme,
- CDL sahibi olmaksızın ticari araç kullanma,
- Uygun grupta onaylı CDL olmaksızın araç kullanma,
- Ölüme sebebiyet verecek şekilde bir trafik hatası yapma.

Cezalar

Trafik cezalarına ilişkin ceza tutarları cezanın niteliği, nerede kesildiği ve aşağıda belirtilen faktörlere göre farklılaşabilmektedir:

- Birikmiş ceza puanları,
- Sabıka durumları,
- Durdurulmuş veya iptal edilmiş CDL ile sürüş,
- Şoförün sorumluluğunun değerlendirilmesi.

Öte yandan, ceza tutarları mahkeme kararı ve cezanın kesildiği bölgeye göre de farklılaşabilmektedir.

Ceza Puanları

18 ay içerisinde 6'dan fazla ceza puanı alınması durumunda, 3 yıl boyunca her yıl 100 dolar ödenmektedir. Söz konusu ceza puanı 6'nın üstündeyse her yıla 75 dolar daha eklenir.

Şoför Sorumluluğunun Değerlendirilmesi:

Aşağıda belirtilen sebeplerle hüküm alınması durumunda 3 yıl boyunca her yıl 250 dolar ödenmektedir:

- İçkili araç kullanma,
- Ağırlaştırılmış içkili araç kullanma,
- Uygun değilken araç kullanma,
- İlaç almışken araç kullanma,
- İlaç ve alkolü birlikte almışken araç kullanma.

Bu cezalar dışında kimyasal testin reddi durumunda CDL sahibi sürücülere 550 dolar; ilaç, alkol veya test reddinden sonraki 5 yıl içinde testin reddedilmesi durumunda 750 dolar ceza ödenmektedir. Trafik cezaları, ceza puanları ve süreli/süresiz ehliyet iptali durumunda araç sigortası primleri de artmaktadır.

Ticari Motorlu Araç Kaydı

New York taksicilik sisteminde CDL sahibi şoförler kendi araçlarını kullanabildikleri gibi araç kiralama ile de taksicilik mesleğini icra edebilmektedir. Ancak, araçların da DMV kaydının olması⁷⁴ şartı aranmakta olup, kayıtlı olmayan araçlara ceza uygulanmaktadır. Kayıt işlemi araç sahibi kişi veya şirket tarafından DMV ofisine başvuru yapılmak suretiyle gerçekleştirilir. Kayıt araç sahibi dışındaki bir kişi adına yapılabilir.

8.1.5. New York Taksi Çalışanları Birliği (New York Taxi Workers Alliance -NYTWA-)

New York Taxi Workers Alliance, 2014 yılında 60.000'den fazla taksici esnafına sahip olan New York'ta, 50.000'den fazla taksi şoförünün/çalışanının kayıtlı olduğu; taksici esnafının ve şoförünün haklarının korunmasına yardımcı olan; sosyal projeler düzenleyen; taksiciler için uygun indirimle borçlanma kredisi sağlanmasına ilişkin çalışmalar yapan; devletle-taksiciler arasında köprü görevi sunan bir dernek şeklinde çalışmaktadır.

1998 yılında kurulan birliğin 2015 yılında toplamda 19.500 kayıtlı üyesi bulunmaktadır. Birliğin gelirlerinin %85'i kayıtlı üyelere sağlanmakta olup, birlik üyelerine hukuki ve eğitimel destekler verilmektedir. Birliğin üyelik yapan şoförlerden yıllık 100 dolar aldığı ve bu ücrete tüm eğitimlerin ve hukuki desteğin dâhil olduğu belirtilmiştir.

NYTWA yetkilileri, taksiciliğin meslekler arasında ikinci stresli iş olduğunu bildikleri için taksicilere destek olmak ve onlara meslekleri çerçevesinde hem eğitim, hem danışmanlık hem de hukuki süreçlerde haklarının korunması konusunda destek olmaktadır. Birlik, adalet, eşitlik ve saygı kavramları çerçevesinde eyalette mevcut olan 50.000'den fazla lisanslı kişinin haklarını korumak üzere faaliyet gösterdiğini ifade etmektedir. Bu bağlamda, yaptıkları başvurular ve çalışmalar neticesinde birlik, devletin "Taxi Driver Protection Act" yasasını çıkarmasında öncü olmuştur. Bu yasaya göre her kim taksiciye görevi başında saldırırsa 25 yıl ile yargılanıp cezalandırılmaktadır. Ayrıca şoföre saldırıda savcıya tanınan yetkiye göre saldıran kişiye ekstra 5 yıl daha ceza uygulanabilmektedir.

Birliğin belirttiğine göre, taksilerin aldıkları iki çeşit madalyon bulunmaktadır. Bunlar;

- Corporate Madalyon adı verilen madalyon, şirketler tarafından sahiplenilen araçlar için ve her şoförün aracı kiraladıktan sonra başvurması ile verilen bir madalyondur. Diğer madalyon tipine göre daha pahalı olup, şirket olmak için de ikiden fazla araca sahip olmak gerekliliği bulunmaktadır.

⁷⁴ <http://dmv.ny.gov/registration/register-and-title-vehicle-or-trailer>

- Individual Madalyon adı verilen madalyon ise, ilkinde göre daha ucuz maliyete sahip olup, şoförün bizzat kendisinin alması gereken ve bunu alabilmek için aracı kendisinin kullanması ve toplamda en az 210 vardiya yapması gerekmektedir.

2015 yılında New York'ta, toplamda kayıtlı 13.200 adet madalyon bulunmakta olup, madalyon almak veya satmak isteyen araç sahibi veya şoförlerin 'garaj' olarak adlandırdıkları ve aracı olarak görev yapan araçların alım-satım işlemlerini takip ettikleri yere giderek işlem yaptırmaları gerekmektedir.

Şoförlerin araçlarında bulunması gereken iki çeşit lisans olduğu; biri mavi, diğeri sarı renkli olan bu lisanslara sahip olanların, şirkete bağlı olsun olmasın birliğe üyelik yaptırmaya hakkına sahip oldukları belirtilmiştir. Kısaca bu lisanslardan bahsetmek gerekirse; sarı renkli lisans Taxi and Limousine Commission (TLC) kart sahibi olan taksicilerin sarı taksilerde kullanması için verilmektedir. Taksicinin, çeşitli sınav, uyuşturucu testi ve sağlık kontrollerinden başarılı bir şekilde geçmesi gerekmektedir. Mavi renkli olan lisans ise limo şirketleri olarak adlandırılan ve limuzin araçları şeklinde özel taşımacılık hizmeti veren şoförlere verilmekte olup sadece bu şoförler tarafından kullanılabilir. Herhangi bir sınav veya teste tabi tutulmadan normal ehliyete sahip ve limuzin araçlarında çalışacak şoförler, bu mavi renkli lisansı alarak çalışabilmektedir.

8.1.6. New York Şehri Taksi ve Limuzin Komisyonu (New York City Taxi and Limousine Commission -NYC TLC-)

NYC Taksi ve Limuzin Komisyonu, 1941 yılında New York Eyaleti yönetimine bağlı olarak kurulan; sürücü lisansı, ticari araç madalyonu, taksi ve kiralık taksi hizmeti (Amerika'da sarı ticari taksilerden farklı olmak üzere caddelerde müşteri aramayan ve sadece telefon ile çağırabileceğiniz daha lüks otomobillerden oluşan size özel taksi hizmeti) verenlerin; black car olarak adlandırılan özel taksi-limuzin hizmeti veren araçların; banliyö minibüsleri ve engelli araçlarının düzenlemelerinin yapıldığı bir birim olarak hizmet vermektedir.

Görüşmelerde elde edilen bilgiler ve daha sonra internet üzerinden, raporlardan yapılan detaylı incelemelerde NYC TLC'nin genel yapısının değerlendirilmesinin önem arz ettiği belirlenmiştir. Şehirdeki ticari araçların lisans belgelerinin hazırlanması, şoförlerin eğitim sonrası sınavdan geçirilmesi, ehliyet ve araç madalyonlarının belirlenmesi ve verilmesi gibi birçok işlem ve düzenlemenin yapıldığı bir kurum olarak çalışan TLC, şehir konseyi ve vali onayı tarafından yedi yıllığına 9 komisyon üyesinin atanması şeklinde görevlerini yürütmektedir.

8.1.7. New York-Türk Taksi Şoförleri

11 Kasım 2015 tarihinde New York'ta Türk taksicilerle yapılan görüşmeye 8 kişi katılmış olup, bölgedeki taksi taşımacılığına ilişkin yürütülen çalışmalardan taksici olma süreçlerine, devletin mevzuatları çerçevesinde yapılan uygulamalardan UBER'e kadar çeşitli konularda detaylı bilgiler elde edilmiştir. Bu bağlamda elde edilen veriler aşağıda başlıklar hâlinde paylaşılmıştır.

Öncelikle görüşmeye katılan taksicilerin hepsinin taksi sahibi oldukları ve aynı zamanda şoförlüğe kendi araçlarında devam ettikleri belirtilmiştir. New York'ta taksicilik mesleğinde çalışan Türklerin çoğunluğunun üniversite mezunu olduğu da vurgulanmıştır.

New York Eyaleti'nde toplamda 14.000 taksinin faal olarak çalıştığı, eğer bir kişi taksi alacaksa mutlaka o takside 1 yıl içerisinde en az 190 gün bilfiil çalışmak zorunda olduğu, bu süre içerisinde taksisini kiraya veremediği, bu sürenin tamamlanmasının ardından şoföre veya kiraya verebileceği kural olarak belirlenmiştir. Bu kuralın, öncelikle sektördeki taşımacılık alanında verilen servisin kalitesinin artırılması için önemli olduğu ve kesin kurallar çerçevesinde sürdürüldüğü vurgulanmıştır. Ancak diğer taraftan aynı 190 gün kuralı olmakla birlikte, eğer birden fazla taksi sahibi iseniz çalışma zorunluluğu ortadan kalkmakta ve araçlar kiraya verilebilmektedir.

New York bölgesinde faaliyet gösteren 3 çeşit taksinin olduğu, bunların sarı taksi, yeşil taksi ve siyah taksi olarak ayrıldığı ifade edilmiştir. Sarı taksiler bölge sınırları olmadan her yerden müşteri alıp taşıyabilmekte ve bağlı bulunduğu belediye kanunları çerçevesinde yönetilmektedir. Yeşil taksiler de sarı taksiler gibi belediyeye bağlı olmakla beraber Manhattandan dışında sadece çevre ilçelerde hizmet vermektedirler. Tıpkı Türkiye'de olduğu gibi aynı il sınırları içerisinde farklı ilçelerden müşteriyi ilçeye taşıyabilmekte, fakat merkez ilden müşteri alamamaktadır. Sarı taksilerle yeşil taksiler arasındaki en önemli fark -aynı zamanda Türkiye'deki sarı taksilerden de farklı olarak- sarı taksilerin her müşteriyi taşıyabilmeleri; aldığı müşteriyi bekleyip götürdüğü yerden başka bir yere gidişini sağlayabilmeleridir. Fakat tek koşul olarak müşteriyi bekleme sürecinde kesinlikle taksimetreyi kapatmaması gerektiği, eğer kapatırsa sistemin otomatikman kilitlendiği ve tekrar açılmadığı ifade edilmiştir. Bu bağlamda hem ülkemizden hem de yeşil taksilerden farklı olarak, gidişi dolu-dönüşü boş sorununun, sarı taksiler için sıkıntı olmadığı görülmüştür. Siyah taksi olarak adlandırılan taksilerin ise UBER gibi limuzin ve VIP yolcu taşımacılığı yapan özel şirketlere ait olduğu belirtilmiştir.

8.1.8. New York Öğrenci Taşımacıları Birliği (New York Association For Pupil Transportation -NAPT-)

Birlik olarak isimlendirilebilecek kuruluş, New York Eyaleti'nin başkenti olan Albany'de faaliyet göstermektedir. Kuruluşun amacı, üyelerin birliğinin sağlanması suretiyle seslerini duyurabilmelerini sağlamak, öğrenci taşımacılığına ilişkin eğitimler düzenlemek, eğitimlere ve konferansları üyelere duyurmaktır. Birliğin, üyeleri üzerinde idari ve cezai herhangi bir yaptırımını bulunmamaktadır. Mevcut durumda 460 adet üyesi olan Birlik, her üyeden yıllık 175 dolar katılım ücreti almakta; bunun dışında konferans, kongre ve eğitim gibi hizmetlerden de gelir sağlamaktadır. New York'ta 100 kadar özel şirket bulunduğu, bunların 30 tanesinin özel eğitim alan engelli çocuklar için olduğu belirtilmiştir. New York genelinde 2,7 milyon öğrencinin bulunduğu ve 2,3 milyon öğrencinin yaklaşık 50.000 adet okul servisiyle taşındığı ifade edilmiştir.

New York'ta öğrenci taşımacılığının %65 oranındaki kısmının, okullara ait otobüslerde maaşlı olarak çalışan şoförler tarafından sağlandığı belirtilmiştir. Bunun dışında kalan kısmı

ise özel taşımacılık şirketleri karşılamaktadır. Bu kapsamda, okul bölgesi yetkililerinin de Birliğe üye olabildiği ifade edilmiştir.

Okulun 1,5 mil uzağına kadar olan (orta ve üstü okullar için 2 mil) öğrenci taşımacılığının bedelinin Anayasa’da yer alan “... iyi bir eğitime erişimin sağlanması sorumluluğu eyalettedir.” ifadesi gereği eyalet tarafından karşılandığı belirtilmiştir. Ancak, anaokulu öncesi dönemdeki çocukların taşınma bedelinin karşılanmadığı ve Birliğin bu konuda girişimlerinin bulunduğu ifade edilmiştir. ABD’de 15-20 kadar eyaletin, okul taşımacılığı bedellerini karşılamadıkları da ifade edilmiştir. Öte yandan, eyaletin okullara servis aracı alabilmeleri için 100.000 dolara kadar finansal destek sağladığı da eklenmiştir.

8.2. Hong Kong

8.2.1. Hong Kong Ulaştırma Bakanlığı (Hong Kong Transport Department)

01 Aralık 1968’de kurulan Ulaştırma Bakanlığı “Hong Kong’u hareket hâlinde tutmak” (“*Keep Hong Kong Moving*”) sloganıyla çalışmaktadır. Dünyanın en iyi, en güvenli, en istikrarlı, en etkin, en çevreye duyarlı ulaştırma sistemini sağlamak vizyonuna sahip olduklarını belirtmektedir. Bakanlığın görevleri:

- Yol kullanımı ve trafiği en ileri teknoloji ile yönetmek,
- Toplu taşıma sistemini yasal olarak düzenlemek ve geliştirmek,
- Araç ve şoför lisanslarını vermek,
- Yol güvenliğini sağlamak,
- Gelecekte toplu taşımaya artan talebi karşılayabilmek için planlama yapmaktır.

1999 yılında hazırlanan “Geniş Kapsamlı Ulaştırma Stratejisi” çalışması ışığında belirlenmiş uzun vadeli ulaştırma stratejisi şöyledir:

- Ulaştırma ve arazi kullanım planlamasının entegre edilmesi
- Raylı sistemin daha iyi kullanımı
- Daha iyi toplu taşıma araçları ve tesisleri
- Teknolojinin daha verimli kullanımı
- Çevrenin korunması

Hong Kong’da toplu taşıma kullanımı tamamen özel sektör tarafından yürütülmektedir. Devlet herhangi bir toplu taşıma hizmetini doğrudan sağlamamaktadır. Tüm toplu taşıma hizmet haklarını franchise veya lisans vermek suretiyle özel sektöre vermiştir.

Toplu taşıma konusundaki politika, sistem içerisindeki tüm araçların koordineli şekilde çalışması ve mümkün olduğunca aynı hat üzerinde birden fazla toplu taşıma aracı olmaması üzerine dayalıdır. Genel olarak toplu taşıma türlerinin birbirlerine rakip değil, tamamlayıcı olduğu bir sistem dizayn edilmeye çalışılmıştır. Örneğin otobüs ve raylı sistem hatları hiçbir

şekilde çakışmamaktadır. Nüfus yoğunluğunun az olduğu yerlerin dahi yeterince hizmet alması, ulaştırma politikasının esaslarındandır. Hat planlanması rasyonelize edilmiştir. Buna göre herhangi bir hatta, kapasitenin %85'i oranında doluluk varsa o hatta yeni bir araç daha eklenirken; ortalama %65'in altında bir doluluk oranı varsa o hattan bir araç eksiltilecek hem servis kalitesi arttırılmaya çalışılır hem de araç trafiği denetlenmeye çalışılır.

8.2.2. Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP- International Association Of Public Transport)

1885 yılında kurulan; 92 farklı ülkeden toplu taşımacılık işletmecileri, bakanlıklar, yerel yönetimler, endüstri kuruluşları, araştırma merkezleri, akademisyenler ve danışmanlardan oluşan; dünya genelinde 3.400'den fazla kurumun üyesi olduğu Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP), toplu taşımacılık sektörünün dünyadaki en büyük kuruluşu olma özelliğini taşımaktadır. Kâr amacı gütmeyen uluslararası bir kuruluş olan UITP'nin merkezi Brüksel'de olup Dubai, Moskova, İstanbul, Roma, Sao Paulo, Abidjan, Bangalore, Johannesburg, Hong Kong ve Canberra'da ofisleri bulunmaktadır. UITP, toplu taşıma sistemleri ile kentsel mobilite ve ulaşımın çevreye zarar vermeden nasıl gerçekleştirilmesi gerektiğine dair çalışmalar yapan bir kuruluştur.

İş birliği içinde olduğu kuruluşlara planlama, organizasyon ve operasyon konularında katkıda bulunur, eğitimler verir. Planlanan eğitimlerin bazıları sadece üyelere açıkken, bazı eğitimlere üye olmayan kişiler de katılabilir. Hong Kong Ulaştırma Bakanlığı ile iş birliği içindedirler. Bugüne kadar ağırlıklı olarak otobüs işletmecilerine ve şoförlere yönelik eğitimler düzenlemiştir.

UITP paket eğitim programları önermenin yanında iş birliği içinde olduğu kurumların ihtiyaçlarına göre yeni eğitimler de dizayn edebilmektedir. Eğitimler yüzyüze sınıf ortamında verilebildiği gibi, internet üzerinden de düzenlenmektedir.

UITP yetkilileri ile yapılan toplantıdan çıkan ortak görüş, Bakanlığın da UITP'ye üye olmasının hem veri tabanına erişim hem de eğitim iş birlikleri açısından faydalı olacağı şeklindedir. Ayrıca Türkiye'de çeşitli sivil toplum kuruluşlarının da UITP'ye üye olduğu belirtilmiştir.

8.2.3. Motorlu Ulaştırma Araçları Çalışanları Birliği- Okul Servis Aracı Derneği (Motor Transport Workers General Union -School Transportation Association)

Özel Otobüsler (Franchise Olmayan Otobüsler)

Trafik ve çevre kirliliği ile mücadele kapsamında Hong Kong Ulaştırma Bakanlığı, toplu taşımanın genel olarak metro ve otobüsler ile yapılmasını ilke olarak benimsemiştir. Bu ikisinin yeterli olmadığı durumlarda alternatif olabilmesi veya genel olarak bu iki ulaşım türü ile servis verilemeyen ihtiyaçlar için özel otobüs (franchise olmayan otobüs) sınıflandırmasını getirmiştir. Bu kapsamda okul servisi, personel servisi, turist otobüsü, uluslararası yolcu taşıma, otel servisi, çoklu transfer aracı, mesken servisi ve kiralık araçlar bulunmaktadır. Bu

sınıflandırma içerisinde Kasım 2015 itibarıyla toplam 606 tane otobüs kayıtlıdır. Bir otobüs birden fazla servis türü işletmek için izin alabilmektedir. Bu 606 aracın sahip olduğu taşıma izni sayıları; 83 okul servisi, 229 personel servisi, 254 engelli servisi ve 250 diğer servisler olmak üzere toplam 816'dır.

Diğer ticari ehliyet türlerinde olduğu gibi 18 yaşında sürücü belgesi aldıktan 3 yıl sonra, okul servisi lisansı alınabilmektedir. Hong Kong'da şoförlük yapabilmek için herhangi bir üst yaş sınırlaması yoktur. 70 yaşın üstündeki kişiler sağlık testlerinden geçtikleri sürece mesleğe devam edebilmektedirler. Hong Kong yaşam standartlarına göre şoför ücretleri düşük bulunduğundan genellikle yaşlı ve emekliler tarafından tercih edilmekte olup, Hong Kong'da şoför yaş ortalaması yüksektir.

Hong Kong'da Servis İşletmeciliği

Hong Kong'da servis işletmeciliği sektörü genel olarak büyük firmaların egemenliği altında olup bireysel girişimci az sayıda bulunmaktadır. Servis şoförleri aylık ortalama 12.000 Hong Kong doları kazanmaktadır ve bu da asgari ücrete denk gelmektedir. Sendika yetkilileri, bu ücretin Hong Kong yaşam şartları için yeterli olmadığını ve tanıdıklarına bu mesleği önermediklerini belirtmiştir.

Hong Kong'da trafiğe yeni bir araç girebilmesi için hâlihazırda trafikte olan bir aracın trafikten çıkması gereği Mayıs 2015 itibarıyla okul servis araçları için yürürlükten kaldırılmıştır. Böylece trafiğe yeni bir okul servisi kayıt ettirebilmek için piyasadaki araçlardan birinin trafikten çekilmesi gerekmemektedir.

8.2.4. Kowloon Otobüs Şirketi (KMB-The Kowloon Motor Bus Holding Limited)

1933 yılında China Bus Company ismiyle kurulan KMB, 1968 yılında yeniden yapılandırılmıştır. Şirket, Transport International Holdings bünyesinde olup, hisseleri Hong Kong borsasında işlem görmektedir. Hisselerin %33 oranındaki kısmı San Han Ki ve ailesine aittir. Şirket, Hong Kong'da faaliyet gösteren en büyük otobüs operatörü olup, Kowloon ve New Territories bölgelerinde 3.682 tanesi çift katlı olmak üzere 3.855 havalandırmalı otobüsle hizmet vermektedir. Ulaştırma Bakanlığı elektrikli araçların kullanımı için destek sağlamaktadır. Otobüslerin 500 adedi beyaz renkte olup, tekerlekli sandalye rampası mevcut değilken, pembe renkte olan diğer otobüsler de rampa mevcuttur. Rampalı otobüs şoförleri rampayı indirmek suretiyle engelli erişimini sağlamak durumundadır. 2014 yılında KMB'nin ortalama günlük yolcu sayısı 2,6 milyon yolcudur. Şirkette iç denetim ve ISO belgeleri çerçevesinde dış denetim uygulanmakta olup, kamusal denetim söz konusu değildir.

Şehir İçi Otobüs Taşımacılığı Sistemi

Hong Kong otobüsle toplu taşımacılık sistemi, franchising anlaşması altında sağlanan hat hizmetleri ve franchising olmadan ve özellikle hava alanı ve yeni açılan yerleşim bölgelerine sağlanan hizmetler olarak iki yöntemle faaliyet göstermektedir. Franchising şartları 2007 yı-

linda değiştirilerek bölgesellikten, hat bazında değerlendirmeye geçilmiştir. Mevcut durumda 370 hat mevcuttur. Her hat için azami ücret belirlenmekte olup, şirketler bu seviyenin altında ücret alabilmektedir.

Franchising anlaşması kapsamında işleyen otobüsle toplu taşımacılık sistemi uzun yıllar önce şekillenmiş olup, tipik bir oligopoli niteliği taşımaktadır. Şehir içi otobüs hizmetlerinin önemli bir kısmı franchising yöntemi ile ihale edilerek sağlanmaktadır. Toplam 5 şirket arasından KMB ve City Bus şirketleri hatların büyük bir kısmında faaliyet göstermektedir.⁷⁵ Şirketler arasında bir çeşit centilmenlik anlaşması bulunmakla birlikte zaman zaman hat bazında rekabet söz konusu olabilmektedir.

İhaleye katılan şirketlerin tamamı aile şirketi niteliğinde olup, uzun yıllardır kesintisiz olarak sağladıkları hizmet daha çok bir imtiyaz olarak kabul edilebilir. İhaleleri 10 yılda bir gerçekleştiren taraf olan Ulaştırma Bakanlığı, ihaleye katılım şartlarını kendileri ile yapılan görüşme esnasında açıklıkla belirtmemiş olmakla birlikte; ihalenin kamu adına hizmetin daha ucuz maliyetle sağlanmasından çok, otobüs sayısı gibi asgari aranan nitelikler esasına göre gerçekleştirildiği intibası edinilmiştir. İhale şartnamesi hijyen, tarife uygunluk, havalandırma ve ücretler başta olmak üzere daha çok araç özelliklerine göre Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen esaslara dayanmaktadır. Bakanlık azami araç yaşını 18 yıl olarak belirlemiş olup, KMB'nin ortalama araç yaşı 17,8 yıldır. Bakanlık franchising anlaşması şartlarına uyumu resmî olarak yıllık denetimlerde ve rastlantısal olarak trafikte de yapmaktadır.

Bu kapsamda, sektör çok önemli ölçüde yeni şirketlerin girişine kapalı olup, hatlar aranan şartları sağlayabilen iki şirket arasında on yıllardır aynı şekilde paylaşılmaktadır. Şirket yetkilisi, bu yapının oluşumunun temel sebeplerini; gereken yüksek tutarlı yatırım ve kamunun kontrol sağlanabilmesi için fazla sayıda otobüs şirketi ile çalışmama isteği olduğunu belirtmiştir. Bu yapının kuşkusuz, sürdürülebilirlik ve ölçek ekonomisinden kaynaklanan avantajları olmakla birlikte, otobüsçülük sektöründe içsel rekabetin olmaması ve rekabetin minibüslerle olması sonucunu da doğurmuştur. Bir diğer sonuç ise, otobüsçü esnafının mevcut olmaması ve şoförlerin sadece özel şirkette çalışan durumunda olmalarıdır.

Şirket yetkilisi, bu yapıda kamunun kontrol işlevini devam ettirdiğini ve bu kapsamda, 2007 yılında gereken şartları sağlayamayan New World isimli bir otobüs şirketinin franchising anlaşmasının iptal edildiğini belirtmiştir.

Franchising anlaşması yapılmaksızın ve ihalesiz olarak gerçekleştirilen otobüsle taşımacılık ise, genellikle özel hizmet kapsamında ele alınmaktadır. Başta konut siteleri olmak üzere çalışanların ve diğer grupların aynı lokasyonlar arası taşınabilmesi için özel şirketlerden, formal bir ihale olmaksızın fiyat aldıkları ve buna göre hizmet sağladıkları belirtilmiştir.

Sistemde yeni bir hattın açılabilmesi için söz konusu bölgede asgari 30.000 kişinin yaşaması gerekmektedir. Hong Kong'da mevcut durumda 19 bölgenin yer aldığı ve bu bölgelerdeki otobüsle toplu taşımacılık faaliyetine ilişkin kararların, siyasi partilerin ve taşımacılık komitesinin yer aldığı Bölge Konseyleri tarafından verildiği dile getirilmiştir.

⁷⁵ Daha küçük ölçekli diğer 3 şirket, New World First Bus, Long Win Bus ve New Lantao Bus'tır.



Bölüm 9

Sektörde Yer Alan Büyük
Ölçekli Şirketler



9.1. Sektörde Yer Alan Büyük Ölçekli Şirketler

Proje için çalışan sayısı 50'den fazla olan 8 şirket (5 yerel ve 3 ulusal/uluslararası) ile mülakatlar yapılması öngörülmüştür. Bu çerçevede kamyonculuk, minibüsçülük, otobüsçülük ve servis işletmeciliği mesleklerindeki en büyük şirket ve organizasyonlar tespit edilmiştir. Kamyonculuk ve kamyonetçilik mesleğindeki en büyük organizasyonlardan Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği ve Selamoğlu Nakliyat ile evden eve taşıma sektöründe faaliyet gösteren büyük şirketlerden biri olan Doğançay Nakliyat ile yüz yüze mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Bu mülakatların yanı sıra servisçilik mesleğinde Altur Turizm ve Bektaşlar Turizm şirketleri ile minibüsçülük mesleğinde Serhad Birlik Etus Minibüsçüler, Midibüsçüler, Otobüsçüler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi de alanlarında faaliyet gösteren büyük organizasyonlardan oldukları için büyük ölçekli şirketler ile mülakat çalışmasına dâhil edilmiştir. Ayrıca otobüsçülük mesleği için İstanbul'da İETT ve özel halk otobüsleriyle beraber toplu taşımadaki otobüslerin üçüncü bileşeni olan İstanbul Otobüs A.Ş. ve İstanbul Özulaş Otobüs A.Ş. ile mülakatlar yapılmıştır. Mülakatlar şirketlerin üst düzey yöneticileri ve yetkilileri ile Üniversite ve Bakanlık temsilcilerinin katılımları ile gerçekleştirilmiştir.

Mülakatların genel amacı, şirketlerin başarı hikâyelerini tespit etmek; meslekteki esnaflara ilişkin tespit ve değerlendirmelerini almak; esnaf ile mevcut durumda var olan ve gelecekte hayata geçirilebilecek iş birlikleri konusunda görüş, öneri ve sorunları belirlemek ve esnaf ile yaşadıkları rekabete ilişkin görüş ve bakış açılarını tespit etmek olarak belirlenmiştir.

Tablo 37. Büyük Ölçekli Şirket Mülakatları

Mülakat Yapılan Şirket	Mülakat Tarihi	Mülakat Yeri	Mülakata Katılan Şirket Temsilcileri	Mülakatı yapan Proje Temsilcileri	Mülakat Tekniği
Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği	03.09.2015	İstanbul	Başkan Vekili İhsan Temel	Doç. Dr. Emre Toros, Doç. Dr. Seyit Cilasun, Erhan Köksal	Yüz yüze, Soru-cevap
Altur Turizm A.Ş.	03.09.2015	İstanbul	Garaj Müdürü Tacettin Işık	Doç. Dr. Emre Toros, Doç. Dr. Seyit Cilasun, Yrd. Doç.Dr.Belgi Turan, Arş. Gör. Dilara Baran, Erhan Köksal, Yüksel Şahin	Yüz yüze, soru -cevap
İstanbul Otobüs A.Ş.	03.09.2015	İstanbul	Genel Müdür A. Yasir Şahin, Lojistik Şefi Emrah Yoğurtçu, Şükrü Per	Doç. Dr. Emre Toros, Doç. Dr. Seyit Cilasun, Yrd. Doç.Dr.Belgi Turan, Arş. Gör. Dilara Baran, Erhan Köksal, Yüksel Şahin	Şirket sunumu, Yüz yüze, soru-cevap
Bektaşlar Turizm	06.10.2015	Ankara	Şirket Ortağı Aydın Fatih Bektaş	Yrd.Doç.Dr. Belgi Turan, Erhan Köksal, Pelin Örtten Demirci, Yüksel Şahin	Yüz yüze, soru -cevap

Mülakat Yapılan Şirket	Mülakat Tarihi	Mülakat Yeri	Mülakata Katılan Şirket Temsilcileri	Mülakatı yapan Proje Temsilcileri	Mülakat Tekniği
Selamoğlu Nakliyat	21.10.2015	Ankara	Yönetim Kurulu Üyesi İzzet Salah	Doç. Dr. Emre Toros, Erhan Köksal, Pelin Örtten Demirci, Yüksel Şahin	Yüz yüze, soru –cevap
Doğançay Nakliyat	04.11.2015	Ankara	Genel Müdür Turhan Doğançay	Doç. Dr. Emre Toros, Pelin Örtten Demirci	Yüz yüze, soru –cevap
Edirne Serhad Birlik Minibüsçüler Kooperatifi	28.10.2015	e-posta	Yönetim Kurulu Üyesi Yunus Kuru	Doç. Dr. Seyit Cilasun	Telefon, e-posta ile soru-cevap
İstanbul Özulaş Otobüs AŞ.	23.10.2015	İstanbul	Genel Müdür İsmail Yolcu	Yrd.Doç.Dr. Neslihan Topbaş, Yrd.Doç.Dr.Ece Pişkinsüt Şengüler, Erhan Köksal	Yüz yüze, soru-cevap

Ziyaretlerden elde edilen bilgiler çerçevesinde her ziyaret edilen kurum ile ilgili yapılan genel değerlendirmeler aşağıda paylaşılmaktadır.

Altur Turizm A.Ş.

Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Ulaştırma Sektörü Analizi çalışması kapsamındaki büyük şirket mülakatlarından ilki, hem servisçilik sektöründe başlıca şirketlerden biri olduğundan hem de küçük esnaftan büyük şirket konumuna gelmesinden dolayı iyi bir örnek teşkil eden Altur Turizm ile yapılmıştır. 1976 yılında Rize’de tek bir servis ile küçük esnaf olarak başlayan Abdürrahim Albayrak’ın şirketi Altur, 2015 yılında Türkiye’nin en büyük 341. firması olmuştur. Sektöre ilk giren girişimcilerden olması, bugüne kadarki büyümesinde mutlak rol oynasa da, etkin iş yönetimi ve müşteri odaklı stratejileri sektör için rol modeli oluşturmaktadır.

Firma yetkilisi, personel servisçiliği sektöründeki başlıca sorunları düşük taşıma ücretleri, yüksek maliyetler ve dolayısıyla düşük kâr marjı olarak belirlemiştir. Sektördeki firma sayısının çok yüksek olması sebebi ile rekabetin fiyatları düşürdüğü vurgulanmış ve buna çözüm olarak plaka tahdidinin çıkmasını talep ettikleri anlaşılmıştır. Plaka tahdidinin, kendileri gibi sektöre yüksek yatırım yapmış firmaların lehine olacağını düşündüklerini vurgulamıştır. Bununla birlikte kalifiye şoför arzının azalmasının ve yoğun trafiğin, işlerine sekte vurduğu dile getirilmiştir. Önceki yıllarda bir aracın günde birden fazla servis taşımacılığı yapabildiği, ancak bugün bunun mümkün olmadığı ve bu durumun kârlılığı düşürdüğü vurgulanmıştır.

Şirketin küçük esnafı rakip olarak görmediği, aksine onunla iş birliği hâlinde çalıştığı belirtilmiştir. Şirketin, yapısı gereği esnafa sürekli temasta olduğu; tüm personel taşımacılığı işlerini taseronlara vermesi sebebi ile her ölçekteki esnafa ve aracı şirketlerle beraber çalıştığı açıklanmıştır. Sektördeki sorunların hem büyük şirketlerin hem de esnafın ortak sorunları olduğu ama maddi zorlukların esnaf nezdinde artarak hissedildiği vurgulanmıştır.

Yetkili, bugün geline durumdaki sektördeki esnafın maddi ve manevi açıdan iyi durumda olmadığını söyleyerek, yakınlarına bu mesleği önermediğini belirtmiştir.

Şirket yetkilisi, sektörü genel olarak değerlendirdiğinde, personel servisçiliğinin en azından İstanbul'da doyuma ulaştığını belirtmiş; Altur'un diğer illere açılmayı düşünmediğini; onun yerine şirketin faaliyet alanlarını genişleterek, okul servisçiliği, özel transfer ve oto kiralama gibi alanlara yöneldiğini açıklamıştır.

Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği

Kooperatiflerin, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın daha etkin ve kârlı bir sistem içerisinde çalışabilmesi için bir seçenek olarak görüldüğü proje faaliyetlerinde saptanmıştır. Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği'nin uygulamaları incelediğinde bu saptamanın doğruluğu ortaya çıkmaktadır. Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği gibi iyi örgütlenmiş bir yapı altında faaliyet gösteren esnaf, zorlu rekabet şartlarında kendine iş bulabilmekte, ilgili mevzuatı takip edebilmekte ve münferit olarak çalışan esnaf ile karşılaştırıldığında daha kârlı iş yapabilmektedir. Bu açıardan bakıldığında Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği bahsi geçen alanlardaki faaliyetleri ile esnafa son derece faydalı olmaktadır. Kooperatifçilik ile ilgili yeni yasal düzenlemelerin de hayata geçmesi ile beraber bu etkinin artarak derinleşmesi, esnaf adına olumlu sonuçlar doğuracaktır.

İstanbul Otobüs A.Ş.

İstanbul'da İETT ve özel halk otobüsleriyle beraber toplu taşımadaki otobüslerin üçüncü bileşeni olan İstanbul Otobüs A.Ş.'nin proje kapsamında iyi örnek olarak seçilmesinin nedenleri; büyüklüğü, esnafla olan ilişkileri ve yürüttükleri iyi uygulamalardır. Şirketle yapılan görüşmelerde öncelikle şirketin kuruluşu ve gelişimi ile ilgili bilgi alınmıştır. 2010 yılında kurulan şirket, 2015 itibarıyla 404 işletmeci ve 1.085 otobüse sahiptir. Toplam 134 hatta günlük maksimum 830.000 yolcu ve 200.000 km kapasite ile hizmet vermekte ve işletmecilerine aylık ortalama 30.000.000 TL hak ediş ödemektedir. Bu büyüklükler ile Fortune 500 Türkiye 2015 listesinde yer almıştır.

Şirket esnaflarla ilişkilerini yeni bir model üzerinden kurmuştur. Buna göre belirlediği araç miktarı için ihaleye çıkan şirket, esnaflardan teklif almaktadır. İhale sonucunda kazananlar sözleşmede belirtilen şartları sağladıktan sonra çalışmaya başlamaktadırlar. Esnaf gelirini havuz sistemi üzerinden kazanmaktadır. Elde edilen toplam cironun %60'ı yapılan toplam kilometreye, kalan %40'ı ise toplam taşınan yolcu sayısına bölünerek birim kilometre ve birim yolcu geliri hesaplanmaktadır. Ardından her esnaf kendine ait otobüsün taşıdığı yolcu sayısına ve yaptığı kilometreye bağlı olarak parasını almaktadır.

Şirketin ileriye yönelik planı ise özel halk otobüslerini de bünyesine katmaktır. Şirket gerek getirdiği yenilikçi örgütlenme modeli, gerek esnafla kurduğu ilişki, gerekse de iyi uygulamaları ile diğer şehirlere örnek model olarak gösterilebilir.

Bektaşlar Turizm

Sektörde kurulan ilk şirketlerden olan Bektaşlar Turizm'in esnaftan büyük ölçekli bir şirkete dönüşmesi ve bugün Türkiye'de ve Bulgaristan'da hizmet veren en büyük şirketlerden

biri olması, görüşme için seçilmesindeki en önemli etkenlerdendir. Firma yetkilisi, okul ve personel servisçiliği sektöründeki en büyük sorunun plaka tahdidi uygulaması olduğunu tespit etmiştir. Bu sistemin haksız bir rant sistemi yarattığını, bugün Ankara'da 500 bin civarında olan C plakasının bir yatırım aracı olarak görüldüğünü, plaka borsasında el değiştirdiğini ve uygulamanın sektör esnafına zarar verdiğini belirtmiştir. Kendilerinin şirket olarak daha fazla büyüyemediklerini, aynı zamanda hâlihazırda yapılan yatırımlar sebebiyle de sektörden çıkamadıklarını açıklamıştır. Bu soruna çözüm olarak tahdidin kaldırılması, yerine denetim ve harç sisteminin getirilmesi önerilmiştir. Plaka devrinin yasaklanması ile bu sektörle ilgisiz, sadece yatırım için plaka alan kişilerin caydırılacağı ve sadece bu mesleği icra etmek isteyenlerin sektörde kalacağı vurgulanmıştır. Bu noktada bu sorun tespiti ve çözüm önerisinin, esnaf tarafında karşılık bulmadığı vurgulanmalıdır. Bugüne kadar yapılan odak grup toplantılarında plaka tahdidinin, sektör için yararlı bir uygulama olarak öne çıktığı görülürken; büyük şirket özelinde sorun olarak tespit edilmesi, çıkar çatışmasına bağlanmaktadır. Esnaf için plaka tahdidi, mesleği icra ederken sahip olunan maddi bir dayanak iken, büyük şirket nezdinde daha da büyümek için bir engel olarak öne çıkmaktadır. Şirketin, bu sektörde çalışan tüm büyük şirketler gibi, esnafı rakip olarak görmediği, aksine onlarla iş birliği hâlinde çalıştığı belirtilmiştir. Şirketin yapısı gereği esnafa sürekli temasta olduğu, tüm servis taşımacılığı işlerinin %75'ini taseronlara vermesi sebebi ile her ölçekteki esnafa ve aracı şirketlerle beraber çalıştığı açıklanmıştır. Şirket yetkilisi, sektördeki maddi sorunların hem büyük şirketlerin hem de esnafın ortak sorunu olduğunu; kâr marjının önceki yıllarda %30'lardan bugün %10 seviyesine düştüğünü vurgulayarak yakınlarına bu mesleği önermediğini belirtmiştir.

Selamoğlu Nakliyat

Selamoğlu Nakliyat firması ile yapılan görüşmeden anlaşılmaktadır ki, aynı sektörde faaliyet göstermelerine rağmen şirketlerin ve esnafın sorun olarak gördüğü alanlar birbirinden farklılaşmaktadır. Örneğin şirketler, esnafın sorun olarak gördüğü yetki belgesi düzenlemelerinin sıkılaştırılmasından yanadırlar. Daha da önemlisi Selamoğlu gibi şirketler, esnafı rakip görmese de esnafın sektördeki varlığını bir tehdit olarak algılayabilmektedir. Bu anlayışa göre sektörde faaliyet gösteren esnaf "stratejisiz ve plansız" olarak büyüyebilir, şirketleşebilir ve hâlihazırda bulunan pastadan pay almak isteyebilir. Bu düşüncenin ardındaki neden, şirketlerin faaliyet alanına daha fazla aktörün girmesini istememesidir. Ancak böylesi bir durumda kârlarını daha da arttırabileceklerini düşünen şirketler, esnafı bu çerçevede değerlendirmektedir.

Doğançay Nakliyat

Doğançay Nakliyat firması ile yapılan görüşmeden anlaşılmaktadır ki, taşımacılık sektöründe faaliyet göstermesine rağmen evden eve nakliyecilik yapan şirketlerin sektördeki yerleri ve beklentileri, ticari yük taşıyıcılarından farklılaşmaktadır. Örneğin bu şirketler esnafın sorun olarak gördüğü yetki belgesi düzenlemelerinden şikâyetçi değildir. Kendi faaliyet alanlarında çokça esnaf bulunmasına rağmen, onları tehdit olarak görmemektedirler. Bunun nedeni, sektörde faaliyet gösteren esnafın gerekli kurumsallığa ulaşmamış olması olarak tanımlanmaktadır. Yani sektörde faaliyet gösteren esnaf "stratejisiz ve plansız" olarak ça-

lışmakta, bu durum firmalar için tehdit oluşturmalarını engellemektedir. Ancak gene de bu durum iş kolunun saygınlığı üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Diğer sektörlerde esnafın daha iyi örgütlenmesi için bir çözüm yolu olan kooperatifleşme ise, evden eve nakliyecilik iş kolu için uygulanabilir olarak değerlendirilmemektedir. Bunun en önemli nedeni nakliye sektöründeki müşterilerin, diğer taşıma sektörlerinden farklı olarak şirketler, kurumlar vb. değil, bireylerden oluşmasıdır. Müşterilerin belli bir organizasyon altında örgütlendiği durumlarda (örneğin sanayi bölgeleri, limanlar vb.) kooperatiflerin oluşma ve yaşama şansı bu örgütlü yapıya istinaden daha kolay olmaktadır. Ancak hem çok çeşitli taleplere sahip hem de coğrafi olarak tüm ülkeye yayılmış bireysel nakliye talep eden müşterilerle bu örgütlenme mümkün olmamaktadır.

Serhad Birlik Etus Minibüsçüler, Midibüsçüler, Otobüsçüler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi

Serhad Birlik Etus Minibüsçüler, Midibüsçüler, Otobüsçüler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ile e-posta yöntemi ile bir mülakat gerçekleştirilmiştir. Esnafın bir araya gelerek oluşturduğu bir kooperatif olan Serhad Birlik Etus Minibüsçüler, Midibüsçüler, Otobüsçüler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi hem esnaf için örnek bir örgütlenme modeli göstermesi hem de iyi uygulamaları sebebiyle seçilmiştir. Kooperatifle yapılan mülakatta kooperatifin kuruluşu ve gelişimi ile ilgili bilgi alınmıştır. Kooperatif, 1960'lı yıllarda dernek çatısı altında 60 araçla hizmet vermeye başlamış; 1970 yılında 80; 1995 yılında 100 araca ulaşmıştır. Şu anda ise 203 aracı ve ortağı bulmaktadır. Kooperatif ayrıca 194 işçiye istihdam sağlamaktadır. Esnafarca kurulmuş olan ve Edirne'deki minibüs taşımacılığını gerçekleştiren Kooperatif, havuz sistemi oluşturarak elde edilen geliri ortaklarına dağıtmaktadır. Kooperatif; yolculara sağladığı konfor, teknoloji kullanımı, çevre dostu uygulamaları ve kadın şoför istihdamı ile başarılı bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özulaş A.Ş.

İyi örnek olarak belirlenmiş olan Özulaş A.Ş., ticari esaslarla faaliyet gösteren bir işletme olmayıp, esnaf ortakların kamu (belediye, zabıta ve İETT) ile ilişkilerinde aracılık fonksiyonu icra etmektedir. İstanbul, şehir içi taşımacılıkta Avrupa, Anadolu ve Beyoğlu olmak üzere üç bölgeye ayrılmış olup bu alanda benzer esnaf-kamu ilişkilerini sağlayan 5 adet şirket faaliyet göstermektedir. Bu şirketler arasında ortak sayısı en yüksek olan Özulaş'tır. İstanbul gibi bir metropolde araç ve yolcu sayısının yüksekliği ve buna bağlı olarak doğabilecek halk otobüsçülüğü mesleğine ilişkin çok sayıda kamusal iletişim gereği ve problemi, ancak Özulaş ve benzeri yapılanmalar ile etkin bir şekilde karşılanabilmektedir. Bu tür yapılanmalar, dağınık esnafın sesini farklı platformlarda duyurabilecek iletişim ve güç kapasitesine ulaştıklarında, özellikle planlama ve izleme gibi hususlarda, daha çok kamusal fayda sağlayabilirler. Benzer görevleri üstlenen çoğu ildeki esnaf odaları ile faaliyet alanlarının benzeşmesi, gelecekte bu iki grup yapılanmanın belirlenen bir sistem çerçevesinde yasal bir statüye kavuşması ihtiyacını ortaya çıkarabilecektir. İl bazında halk otobüsçülüğü faaliyetlerinin havuz uygulaması ile disipline edilmesi, şirket yetkililerince de önerilmektedir. İstanbul'daki mevcut 3 bölgenin de ayrı ayrı havuz sistemine geçirilmesi değerlendirmelerimiz kapsamında uygun bulunmuştur. Öte yandan, daha yüksek maliyetli olarak İETT otobüslerinin gerçekleştirdiği

yolcu taşımacılığının da kademeli olarak azaltılması, özel halk otobüsü esnafı tarafından ve genel olarak da kamu hizmeti maliyeti açısından daha uygun görülmektedir. Havuzun oluşturulmasında halk otobüsçülüğü esnaf odaları ile birlikte hâlen İstanbul'da esnaf ve kamu ilişkilerini organize eden şirketlerin de önemli katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Önerilen havuz sisteminin, şoför esnafı açısından uyuşmazlıkları ve gelir adaletsizliğini ortadan kaldıracağı; bu durumun da kamu hizmetinin daha kaliteli ve performansın izlenebilir bir şekilde yapılmasını sağlayacağı tespit edilmiştir. Şirket önerisi çerçevesinde İstanbul'da, özellikle merkezî bölgelere özel araç girişinin parasal yaptırımla kısıtlanması uygulaması uygun bulunmaktadır; böylelikle trafiğin azalması ve toplu taşımacılık kültürünün yaygınlaşması sağlanacaktır.

10

Bölüm 10

Sektördeki İyi Uygulama
Örnekleri

10

10.1. Sektördeki İyi Uygulama Örnekleri

Proje için iyi uygulamaların araştırılması ve yetkililer ile mülakatlar yapılması öngörülmüştür. Bu çerçevedeki beş farklı kategori altında değerlendirilmesi planlanan toplam 10 adet iyi uygulama örneğine ilişkin mülakatlar, Bakanlık ve Üniversite temsilcilerinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Yenilikçilik ve teknoloji, başarılı büyüme, ortak tedarik ve ortak pazarlama, değişim ve dönüşüm, mevzuata uygunluk veya resmî kurumlarla ortak çalışma konularında ikişer iyi uygulama incelenmiştir.

Mülakatların genel amacı; aşağıda belirtilen beş başlık altında, işletmelerin iyi uygulama olarak gerçekleştirdikleri ve sektörde diğer işletmelere ve esnafa örnek olabilecek uygulamaları nasıl yaygınlaştırdıklarına dair önerilerin oluşturulmasıdır. Konularına göre incelenen iyi uygulamalar aşağıdaki şekildedir;

- Yenilikçilik ve Teknoloji
 - İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası
 - İzmir Otobüsçüler ve Umum Servis Araçları İşletmecileri Esnaf Odası
- Başarılı Büyüme
 - İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası
 - İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası
- Ortak Tedarik ve Ortak Pazarlama
 - Esenboğa Taksiciler Motorlu Taşıyıcı Kooperatifi
 - Aydın Şoförler, Taksiciler, Otobüsçüler, Minibüsçüler ve Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası
- Değişim ve Dönüşüm
 - Erzincan Minibüs-Otobüs Dönüşüm Projesi
 - Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odası
- Mevzuata Uygunluk veya Resmî Kurumlarla Ortak Çalışma
 - İzmir UITP Taksicilik Eğitimi
 - İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSPARK-Taksi 134 Uygulaması

Yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler ve genel değerlendirmeler aşağıda kısaca özetlenmiştir.

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odasına gerçekleştirilen bu ziyarette, teknoloji ve yenilikçilik alanlarında önemli çalışmaların yapıldığı; özellikle taksicilik alanında hem esnafı hem şoförü hem de müşteriyi korumaya yönelik yeni nesil uygulamaların hayata geçirildiği örneklerle yerinde görülmüş ve incelenmiştir. Günümüz teknolojisinin hızla gelişmesi sayesinde, sadece taksicilik mesleğinde değil, ulaştırma sektörünün diğer meslek gruplarında da benzer teknolojilerin kullanılarak daha profesyonel seviyeye ulaşılması sağlanmalıdır. Şoför tanıtım kartlarına ilişkin benzer eğitim çalışmalarının, tüm illerdeki esnaf odaları tarafından verilmesi gerekmektedir. Hatta bu uygulama gerçekleştirilirken, şoför tanıtım kartları, her

ay en az 2 eğitime katılma şartı zorunlu kılınarak teslim edilmeli; eğitime katılmayanların da çalışma ruhsatına el konulabilmelidir. Bu sayede hem eğitimlerin sürekliliği sağlanmış olacak hem de şoförlerin denetim altında tutulması mümkün hâle gelecektir.

İzmir Otobüsçüler ve Umum Servis Araçları İşletmecileri Esnaf Odası

İzmir Otobüsçüler ve Umum Servis Araçları İşletmecileri Esnaf Odası, Türkiye’de *ServisCell* uygulamasına fikir aşamasında müdahil olduğundan ve ülke çapında uygulanmasına öncülük ettiğinden, bu konuda bilgi almak amacıyla ziyaret edilmiştir. Bu sistemin servisçilik esnafı açısından önemli bir avantajı *ServisCell* ile tüm servislerin kayıt altına alınması; böylece korsan servisçiliğin, ikiz/üçüz plaka kullanımının önüne geçilebilmesidir. Bunun yanında yine tüm öğrenciler kayıt altına alındığından servisten yararlanan öğrenci sayısı doğru olarak sisteme yansıyor ve vergi kaçaklarının önüne geçilebilecektir.

İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası

İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası, gerçekleştirilen ilk odak grup toplantılarında iyi uygulamaları ve mesleğe yaklaşımlarıyla öne çıkmıştır. Odanın bu uygulamalarıyla ilgili detaylı bilgi almak ve mesleğe ilişkin fikirlerini paylaşmak adına 25 Ağustos 2015 tarihinde İzmir’de oda temsilcileri ile bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Toplantıda, odanın gerçekleştirdiği GPS ile güzergâh takip sistemi kurulması, araçlara kamera ve klima konulma zorunluluğu, şoför çalıştırmada tanıtım kartı zorunluluğu, akademisyenlerle çalışma gibi iyi uygulamalara ilişkin bilgiler alınmıştır. Oda, gerçekleştirdiği uygulamalarla, yolcu kapma yarışını sona erdirmiş; minibüslerde güvenli ve konforlu yolculuk etme olanağını geliştirmiş; çalışan şoförlerin donanımını artırmıştır. Bunların dışında Oda, mesleki bir öncelikte tüm illerden odaları davet ederek bir toplantı düzenlemiş ve meslek içi paylaşımına katkı sağlamıştır. Ayrıca mevcut durumu anlamak ve geleceğe yönelik öngörülerde bulunmak ve bunları paylaşmak için akademisyenlerle çalışarak bilimsel raporlar hazırlamıştır. Bu anlamda İzmir Minibüsçüler Odası diğer odalara örnek gösterilebilir konumdadır.

Esenboğa Taksiciler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi

Kooperatifleşmenin, esnafın sektörde barınabilmesi için en uygun örgütlenme biçimlerinden biri olduğu, Esenboğa Taksiciler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi örneğinde karşımıza çıkmaktadır. Odak grup toplantılarında esnaf tarafından iletilen sigortalı çalışma, yetki belgesine sahip olma gibi sorunların, kooperatifler bünyesinde faaliyet gösteren esnaf için geçerli olmadığı Esenboğa Taksiciler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi örneğinde görülmektedir. Esenboğa Taksiciler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifinin ilgili kanunlar çerçevesinde, eksiksiz olarak gerçekleştirdiği faaliyetler neticesinde esnaf, zorlu rekabet şartlarında kendine rahat bir çalışma alanı bulabilmekte; ilgili mevzuata uygun bir şekilde çalışmakta ve diğer esnaflar ile karşılaştırıldığında daha sorunsuz bir iş hayatı geçirmektedir. Bu açılarından bakıldığında, Esenboğa Taksiciler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifinin bahsi geçen alanlardaki faaliyetler esnaflar açısından son derece faydalı olmaktadır.

Aydın Şoförler, Taksiciler, Otobüsçüler, Minibüsçüler ve Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası

Aydın Şoförler, Taksiciler, Otobüsçüler, Minibüsçüler ve Servis Aracı İşletmecileri Esnaf Odası tarafından uygulanan “Şoförler Halkla Kaynaşıyor” projesi, Aydın ilinde ulaştırma sektöründe toplu taşıma araçlarında hizmet veren şoförlerin yaşadığı sorunların anlaşılması ve onlara yardımcı olunması amacı ile oluşturulmuştur. Projenin sonucunda Aydın’da görev yapan şoförlerin öfke ve stres profilleri belirlenmiş; bu çerçevede psikolojik danışmanlık alması gereken şoförlere bilgi verilerek talep etmeleri hâlinde bazılarına öfke ve stres kontrolüne ilişkin danışmanlık hizmeti sunulmuştur. Proje sonucunda şoförlerin bir kısmının sonraki dönemlerde de destek almaya devam ettikleri görülmüştür. Projenin önemli bir çıktısı ise şoförlerle halkın iletişimde olumlu gelişmeler yaşanması, bunun sonucunda ise yolcular tarafından odaya bildirilen şikâyetlerde gözle görülür bir azalma olmasıdır.

Erzincan Minibüs-Otobüs Dönüşüm Projesi

Taşımacılığa ilişkin, başta sürücü kalifikasyonları ve araç alımı gibi hususlarda uygulanacak usul ve esaslar, Erzincan Belediyesi Özel Halk Otobüsleri Çalışma ve Seyrüsefer Yönetmeliği ile resmileştirilerek belirlenmiştir. Otobüs Dönüşüm Projesi’nin uygulanması sonucunda minibüs hatlarının kendi aralarındaki anlaşmazlık ile minibüslerle özel halk otobüsleri arasındaki uyumsuzluk çözüme kavuşmuştur. Uygulama sonucunda yolcu memnuniyeti önemli ölçüde yükselmiş; özel araç kullanımında sağlanan düşüşle trafik sıkışıklığı ve buna bağlı çevre kirliliği öğelerinin azalması sağlanmıştır. Mevcut durumda şehir içi taşımacılık sisteminin işleyişi üç ana başlık altında yönlendirilmektedir. Bunlardan ilki sistemin taraflar açısından çok yönlü olarak kontrolüne imkân veren akıllı kart uygulaması; ikincisi sadece online olarak her açıdan takip edilen otobüslerin hizmet vermesi ve son olarak da şoför esnafının adaletli ve eşit aylık gelir elde etmesini sağlayan havuz sistemidir.

Yolcu, şoför ve belediye olmak üzere ilgili tüm tarafların büyük ölçüde fayda sağladığı projenin gerçekleşmesinde en önemli katkı; modeli oluşturma ve uygulama aşamasında iyi yönetim, hedefe bağlılık ve tarafları farklı yöntemlerle ikna etme kabiliyeti gösteren belediye yetkililerine aittir. Müşteri memnuniyeti ile ilgili olarak, belediye tarafından alınan şehir içi taşımacılığa ilişkin şikâyetler 2012 yılında 308 adet (taşınan yolcu sayısı yaklaşık 10.1 milyon kişi) iken, 2014 yılında 187 adede (taşınan yolcu sayısı yaklaşık 11.6 milyon kişi) düşmüştür. Erzincan Belediyesinin oluşturduğu Beyaz Masa uygulaması ile belediye hizmetlerine ilişkin tüm şikâyetlerle birlikte şehir içi taşımacılık problemleri en kısa sürede çözülmekte ve şikâyet sahibine bilgi verilmektedir.

Sistemde kazanan taraflardan biri de esnaf olmuştur. Esnafın sahip olduğu eski minibüsler ortaklı da olsa yeni otobüslerle değiştirilmiştir. Esnaf aylık olarak yaklaşık gelirini tahmin edebilecek durumadır; aynı zamanda kurulan şirkete ortaklığı sebebiyle de sermaye sahibi konumuna yükselmiştir. Şirketin yapmış olduğu (benzin istasyonu) ve yapmayı planladığı yatırımlar dikkate alındığında şoför esnafının kazanç imkânı giderek artmaktadır. Belediyenin de ortak olmamakla birlikte sürdürdüğü idari kontroller, şirketin yatırım kararlarını rasyonel bir şekilde almasını sağlamaktadır. Öte yandan, projenin uygulama sürecine şoför esnafının etkin bir şekilde katılımının sağlanması ile esnafa yeni öngörüler oluşturma,

bir takımın parçası olma, çözüm üretme gibi konularda önemli tecrübeler kazandırmıştır. Bu tecrübeler sonucunda şoför esnafının dış görünüm de dâhil olmak üzere sosyal pozisyonunda kayda değer gelişmeler gözlemlenmiştir.

Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odası

Kayseri Otobüsçüler Esnaf Odası, 1999 yılında şehir içi toplu taşımacılıkta bulunan 538 adet minibüsün faaliyetlerini durdurmuş ve iki minibüsün birleşerek bir halk otobüsü alması uygulamasını getirmiştir.

2001 tarihinde halk otobüsüne geçişte Kayseri Büyükşehir Belediyesi 100 adet halk otobüsü ihalesine çıkmış, 65 adedini belediyeden emekli olacak şoförlere vermiştir. 2007'de UKOME kararı ile bu uygulama kalıcı hâle getirilmiş ve 2009'da hiç minibüs kalmamıştır. Sistemin bu şekilde işletilebilmesinin temel belirleyicilerinden biri de Ulaşım A.Ş. tarafından işletilen 34 km'ye ulaşan şehir içi raylı sistemdir.

Mevcut durumda şehir içi taşımacılığında nakit para kullanılmamakta, sadece akıllı kartla hem raylı sistem ve hem de halk otobüslerinden faydalanılabilmektedir. Sistemin parasal işleyişi havuz sistemi ile sağlanmaktadır. Erciyes Üniversitesi öğretim üyeleri tarafından vagon sayısı, otobüs sayısı ve güzergâh uzunluğuna göre oluşturulan havuz akıllı kart kullanımı ile bilet ücretleri birikmektedir. Biriken tutarın brüt üzerinden %7 oranındaki kısmı, Ulaşım A.Ş. için ayrılmaktadır. Ancak Şirket, net tutarın %5 oranındaki kısmını da doğal gazlı yeni araç alımını desteklemek üzere iade etmektedir.

Kesintiden sonra kalan tutardan raylı sistem %16; halk otobüsler % 84 pay almaktadır. Şehir içi taşımacılık yoğunluğu Ulaşım A.Ş. tarafından oluşturulan halk otobüsü izleme sistemi ile izlenmekte; bilgiler on-line olarak esnaf odası ile de paylaşılmaktadır. Halk otobüslerinin sağladığı hizmet karşılığı esnafın geliri, Ulaşım A.Ş.'nin ilgili biriminde esnaf odasının görevlendirdiği bir elemanın kontrolünde, araçların saat olarak kullanım süreleri baz alınarak dağıtılmaktadır.

Sistemin halk otobüsleri açısından bir başka önemli özelliği, halk otobüslerinin mevcut hatların tamamında sırayla çalışmasıdır. Bu uygulamanın sonucu olarak da havuzda biriken halk otobüsçüleri payı, yıl içinde adil olarak dağıtılmaktadır.

İzmir UITP (Uluslararası Toplu Taşıma Birliği) Taksicilik Eğitimi

Genel çerçevede İzmir'de UITP eğitimine katılımın yüksek olması ve özellikle yabancı misafirlerin kendi ülkelerindeki uygulamaların nasıl gerçekleştiğine dair bilgi paylaşımları ilgi çekmiştir. Ayrıca Türkiye'de, özellikle İzmir'de benzer uygulamalara başlandığı; bunun tüm illere de yaygınlaştırılması gerektiği vurgulanmıştır. Gerek dünya istatistikleri ve global trendler, gerek yasal yapı ve kurumların rolleri, gerekse mobil uygulamaları ve teknolojik alt yapı konularını içeren bu eğitim, esnaf ve odalar için büyük önem taşımaktadır. Bu ve benzeri eğitimler sayesinde esnafın mesleğe olumlu şekilde bakması ve kendini sektörde önemli hissetmesi sağlanarak meslekte aidiyet duygusunun geliştirilmesine katkı sağlanmaktadır. Ayrıca sektördeki gelişmelerin takip edilmesi ve güncel gelişmelerin ülkemizde de uyarlanabilir hâle getirilmesi açısından eğitimin oldukça verimli olduğu görülmektedir. Bu ve

benzeri eğitimlerin Türkiye’de daha sık gerçekleştirilmesi ve katılımcılarının da gün geçtikçe geniş kitlelere ulaşması sağlandığı takdirde sektördeki bilincin gelişeceği ve alt yapımızdaki eksikliklerin giderilebileceği tahmin edilmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSPARK-Taksi 134 Uygulaması

Büyükşehir Belediyesi bünyesinde gerçekleştirilmeye çalışılan uygulamaların yurt dışı ile entegre bir şekilde sürdürülmesi ve yaygınlaştırılmaya çalışılması her ne kadar sektör için önemli bir katkı olsa da, çalışmaların bir kısmının esnaf ve şoförler açısından ilk aşamada sıkıntı yaratacağı ve kolaylıkla kabul edilmeyeceği düşünülmektedir. Ancak yasal mevzuat ve alt yapının oluşturulması sonrasında, esnafın hızla bilgilendirilmesi ve sistemin avantajları konusunda eğitimlerin verilmesi sağlanırsa olumlu sonuç alınması mümkün olabilecektir. İyi uygulama olarak seçilen İSPARK A.Ş.’nin resmî kurumlarla ortak çalışma açısından gayet başarılı olduğu, entegre bir sistem kurulmasını sağlayarak işlemlerin ve kararların ortaklaşa ve daha hızlı alınmasını mümkün hâle getirdiği görülmektedir. Aynı zamanda mevzuata ilişkin düzenlemelerin de, resmî kurumlarla ortak çalışma yapılmasından dolayı daha verimli bir şekilde gerçekleştirilebildiği yetkililer tarafından ifade edilmiştir.

11

Bölüm 11

Sektörde Faaliyet Gösteren Esnaf ve
Sanatkârların Karşı Karşıya Kaldığı
Ortak Sorunlar



11.1. Sektörde Faaliyet Gösteren Esnaf ve Sanatkârların Karşı Karşıya Kaldığı Ortak Sorunlar

A. Zorunlu Mali Trafik Sigorta Primlerinin Yüksekliği

Ticari araçların zorunlu mali trafik sigorta primlerinin ticari olmayan araçlara göre daha yüksek olması ve araç sahibinin yaş ve kaza durumu göz önünde bulundurularak daha yüksek bir fiyatla sigorta yapılması sorunları dile getirilmiştir.

13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca motorlu araç işletenlere yüklenen hukuki sorumluluk için düzenlenen Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası; motorlu bir aracın kara yolunda işletilmesi sırasında, bir kimşenin ölümü veya yaralanması veya bir şeyin zarara uğraması durumunda, o aracı işletenin zarar verdiği üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu, belli limitler içinde karşılayan ve tarafından yaptırılması zorunlu kılınan bir sorumluluk sigortasıdır. Karayolları Trafik Yönetmeliği uyarınca taşıtlar için zorunlu olan mali sorumluluk sigortası primlerinin⁷⁶ üst limitleri serbest bırakılmıştır. Sigorta şirketlerinin uyguladığı limitler, primleri önemli ölçüde yükseltmektedir. Hazine Müsteşarlığı tarafından daha sonra yapılan düzenleme ile primlerde tavan fiyatlar belirlense de primlerin yüksekliği sorunu devam etmektedir.⁷⁷

Araç sigortalarına ilişkin tartışılan bir diğer sorun da, sürekli trafikte olma sebebiyle kaza risk oranlarının yüksek olması; dolayısıyla acente ve sigorta firmalarının, ticari araçlara “zorunlu mali trafik sigortası”nı yapmak istememesidir. Her ne kadar esnafın araçlarını dikkatli kullandıkları ve mümkün olduğu kadar kazadan uzak durmaya çalıştıkları belirtilse de, bazen kazaları engelleyemedikleri ve aracın kaza yapmasından sonra hasarın ne kadar olduğu çok fazla göz önünde bulundurulmadan sigorta yenileme sürecinde çok yüksek prim ödemesi ile karşı karşıya kaldıkları; bunun da zaten geliri düşük olan ulaştırma sektöründeki mesleklerde büyük sıkıntıya sebep olduğu vurgulanmıştır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Hazine Müsteşarlığı temsilcisi, trafik sigortasının, vergi gibi düşünülmemesi gerektiğini; kaskonun özelliklerine benzer olarak bu sigortayı yaptıran kişilere bir güvence verildiği için gerekli bir uygulama olduğunu belirtmiştir. Müsteşarlık tarafından da fiyatların yüksekliği sorun olarak düşünülmektedir. Toplantıda, sigorta primlerinin yüksek olmasının en önemli sebepleri; hesaplama yöntemlerindeki farklılıklar, hasar maliyetlerinin yüksek olması ve kur etkisi olarak sıralanmıştır. Fiyat yüksekliğinin sigortasızlığa sebep olduğu ve sigortasızlığın bir suç olduğu dile getirilmiştir. Kayıtlı 19 milyon araçtan sadece 16.7 milyon aracın sigortalı olduğu vurgulanmıştır. Bu nedenle, 22 Ekim 2015'te sigorta primlerine müdahale edi-

⁷⁶ Limitler, il bazında; otomobil, taksi, minibüs, otobüs (sürücü dâhil 16-30 koltuk), otobüs (sürücü dâhil 31 ve üzeri koltuk), kamyonet, kamyon, iş makinesi, traktör, römork, motosiklet ve yük motosikleti, tanker, çekici, özel amaçlı taşıt, diğer araçlar, dolmuş (sürücü dâhil 5-8 koltuk), minibüs-dolmuş/hatlı (sürücü dâhil 9-15 koltuk), otobüs-dolmuş/hatlı (sürücü dâhil 16-30 koltuk), otobüs-dolmuş/hatlı (sürücü dâhil 31 ve üzeri koltuk) araçları için ayrı ayrı belirlenmiştir.

⁷⁷ 28 Ekim 2015'ten itibaren düzenlenecek poliçelerde kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve taksiler için sigorta şirketleri tarafından belirlenecek azami brüt prim tutarları, Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen tutarları geçemeyecektir.

lerek tavan fiyat uygulamasının yürürlüğe girdiği, fakat bu müdahalenin de sigorta şirketleri tarafından istismar edildiği ve herkese tavan fiyattan sigorta yapıldığının tespit edildiği belirtilmiştir. Örneğin, taksi için Ekim 2015 tarihi itibarıyla ortalama 1.545 TL olan trafik sigortasının devlet tarafından belirlenen tavan fiyatının 5.400 TL olduğu ve bu tip devlet müdahalelerinin negatif etki yaparak ortalama maliyetleri beklenenin tersine arttırabildiği eklenmiştir.

Müsteşarlık tarafından 2015 Haziran ayında düzenlenen Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda, sigorta prim hesaplamalarının daha önceki hesaplama yönteminden farklılıklar içermesinden dolayı sıkıntılar yaşanabildiği; fakat yeni yapılan düzenleme ile hesaplamanın standart hesaplama hâline getirilerek yeknesaklığın sağlandığı belirtilmiştir. Ancak mahkemelerde genel şartlar değil, daha çok kanun dikkate alındığı için farklı hesaplama yöntemleri kullanılabildiği, bu sebeple de rakamlarda farklılık çıktığı gözlemlenmiştir. Bu nedenle 2012 yılında Yargıtayın verdiği karar çerçevesinde, maddi hasar/bedeni hasar maliyetleri belirlenenden daha yüksek çıkabilmektedir. Bunun da sigorta şirketleri için öngörülemeyen bir ek maliyet getirdiği belirtilmiştir. Fiyatların artmasının sebepleri olarak yargılama pratiklerinin rol oynadığı ifade edilmiştir.

Müsteşarlık, başlatılan kasko ve trafik sigortasının birleştirilme (Birleşik Kasko Sigortası) çalışmasının önünde bir engel olmadığını, hatta şu anda hâlihazırda isteyen müşteriler için kasko ve trafik sigortasını birlikte yaptırabilme olanağının olduğunu belirtmiştir. Ancak tek poliçede kasko ve zorunlu trafik sigortasının yapılması ile ilgili vatandaşın herhangi bir talep olmadığı da belirtilmiştir. Ayrıca birleşik kasko sigortasının trafiğe çok çıkmayan, kırsal bölgelerde yaşayan vatandaşlar için kasko yaptıрма zorunluluğu getireceğinden pratikte çok uygulanabilir olmadığı görüşü vurgulanmıştır.

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) temsilcisi konu ile ilgili olarak sigorta şirketlerinin “muallak” diye adlandırdıkları yedek bir maliyet ayırdıklarını, bu ayrılan maliyetin de sigorta prim fiyatlarını yükselttiğini belirtmiştir.

Genel çerçevede kurumların görüşleri değerlendirildiğinde, sorunun sektörel bir sorun olduğu, tavan fiyat uygulaması ile müdahale edildiği ancak bunun sonucunda sigorta şirketlerinin iyi şoför, kötü şoför ayrımı yapmadan herkesi tavan fiyata yakın bir yerden sigortaladıkları ifade edilmiştir. Şu noktada başka bir çözüm olmadığı da dile getirilmiştir.

Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcisi tarafından konu ile ilgili olarak İçişleri Bakanlığı ile sigorta taslak çalışması yapılmaya başlandığı ancak henüz tamamlanmadığı belirtilmiş; sigorta yapılmazsa araç muayenesinin yapılamayacağı, muayene yapılmazsa güvensiz araçların trafikte olacağı ve bunun da yasal olarak cezasının olduğu vurgulanarak sigortasız araçlara göz yumulamayacağı ifade edilmiştir. Bu sebeple, taslak çalışma sonucunda sigorta konusunda yaşanan sıkıntıların çözümlenebileceği ifade edilmiştir.

26.04.2016 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan ve 2198 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddelerinde değişikliğe gidilen 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'da zorunlu mali trafik sigortası primlerine ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır. Bu düzenlemeye göre, ilk olarak

kazada kusurlu olan sürücüler için sigorta şirketlerinin tazminat ödememesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca yine anılan Kanunla zorunlu trafik sigortası uyuşmazlıklarının daha hızlı çözülmesi için düzenleme yapılmıştır. Bu çerçevede, zarar gören, zorunlu mali sorumluluk sigortası için dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı başvuruda bulunacak, sigorta kuruluşunun başvuru tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplamaması veya verilen cevabın talebi karşılamadığına ilişkin uyuşmazlık olması hâlinde zarar gören dava açabilecek veya tahkime başvurabilecektir. Sigortacılar, hak sahibinin zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarıyla belirlenen belgeleri sigortacının merkez veya kuruluşlarından birine ilettiği tarihten itibaren 8 iş günü içinde, zorunlu mali sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarları kendisine ödeyecektir.

Çözüm Önerileri:

- Sigorta şirketlerinin iyi şoför-kötü şoför ayrımı yapmasını sağlayacak yasal bir düzenleme getirilerek bu kıyaslamaya uygun sigorta fiyatlandırması yapılması önerilmektedir.
- Şoförlerin bireysel yerine toplu hâlde ve fiyatları araştırarak sigorta yaptırmaları maliyetleri biraz olsun düşürecektir.
- Trafik sigorta ücretlerinin çok yüksek olması, kazada hasarın çok az olması durumunda bile sigorta riskinin çok yükselmesi nedeni ile prim miktarının da artması sorunlarına ilişkin olarak; hasarın az olması durumunda prim ücretlerinin arttırılmaması, herhangi bir kaza olmadığı durumda da prim ücretlerinin düşürülmesi ile ilgili yasal düzenleme getirilmelidir.
- Geriye dönük mahkeme kararlarının öngörülemez maliyetler yaratmasının önüne geçilmesi için yargı süreci hızlandırılmalı ve Müsteşarlık temsilcisinin de belirttiği gibi kanunda gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Trafikte çok kalan taksicilere, sigorta firmaları ve acenteleri tarafından riskli bulundukları için trafik sigortası ve kasko yapılmamasına ilişkin denetim ve kontrol mekanizmasının getirilmesi gerekmektedir.
- Sigorta şirketlerinin keyfi uygulamalarının denetlenmesi ve fiyatların standart hâle getirilmesi önerilmektedir.

B. Yeni Araç Alımında KDV ve ÖTV'nin Yüksek Olması

Yeni ticari araç alımlarında KDV ve ÖTV'nin yüksek olması esnafın maliyetlerini yükseltmektedir. Yeni araç alımında %18 KDV oranının yanında, taksit için %45, otobüs için %1, 16+1 oturma kapasiteli midibüsler için %4 ve 14+1 kişi oturma kapasiteli minibüsler için %9 özel tüketim vergisi alınmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Meslek kuruluşu temsilcileri tarafından, yeni araç alımında, bir defaya mahsus ÖTV alınmaması ile ilgili mevzuat çalışmasının bulunduğu;⁷⁸ büyükşehir belediyelerinin, araçların

⁷⁸ 6745 sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnaflar, araçlarını 30.06.2019 tarihine kadar yenilemeleri durumunda ÖTV ödemeyeceklerdir.

5 yılda bir yenilenmesini zorunlu tuttuğu; hem engelli erişimine uygunluk sağlamak için hem de bazı ihale şartnamelerinde getirilen 2-3 yaş sınırı sebebiyle esnafın 2-3 yılda bir araç değiştirmek ve her defasında yüksek ÖTV ödemek zorunda kaldığı vurgulanmıştır.

Maliye Bakanlığı temsilcisi tarafından, binek araçlarda %45 ile başlayan bir ÖTV oranı olduğu belirtilmiştir. Bakanlığın ÖTV gibi vergi oranlarını belirlerken cari açığı ve sektörün genel durumunu göz önünde bulundurduğu ifade edilmiştir. 2015'te otomobil sektöründe rekor bir satış gerçekleştiğinden dolayı ithalatı ve cari oranı azaltmak için 2015 yılı vergi oranlarının yüksek seyrettiği açıklaması getirilmiştir.

Ayrıca, Maliye Bakanlığı yetkilisi, deniz ve hava taşımacılığındaki akaryakıttaki KDV indirimini, kara taşımacılığında uygulamayı düşünmediklerini vurgulamıştır. İlk olarak bunun bir teşvik olduğunu, deniz ve hava yolu taşımacılığının gelişmesi için verildiğini, dolayısıyla bunun tüm sektörlerle verilmesinin teşvik mantığına aykırı olduğunu belirtmiştir. İkinci olarak da bu hâliyle bile teşviğin suistimal edildiğini, kara yolu taşımacılığına da indirim gelirse denetim ve uygulamasının zor olacağını vurgulamıştır.

Maliye Bakanlığı temsilcisinin belirttiği üzere sınırlı süreli olacak şekilde ÖTV'nin devlet tarafından karşılanacağı bir taslak çalışma yapılmış ve fakat ÖTV'nin hangi şartlarda devlet tarafından karşılanacağı tam netleşmediği için ilerleme kaydedilememiştir. Diğer taraftan ticari araçlara kamera ve GPRS takılmasında yapılan ödemenin vergiden düşülmesine ilişkin de bir önerinin bulunduğu ancak bu konuların öncelikle Mecliste tartışıldıktan sonra Maliye Bakanlığına gelmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu sebeple öncelikle konunun Meclise taşınması ve kanuni bir çalışma yapılması önerilmiştir.

Çözüm Önerisi

Toplu taşımada kullanılan motorlu araçlar için ayrı bir düzenleme getirilerek ve oranların hususi araçlardan farklı olarak indirimli belirlenmesi ve/veya yerli araçlardan alınması koşuluyla indirim sağlanmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Bunun yanında ÖTV indiriminin kanuni düzenleme ile ve sınırlı bir süre için yapılması da Maliye Bakanlığı tarafından önerilmiştir. Proje ekibi olarak ÖTV indiriminin sınırlı bir süre için veya bir defaya mahsus yapılması tarafımızca önerilmiştir.

C. Plaka Tahdidi Sorunu

İş potansiyelinin düşük ve nüfusa göre taşıma araçlarının fazla olması sektörün kârlılığını düşürmektedir. Özellikle yurt içinde eşya taşımacılığı yapacak olan K belgesi sahibi araçlar (kamyon/kamyonet) için diğer ticari araçlarda olduğu gibi renkli plaka veya plaka tahdidi uygulamalarının olmaması; K belgesine sahip, talepten fazla aracın sektörde olması ve bunun da rekabeti çok arttırmasından ucuz taşımacılığa sebebiyet vermesi sorununu ortaya çıkarmıştır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Taksi, minibüs ve servis araçlarının plaka sayısı ve bu ticari plakaların verilme usul ve esasları 1986/10553 sayılı Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkındaki

Bakanlar Kurulu Kararı ile düzenlenmiş; kamyon/kamyonetler yönetmeliklerle tahdit kapsamı dışında bırakılmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisi, Karayolları Taşıma Kanunu'nun temelini oluşturan mesleki yeterlilik, mali yeterlilik ve mesleki saygınlık maddelerinin aslında sektöre girişi zorlaştırdığını ve ayrıca tahdit gibi bir kısıtlama getirilmesine gerek kalmadığını belirtmiştir. Bunun yanında trafikte hâlihazırda bulunan kamyon sayısının fazla olduğunu ve getirilen kısıtlamalar ile sektöre girişlerin azalmasını olumlu olarak karşıladıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nda "tahdit" olarak adlandırılan bir tanımın yer almadığını, onun yerine "sınırlama" kelimesinin kullanıldığını belirtmiş, UKOME Yönetmeliği'ne göre de tahdit uygulamasının büyükşehir belediyelerinin yetkisine verildiğini ifade etmiştir. Bu sebeple kanunda getirilen kısıtlamanın yeterli olduğu, fiyatlama ve belge mekanizmaları ile sorunun çözümlenebildiği ve Bakanlıkça tahdit getirilmesinin düşünülmendiği, bu konunun yerel yönetimlerin kendi içinde halletmesi gerektiği belirtilmiştir.

Çözüm Önerisi

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri tahdit düşünmediklerini, ancak öneri gelirse değerlendirebileceklerini belirtmiştir. Belediyelere tahdit konusunda yetki verilmesinin sorunlara yol açabileceği düşünülmekte olup, en azından tahditle ilgili temel kuralların ve sınırların Bakanlık tarafından belirlenmesi gerektiği proje ekibi tarafından önerilmektedir.

Halen kamyonculuk ve kamyonetçilik mesleklerinde gerekli olan belgelerde bir tahdit söz konusu değildir. Kamyoncu ve kamyonetçi esnafı, ticari araçlarda olduğu gibi, kendi meslekleri için de plaka sınırlaması istemektedirler. Ancak ticari araçlarda uygulanan tahditlerin de zaman içinde esnetildiği düşünüldüğünde kamyoncu ve kamyonetçi için benzer bir uygulamanın, esnafı ancak geçici olarak tatmin edeceği aşıkardır. Son zamanlarda kamyoncu ve kamyonetçi mesleğine giriş ve terk sayıları incelendiğinde sektörde serbest piyasa dengesinin oluşmaya başladığı da söylenebilir.

Taksi, minibüs ve servis araçlarında tahdit uygulamasında yetki, belediyeler ile il ve ilçe trafik komisyonlarındadır. Olası tahdit uygulamalarında bu kurumlar mevcut araç sayılarını, donanımlarını ve sektördeki arz talep dengelerini göz önünde tutarak kararlarını vermelidirler.

Plakalarda tahdit olması korsan taşımacılığı engelleyen bir uygulama değildir. Tahdit olan şehirlerde de tahditli plakaları kopyalayarak ve görünümelerini taklit ederek korsan taşımacılık yapılabilmektedir. Önemli olan denetimlerin artırılması, belediye zabıtalарına korsan araçları parka çekebilme yetkisinin verilmesi ve korsan taşımacılık cezalarının caydırıcı olmasının sağlanmasıdır.

Bunun yanında tahdit olmayan mesleklerle veya şehirlere tahdit uygulaması getirilirken plakanın finans aracı olmasının önüne geçilmelidir. Sadece o mesleği icra etmek isteyen ve mesleki yeterliliği olan kişilere tahditli plaka verilmelidir. Böylelikle hem esnaf korunacak hem de meslek denetim ve kontrol altına alınacaktır.

D. Akaryakıtta Uygulanan KDV ve ÖTV'nin Yüksekliği

Türkiye'de akaryakıt fiyatlarının yüksek olması önemli bir sorun olarak belirtilmiş olup, ticari araçların tarifelerinin, akaryakıt fiyatlarındaki değişimlere göre doğru orantılı artışlar göstermemesi nedeni ile sektörde büyük olumsuzluk ve sorun yarattığı ifade edilmiştir.

5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu'nun 62. maddesine göre belirlenmesi gereken fiyat tarifelerinin, 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu hükümleri nedeniyle taşıma fiyat tarifelerinin Belediye/Büyükşehir Belediyelerince belirlendiği, bu nedenle de maliyetlerin tarifelere hiç ya da tam olarak yansıtılmadığı belirtilmiştir.

Taşımacılık istisnası Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 14. maddesi ve ÖTV Kanunu'nun 7/7 maddesi ile düzenlenmiş olup, deniz ve hava yolu taşımacılığında kullanılan akaryakıtta istisna getirilmiştir. Toplu taşıma kullanımının özendirilmesi ve sektörün maliyetlerinin azalması için toplu taşıma araçlarının akaryakıt alımlarında KDV ve ÖTV uygulanmaması veya en azından indirimli tarifieden uygulanması talep edilmektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Maliye Bakanlığı yetkilileri tarafından, deniz ve hava yolunun gelişmesini sağlamak ve desteklemek amacıyla ÖTV ve KDV'nin alınmadığı, kara yolunun ise ülkemizde zaten gelişmiş olduğu için böyle bir uygulamaya gerek duyulmadığı ifade edilmiştir. Kara yolunda akaryakıtta ÖTV'nin sıfıra indirilmesi gibi bir çalışma ya da isteğin bulunmadığı, Bakanlık temsilcileri tarafından net bir dille belirtilmiştir. Hava ve deniz yollarında bu indirimlerin suistimal edildiği düşünülmekte olup, kara yolunda böyle bir düzenleme yapıldığı takdirde kaçak kullanımın önüne geçilemeyeceği vurgulanmıştır. Bu sebeple kara yolunda böyle bir düzenleme yapılmasının düşünülmeyişi net bir şekilde dile getirilmiştir.

Çözüm Önerileri:

Global ölçekte petrol fiyatlarında yaşanan düşüşle birlikte ulaştırma sektöründe yurt içinde akaryakıt fiyatlarında bir indirim beklentisi oluşmuş fakat fiyatlarda beklenen oranda bir düşüş gerçekleşmemiştir. Makul öneri, akaryakıttan alınan vergide yapılacak indirimle beraber maliyetlerin düşmesi olacaktır.

Bunun yanında, akaryakıt fiyatlarındaki artışların fiyat tarifelerine doğrudan etki yaptığı düşünüldüğünde artışın fiyat tarifeleriyle uyumlu olması ve denetim altında tutulması proje ekibi tarafından önerilmektedir.

E. SGK Prim Sorunu (17 gün/30 gün)

Araçta çalışan şoförün sigortalı olmasına ilişkin 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu Ek Madde-6'da belirtilen, *"Ticari taksi, dolmuş ve benzeri nitelikteki şehir içi toplu taşıma aracı iş yerleri ile 4üncü maddenin ikinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen ve Kültür ve Turizm Bakanlığınca belirlenecek alanlarda kısmi süreli iş sözleşmesiyle bir veya birden fazla kişi tarafından çalıştırılan ve çalıştıkları kişi yanında ay içerisinde çalışma saati süresine göre hesaplanan çalışma gün sayısı 10 günden az olan kişilerin sigortalılıkları, bu madde*

kapsamında kendileri tarafından 30 gün üzerinden prim ödemeleri suretiyle sağlanır.” şeklindeki hükümle; şehir içinde faaliyette bulunan taksi, taksi dolmuş, minibüs, halk otobüsü gibi araçlarda ay içinde on günden az çalışan şoförlerin her sene artmak şartıyla 17 günlük prim ödeyerek 30 gün üzerinden sigortalı olmaları sağlanmıştır. Belirtilen bu uygulama çerçevesinde, her ne kadar şoförler 30 gün üzerinden sigortalı gösterilebilse de, sağlık ile ilgili bir sorun yaşadığında ve iş göremezlik raporu aldığı anda çalışmadığı günlere ait ödemesini geri alamamakta olduğu belirtilmiş ve bunun şoför açısından büyük sorun teşkil ettiği ifade edilmiştir.

Diğer bir sorun olarak da şoförlerin yapmış olduğu veya karşı karşıya kaldığı kazalarda yaralanma veya ölüm durumlarında sağlık sigortasından herhangi bir tazminat alamadıkları vurgulanmıştır.

Şoförlerin işleri gereği doğrudan müşterilerle muhatap oldukları ve günümüzde gasp olaylarının giderek artması nedeni ile bu tehlike ile karşılaştıkları; gasp edilip öldürülme durumunda herhangi bir tazminat veya geride kalan aileye maaş bağlanmadığı; sigortalı olmalarına rağmen ne kadar süredir sigortalı olunduğu dikkate alınarak değerlendirme yapıldığı için bazı durumlarda tazminat ödenemediği ifade edilmiştir.

SGK primlerine ilişkin en önemli konular arasında, taksici esnafının emekli olduktan sonra da çalışmaya devam ettiği takdirde destek primi olarak %15’lik bir kesinti ile karşılaşması yer almaktadır. Her ne kadar bu oran, 23.04.2015 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6645 sayılı Kanun’la 2015 Temmuz ve takip eden aylarda % 10’a düşürülmüşse de, bu oranın bile yüksek olduğu ifade edilmiştir.⁷⁹

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Sosyal Güvenlik Kurumu Sigortalar Genel Müdürlüğü temsilcisi konu ile ilgili olarak yasal çalışmanın tamamlandığını belirtmiştir. Sosyal Güvenlik Destek Primi’nin kaldırılmasına yönelik yasa teklifi kabul edilmiş ve 10 Şubat 2016 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Buna göre değişiklik yapılan Madde 31’in yeni şekli aşağıda verilmiştir.

MADDE 31- 5510 sayılı Kanun’un geçici 14. maddesinin 1. fıkrasına “sosyal güvenlik destek primi ödeyerek çalışmaya devam edenler hakkında” ibaresinden sonra gelmek üzere; “bu Kanun’un 4. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında çalışmaya başlayanlar hariç olmak üzere” ibaresi eklenmiş, aynı fıkranın (b) bendi, (d) bendinin birinci ve üçüncü cümlelerinde yer alan “ve (b)” ibareleri ile maddenin dördüncü ve beşinci fıkraları yürürlükten kaldırılmış ve aynı maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce iştirakçi veya sigortalı olup, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce ya da sonra malullük, yaşlılık veya emekli aylığı bağlananlardan; 4. maddenin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında çalışanlar hakkında, bu fıkranın yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla sosyal güvenlik destek primine tabi olma bakımından bu Kanunla yürürlükten kaldırılan ilgili Kanun hükümleri uygulanmaz. Bunlar hakkında, 6. maddenin birinci fıkrasının (n) bendi

⁷⁹ 6663 Sayılı Gelir Vergisi Kanunu İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile emeklilik sonrası esnafın faaliyeti yürütenlerin ödemiş olduğu Sosyal Güvenlik Destek Primi tamamen kaldırıldı.

veya 30. maddenin üçüncü fıkrası hükmü uygulanır. Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce iştirakçi olup, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce ya da sonra 5434 sayılı Kanun hükümlerine göre vazife malullüğü aylığı bağlananlardan 4. maddenin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında çalışanlar hakkında ise; bu fıkranın yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla, sosyal güvenlik destek primine ilişkin hükümler uygulanmaksızın ve genel sağlık sigortası primi alınmaksızın iş kazası ve meslek hastalığı sigortası hükümleri ile yazılı talepleri hâlinde uzun vadeli sigorta kolları hükümleri uygulanır.”

Ayrıca %34,5 olan sigorta prim oranının, %29 seviyesine düşürülerek primlerini düzenli ödeyen esnafın desteklenmesinin düşünüldüğüne ilişkin bir açıklamada bulunulmuş ve buna ilişkin 07.09.2016 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6745 sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır.

Çözüm Önerisi:

Gerçekleştirilen tüm odak grup çalışmalarında dile getirilen sorunlardan biri esnafın emekli olduktan sonra aynı meslekte çalışmaya devam etmesi hâlinde Sosyal Güvenlik Destek Primi ödemesidir.⁸⁰

Sunulabilecek çözüm önerileri ise şu şekildedir;

- Araçta çalışan şoförün sigortalı olmasına ilişkin 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu Ek Madde-6’da değişiklik yapılarak şoförün sağlıklı ilgili bir sorun yaşadığında veya iş göremezlik raporu aldığındaki çalışmadığı günlere ait ödeme yapılması sağlanmalıdır.
- Şoföre bir çalışma kartesi verilerek sigortasının bu kart üzerinden takibinin yapılması, şoförün kendine özgü sigortası olması önerilmektedir.
- Bu meslekte çalışanlara, işe başlamalarından sonra kaza yapmaları sonucu yaralanma durumunda, ne kadar süredir sigortalı olduğu gözetilmeksizin kaza veya ölüm durumunda sağlık sigortasından tazminat ödenmesi gerektiği düşünülmektedir.
- İş başında iken gasp edilmesi sonucu sakat bırakılması veya öldürülmesi durumunda geride kalan ailesi için maaş bağlanması ve bu şekilde şoför ailelerinin mağduriyetinin önüne geçilmesi gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır.

F. Kıdem Tazminatına İlişkin Sorunlar

4857 sayılı İş Kanunu’nun 4. maddesinin 1. bendinde, “507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu’nun 2. maddesinin tarifine uygun üç kişinin çalıştığı iş yerlerinde” İş Kanunu hükümlerinin uygulanmayacağı yer almaktadır. 5362 sayılı Kanun’un 2005 yılında yürürlüğe girmesiyle, çalışan şoförlerin esnaf kapsamından çıkartılması nedeniyle kıdem ve ihbar tazminatı talep etme hakları bulunmamaktadır. Ancak, konuyla ilgili farklı yargı kararları

⁸⁰ 6663 sayılı Gelir Vergisi Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile emeklilik sonrası esnaflık faaliyeti yürütenlerin ödemiş olduğu Sosyal Güvenlik Destek Primi tamamen kaldırıldı.

verilmekte ve araç sahibi esnaf yüklü miktarlarda kıdem ve ihbar tazminatı ödemek durumunda kalmaktadır.

TŞOF temsilcisinin belirttiği üzere, İş Kanunu'nun 4. maddesi 1. bendinde kimlerin kıdem tazminatı alabileceği belirlenmiştir. İş Kanunu'nun 4. maddesinin 1. bendindeki istisna sınırında kalınmasına rağmen bazı mahkemelerde, şoförlerin açtığı davalarda kıdem ve ihbar tazminatına hükmedilmesi bir sorun olarak daha önceki odak grup toplantılarında belirtilmiştir.

Mahkemelerde görülen davalarda araç sahibinin şoföre kıdem tazminatı ödemesine ilişkin karar çıkabilmekte, mahkemeler de bu davaları kabul edebilmektedir. Bu sebeple, kanuna göre kıdem tazminatı alamayacakları açık olmasına rağmen mahkemeler aksi karar vererek bu kanuna aykırı hareket edebilmektedir.

Örnek vererek açıklayacak olursak, bir ticari araçta üç hissedar malik durumunda ve esnaf siciline kayıtlıdır. Her üçü de odaya kayıtlı ve esnaf statüsünde iş veren durumundadır. Bunların yanında bir şoför çalışmaktadır. Bu iş yeri ve iş ilişkisi iş kanunu kapsamında olmadığı için, (İş Kanunu'nun 4. maddesi 1. bendine göre istisna kapsamında olduğu için) şoförün işten çıkarılması hâlinde, açacağı kıdem ve ihbar tazminatı davalarının reddedilmesi gerekmektedir. Ancak bunun aksine iş mahkemelerinin verdiği kararlar mevcut olduğu için sorun yaşanmaktadır.

Çözüm Önerisi

Proje ekibinin önerisi, Adalet Bakanlığı'nın bu konuda bilgilendirilmesi yoluyla şoförlerin kıdem ve ihbar tazminatına ilişkin başvuruları kabul etmesinin sağlanmasıdır.

Ayrıca şoförlere farklı bir statünün tevdi edilmesi ve kendi BAĞ-KUR ödemelerini kendilerinin yapmasının sağlanması mümkün kılınarak, şoförler için iş verene yük getirmeyecek şekilde Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından ayrı bir statü oluşturulması ve gerekli düzenlemelerin yapılması önerilmektedir.

G. Korsan Taşımacılık

Korsan taşımacılıktan korunmak için çıkarılan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 2. maddesinin 3. fıkrası uygulamada birtakım sorunlar doğurmaktadır. *"Ayrırcı işareti bulunmayan üçüncü fıkra kapsamındaki araçlardan taşımacılık hizmeti alanlara da birinci fıkroda belirtilen cezanın üçte biri oranında idari para cezası uygulanır."* şeklinde getirilen düzenleme ile, korsan taşımacılığın önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Ancak, ticari aracı ile usulüne uygun olarak ilgili belediyeden ruhsat ya da izin almış, fakat herhangi bir nedenle süresi içerisinde yenileyememiş olanlar için de bu madde uygulanarak cezai işlem yapılmaktadır.

Bunun yanında, korsan taşımacılık ile mücadelede yetki paylaşımı da uygulamada sorunlara yol açmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu hükümleri kapsamında İl Trafik Komisyonlarının görev ve yetkilerinin UKOME'lere devredilmesiyle şehir içi yolcu taşımacılığı konusunda UKOME her türlü karar alma ve düzenleme yapma yetkisine sahip olmuştur. Bu yetkiyle birlikte aldığı kararlara uymayanlara müeyyide uygulanması konu-

sunda belediye zabıtalılarının yetkili olması sorun teşkil etmektedir. Bu durumda trafik denetleyicileri ve belediye arasında karşılıklı yaşanan yetkisizlik problemi nedeniyle müeyyide ve cezaların uygulanamaması korsan taşımacılığın yaygınlaşmasını teşvik etmektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Emniyet Genel Müdürlüğü ve TŞOF'un, Karayolları Trafik Kanunu üzerinde hâlen devam etmekte olduğu çalışma çerçevesinde söz konusu Kanunun Ek 2 maddesi ile ilgili bir düzenleme yapıldığı belirtilmiştir. TŞOF temsilcisinin açıklamasına göre, ticari araç olup, belgeleri zamanında alamamaktan korsan statüsüne düşen esnaf için düzenleme yapılmaya başlandığı; esnafın korsan taşımacılık yapanlardan ayrılmasını sağlayacak çalışmanın yakın zamanda çıkarılacağı ifade edilmiştir. Söz konusu maddeye yeni bir fıkra eklenerek, korsan taşımacılık yapanlara ve izin veya ruhsatını yenileme işlemini süresi içerisinde yapmamış esnafa uygulanan yaptırımların birbirinden ayrılması amaçlanmaktadır. Mevzuat çalışması diğer maddeler için de devam ettiğinden, kanun taslağı olarak henüz meclise sunulmamıştır.

Diğer taraftan ikiz plaka ile ilgili korsan taşımacılık sorununun daha çok büyükşehirlerde gündeme geldiği ifade edilerek, belediyelerin ceza yetkisinin olmadığı, sadece Kabahatler Kanunu'na dayanarak tespit edilen korsan araçların parka çekildiği ve fakat kısa sürede evraklarını tamamlayanların aracı hemen geri alabildiği belirtilmiştir. Belediyenin yaptırım gücü olmadığı için gerekli önlemlerin alınmasının sağlanamadığı dile getirilmiştir. İkiz plakaya ilişkin Ankara Büyükşehir Belediyesi kendi yönetmeliğinde düzenleme yaparak, ikiz plakası olan araç tespit edildiğinde kişinin üstüne kayıtlı diğer tüm araç plakalarının da iptal edilmesine karar vermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilisi denetim zafiyeti iddiasını kabul etmeyerek, düzenli ve sık denetim yaptıklarını, bunun yanında denetim mekanizmalarını sürekli güncellediklerini ve yeni yöntemler geliştirdiklerini belirtmiştir. Korsan taşımacılığa ilişkin kanunda değişikliğe/düzenlemeye gidilerek tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünde toplanmasını ya da tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünden alınarak yetki devri ile Belediyelere devredilmesini önermiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisinin önerisine göre de, Ek 2/3 maddesinden ayrı olarak tescil ve yetki belgesi eksikliği adı altında bir madde daha ihdas edilerek, bu maddede belirtilen evrak eksikliklerinden dolayı korsan taşımacılık cezasından farklı olarak daha hafif cezai işlem yapılmasına ilişkin bir uygulamanın hayata geçirilmesi önerilmiştir.

Çözüm Önerisi

- Karayolları Trafik Kanunu'ndaki cezaların caydırıcı olmadığı görülmektedir. Hem cezaların artırılması, hem de toplantıda dile getirildiği gibi Maliye Bakanlığının da bu kişilere vergi cezası kesmesi önemli bir caydırıcılık sağlayabilecektir.
- Ayrıca Belediye Kanunu'nda yapılacak değişikliklerle korsan taşımacılığa karşı belediyelere yaptırım gücü verilmesinin yerinde olacağı düşünülmektedir.

- Plaka tahdidi olmayan şehirlerde de tahdit uygulamasına geçilmesi korsan taşımacılık ile mücadelede önemli bir adım olabilecektir.
- Plaka sahiplerinin ve ticari araç şoförlerinin listesinin ABD-New York City uygulamasında olduğu gibi, kamuya açık hâle getirilerek toplumun bilgilendirilmesi sağlanmalı, korsan taşımacılık yapanların bu sayede hızlı bir şekilde belirlenmesi mümkün kılınmalıdır.
- Ayrıca toplu taşımada çalışan tüm esnaf ve şoförlere yönelik yapılacak yeni bir düzenleme ile “Ticari Araç Kullanma Belgesi” şeklinde ehliyetin yanında ikinci bir belge verilme zorunluluğu getirilerek hem kendilerine statü kazandırılması hem de denetimler sırasında bu ikinci ehliyete sahip olmayan esnaf ve şoförlerin tespit edilerek korsan taşımacılığın önüne geçilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca bu ikinci ehliyete sahip şoför ve çalıştığı araç plakası bağlı bulunduğu ilgili resmî kurumların web sitesinde ve arşivinde bulundurularak, bu plaka dışında çalışan korsan araçlar tespit edilerek korsan taşımacılık önlenilecektir; denetimlerle kontrol sağlanabilecektir. New York’ta sürdürülen benzeri uygulamanın ülkemizde de uygulanmaya başlanması özellikle önerilmektedir.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisinin önerisine göre de, Ek 2/3 maddesinden ayrı olarak tescil ve yetki belgesi eksikliği adı altında bir madde daha ihdas edilerek, bu maddede belirtilen evrak eksikliklerinden dolayı korsan taşımacılık cezasından farklı olarak daha hafif cezai işlem yapılmasına ilişkin bir uygulamanın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.
- Kamuoyunun korsan taşımacılık ile ilgili bilgilendirilmesi ve kamu spotu hazırlanarak uyarılması önerilmektedir.

H. SRC Belgesi Uygulamasındaki Tutarsızlıklar

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereğince Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca hazırlanan ve 11.06.2009 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliği’ne göre, SRC belgesi bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerde çalışan/çalışacak şoförlerde aranmaktadır. Ayrıca bu belge, şehirler arası yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerden talep edilmekte olup, belirtilen Yönetmelik’e göre şehir içi taşımacılıkta bu belge aranmamaktadır. Ancak bazı il ve bölgelerde özellikle UKOME’ler tarafından, şehir içi yolcu taşımacılığı yapan araç şoförlerinin de bu belgeyi alma zorunluluğu öne sürülmüş ve SRC belgesi olmayan şoförlere 200 TL, mal sahibine ise 500 TL ceza kesildiği belirtilmiştir. Diğer taraftan, SRC belgesinin mesleği yapana da yapmayana da verilmesinden dolayı belgenin kullanımının amacına ulaşmadığı belirtilmiş, sadece şoförlerden para alınması için uygulandığı ifade edilmiştir.

B sınıfı sürücü ehliyeti sahibi servis işletmeciliği yapan esnafa da SRC mesleki yeterlilik belgesi olmadığından haksız müeyyideler uygulanmakta ve esnaf mağdur edilmektedir. Ayrıca şehir içinde SRC belgesi alma zorunluluğu bulunmamasına rağmen, bazı UKOME’ler tarafından taksicilere bu belgeyi alma zorunluluğu getirilmiştir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilisi, SRC belgesi sınavlarına ilişkin olarak soruların Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından hazırlandığı ve şoförlere hukuk ve vergi mevzuatına ilişkin herhangi bir soru sorulmadığı, ancak sınavlara katılan esnaf ve şoförlerin sınavlara hazırlık yapabilmesi için çeşitli MEB'e bağlı kursların var olduğu ve esnafın bu kurslara yönlendirilmeye çalışıldığı, eğer bu kurslara devam sağlanırsa sınavlarda başarı seviyesinin yükseleceği ifade edilmiştir.

Sınavların belirli illerde ve belirli zamanlarda yapılmasına ilişkin olarak, odak grup toplantılarında esnaf ve şoförlerden gelen en önemli talep, sınavların farklı illerde ve daha kısa aralıklarla yapılmasıdır. Bu bağlamda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisinin ifade ettiği üzere sınavların online sınav sistemi üzerinden gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapıldığı ve aynı anda birden çok oturum yapılabilmesi sağlanarak daha çok kişinin sınava alınmasının mümkün kılınacağı belirtilmiştir. Elektronik sınav sistemine geçildikten sonra sınav sıklığı ve sınav yerlerine ilişkin yaşanan sorunların ortadan kalkacağı düşünülmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisi, SRC belgesinin şehir içi taşımacılıkta aranmaması gerektiğine ilişkin hem İçişleri Bakanlığı'na hem de TŞOF'a görüş bildirildiğini ifade etmiştir.

Çözüm Önerisi:

- Online sınav sisteminin getirilmesi ile sınav sıklığı ve sınav yeri sorunlarının ortadan kalkacağı düşünülmekte olup, sınavlara ilişkin soruların yeniden gözden geçirilerek sadece şoförlükle ilgili soruların sorulması gerektiği önerilmektedir. Ayrıca esnaf ve şoförlerin SRC eğitimi veren kurslara esnaf odaları tarafından yönlendirilerek bilinçlendirilmelerinin sağlanması proje ekibi tarafından önerilmektedir.
- SRC belgesinin şehir içi ticari taşımacılık yapan araçlardan talep edilmemesi, talep eden kurum/kuruluşların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca verilen görüşe ilişkin bilgilendirilmesinin gerektiği düşünülmektedir.
- Yapılacak yasal bir düzenleme ile birlikte, SRC belgesinin tamamen kaldırılması veya SRC belgesinin kaldırılamaması durumunda ise, şehir içinde yolcu taşımacılığı yapan şoförlerden bu belgenin istenmemesi sağlanmalıdır.
- SRC belgesinin her isteyene değil, şoförlük işini profesyonel olarak yapacak ve devam ettirecek kişilere verilmesinin sağlanması için gerekli denetimlerin ve düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

I. 63 Yaş Sınırına İlişkin Sorun

Şoförlerin emekli olabilmesi için gereken yasal sınır 65 yaş olmasına rağmen, SRC belgesinin kullanımına ilişkin belirtilen 63 yaş sınırının adaletsiz bir uygulama olduğu belirtilmektedir. Bu yaştan sonra SRC belgesi verilmediği için çalışamayan ama çalışmaya ihtiyacı olanların bulunduğu ifade edilmiştir. Bu sebeple, SRC belgesi olmadan çalışmaya devam

edenlerin yüksek cezalarla karşı karşıya kaldıkları; aynı zamanda büyükşehir belediyeleri olan illerde de SRC belgesinin şehir içinde de UKOME'ler tarafından zorunlu kılınması nedeni ile çalışmalarının engellendiği bilinmektedir.

04.05.2016 tarih ve 29702 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile yaş sınırı "66 yaşından gün almamış olmak" şeklinde değiştirilmiştir. Bu sayede söz konusu değişiklik ile sorun giderilmiştir.

J. Duraklara ve İndirme/ Bindirme Yerlerine İlişkin Sorunlar

Durakların araç sahibi olmayan kişiler tarafından açılması ve işletilmesinin, durakta çalışan şoförler ve esnaf adına sıkıntı yarattığı ifade edilmiştir.

Durakların imar planlarında gösterilmemesi ve iş yerleri ve otel ruhsatları verilirken taksi indirme-bindirme cep duraklarının yerlerinin gösterilmemesi nedenleri ile sıkıntılar yaşanmaktadır. Öte yandan, belediyelerin ana yollarda yol kenarlarını otopark olarak işletmeleri sebebiyle, yol kenarları park etmiş araçlarla dolmakta; indirme ve bindirmelerde zorluk yaşanmaktadır. Bu sebeple yol ortasında duraklayarak yolcu indiren ve yolcu alan araçlara ceza kesilmektedir.

Minibüs ve otobüslerin ana durakları, yolcu potansiyeli fazla olmayan ıssız yerlerde olabilmektedir. Ayrıca belirli durakların olmaması yolcu ile şoför arasında tartışmaya yol açabilmektedir.

Son olarak şoförlerin çeşitli sebeplerden ötürü (durakta şoförlerin çalıştığı araçların eski model olması ve mal sahibinin eski araçları değiştirmek istememesi, duraktaki iş potansiyelinin az olması, şoförün yevmiyesinin az olması, kılık-kıyafet zorunluluğu olan duraklarda disiplinin fazla olmasından dolayı şoförün özgürce çalışmasına olanak verilmemesi, duraklarda baskıcı ve huzursuz ortamların olabilmesi gibi) durakları benimsemediği, işleyişini veya mevcut durumunu beğenmediği duraklardan çıkarak başka hattın durağına girdiği belirtilmiştir. Yapılan bu değişimlerden dolayı da diğer şoförlerin haksız rekabetle karşı karşıya kaldığı vurgulanmıştır.

Çözüm Önerisi

- İçişleri Bakanlığının, durakların işleyişinin odalarca yapılması konusunda uygulama birliğinin sağlanması yönünde genel bir mevzuat düzenlemesi yapması önerilmiştir. Böylece esnaf olmayan kişinin durağı işletmesinin önüne geçilmesi sağlanmış olacaktır.
- Durakların imar planlarına işlenmesi ve her türlü projede bu durak yerlerinin mutlaka gösterilerek dikkate alınması gerekmektedir.
- Durak sahiplerinin eğitimden geçirilip işin sorumluluğunu almaları sağlanmalıdır.
- Adına kayıtlı ticari taksisi olmayan şahıslara durak açma izninin verilmemesi gerekir.

- İlk ve son duraklarda uygun tesisler bulunmalıdır. Belediyeler bu tesislerin yapımını üstlenebilir veya katkıda bulunabilirler. Bu durum şoförün dinlenmesi vasıtasıyla hem şoför-yolcu gerginliklerini hem de kaza riskini azaltacaktır.
- Durakların düzenlenmesi ve iyileştirilmesi, duraklarda denetimler yapılarak bir düzen sağlanması, şoförlerin eğitimlerden geçirilerek durak düzenine alıştırmaya çalışılması önerilmektedir.

K. Engelliler Hakkında Kanuna İlişkin Sorunlar

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun'un geçici 3. maddesine göre, 18.11.2014 tarihinde yapılan değişiklikle, değişikliğin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla üretilen araçlardan engellilerin erişimine uygun olmayanlara şehir içi taşımacılık ruhsatı verilmemektedir. Mevcut minibüslerin ve otobüslerin ise 07/07/2018 tarihine kadar engellilerin erişimine uygun hâle getirilmeleri gerekmektedir. Mevcut araçların teknik olarak tadilat yapılarak engellilerin erişimine uygun hâle getirilmesinin maliyetinin oldukça yüksek olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda esnafa mali destek sağlanması yasaya uyum açısından önem arz etmektedir.

Engelliler Hakkında Kanun'un geçici 3. maddesinin 3. fıkrasında 07/07/2018 tarihine kadar tüm servis araçlarının da engellilerinin erişimine uygun hâle getirilmesi zorunlu kılınmıştır. Servis taşımacılığı diğer toplu taşıma hizmetlerinden farklı olup, her vatandaşın doğrudan faydalanacağı bir hizmet değildir. Şartları, taşıma öncesinden belirlenir ve sözleşme imzalanarak yapılır. Dolayısıyla araçta taşınacak engelli bir bireyin olması durumunda o güzergâha uygun bir araç tahsis edilmesi mümkündür.

Bunun yanında, 14 Ocak 2012 tarih ve 28173 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Özürlülük Ölçütü, Sınıflandırılması ve Özürlülere Verilecek Sağlık Kurulu Raporları Hakkında Yönetmelik" hükümleri doğrultusunda yüzde 40 ve üstünde bir oranda Özürlü Sağlık Kurulu Raporu'na sahip kişilerin, 28931 sayılı Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği gereği ücretsiz taşımadan yararlanabilmesi, esnafın en büyük şikâyetleri arasında yer almaktadır. Yüzde 40 engelli alt limitinin çok düşük olduğu, birkaç fiziksel rahatsızlığı olan bir kişinin bile yüzde 40 engelli kapsamına dâhil olabileceği belirtilmiştir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı temsilcisi, engellileri mümkün olduğunca sosyal hayata entegre etmek istediklerini ve bu nedenle onlara özel araçlar sağlamak yerine, tüm araçları ve dolayısıyla tüm sosyal hayatı onlara uygun hâle getirme niyetinde olduklarını belirtmiştir. 4736 sayılı Kanun gereği ücretsiz veya indirimli taşınan yolcular için, belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren ulaşım araçlarına ve özel deniz ulaşımı araçlarına, belediyeler aracılığıyla yapılan Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesi⁸¹ kapsamında 15 bin araç bulunduğunu da ekleyerek Bakanlık olarak bu konuda kararlı bir şekilde ilerlediklerini vurgulamıştır. Bu

⁸¹ Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ile 65 yaş ve üstü vatandaşların halk otobüsleri tarafından ücretsiz taşınmasına ilişkin otobüsçü esnafına destek ödemesi yapılması sağlandı.

politikanın uygulamada zorluklar yarattığının farkında olduklarını ancak otobüs ve minibüs için yasada geri adım atmayı düşünmediklerini belirtmiştir. Servis araçlarının ise, diğer toplu taşıma araçlarından farklı olarak hizmet öncesi anlaşma usulü çalıştığından, talep doğrultusunda engelli erişimine uygun hizmet sağlama koşulu ile istisnaya tabi tutulabileceğine dair bir düzenlemenin gündemde olduğunu dile getirmiştir.

Çözüm Önerisi:

Okul ve personel servisleri diğer toplu taşıma araçlarından farklı olarak hizmet öncesi müşterilerin ihtiyaçlarına göre belirlenmektedir. Dolayısıyla aracı kullanacak engelli bir vatandaş olduğu durumda o güzergâhta uygun araç tahsis edilmektedir. Bu sebepten okul ve personel servis araçlarının tümüne engelli rampası zorunluluğu getirilmesi ekonomik açıdan makul görünmemekte, esnafa maddi yük ve ülke ekonomisine atıl bir kapasite artışı yaratmaktadır. Bakanlık yetkilisinin de bu yönde bir çalışma olduğunu belirtmesi olumlu bir gelişmedir. Halk otobüsleri ile ilgili olarak yeni alınan araçların büyük çoğunluğu engelli erişiminin mümkün olduğu araçlar olup, 6745 sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile ticari araç yenilemelerinde bir kereliğine ÖTV muafiyeti getirilmesi, sektörde faaliyet gösteren esnafın engelli erişimine uygun yeni araçlar almasını teşvik edici yönde etki etmiştir. Minibüslerin gerek bazı şehirlerde kullanımdan kalkması ve gerekse mevcut esasların (araçlardaki düzenlemenin yapılamaması, her aracın uyarlanamaması, uyumsuzluklar vb. nedeni ile) engelli erişimine olanak vermemesi sebebi ile bir öneri geliştirilmemiştir.

L. İl Trafik Komisyonları ve UKOME'lerde Esnaf Temsiliyeti

İl trafik komisyonu il sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre, trafik düzeni ve güvenliği bakımından yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, Emniyet, Jandarma, Belediye, Millî Eğitim, Karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri, valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile birlikte büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde ulaşım hizmetleri büyükşehir belediyelerine ve il trafik komisyonlarının görevleri de Ulaşım Koordinasyon Merkezi'ne (UKOME) devredilmiştir. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 9 uncu maddesi uyarınca Büyükşehir Belediye Başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulmaktadır. UKOME'ler ve İl Trafik Komisyonu üyeleri, ağırlıklı olarak kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcilerinden oluşmaktadır. Ayrıca UKOME ve İl Trafik Komisyonları toplantılarına, gündemdeki konularla ilgili üye olarak belirlenmeyen ulaşım sektörü ile ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından ihtisas meslek odalarının temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınır fakat oy hakları bulunmaz. UKOME'lerde yetkili kişilerin esnafın derdini anlamadıkları ve buna uygun çözümler sunamadıkları vurgulanmıştır. Halbuki İl Trafik Komisyonu'ndaki yetkililerin esnafın sorunlarını daha net bildikleri için sorunların çözümü daha kısa zamanda gerçekleştirilebilmektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

TŞOF yetkilisinin ifade ettiği üzere, öncelikle esnafın sorunlarını ve taleplerini değerlendirmek üzere UKOME ve İl Trafik Komisyonlarının mevzuatta ne zaman, ne sıklıkla toplandığının belli olmadığı, bunun da esnafın acil ihtiyacı olan kararların alınmasında aksamalara sebep olduğu ifade edilmiştir. Bu soruna çözüm önerisi olarak esnafın aciliyeti de düşünülerek belirli aralıklarla UKOME ve İl Trafik Komisyonlarının toplanmasının sağlanabileceği önerilmiştir.

Diğer taraftan UKOME’lerde gerçekleştirilen toplantılara esnaf odası temsilcilerinin katılma hakkı olduğu gibi 2014’den itibaren hem imza yetkisi hem de karara şerh koyma hakkının verildiği belirtilmiştir. Fakat İstanbul Büyükşehir Belediyesi temsilcisi, her toplantıya sadece bir oda temsilcisinin katılma hakkının bulunduğu ama alt komisyona ilgili birçok odadan temsilci çağrıldığını ifade etmiştir. Alt komisyona çağrılan oda temsilcisinin kim olacağına Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu yetkililerinin karar verip gönderdikleri belirtilmiş ve oraya gelen oda temsilcisinin o gün tartışılan gündem maddesinde hangi meslek grubundaki esnaf varsa ona ilişkin karar alınırken görüşünün alındığı belirtilmiştir. Burada yaşanan en büyük sorunun federasyon tarafından gönderilen oda temsilcisinin, o günkü gündem maddesine uygun meslekten olmamasından kaynaklı kararlarda net görüş bildiremediği; diğer esnafların da kendilerinin yeteri kadar temsil edilemediği düşüncesinin ortaya çıktığı ifade edilmiştir.

TŞOF temsilcisinin bu konuda belirttiği en büyük sıkıntının, UKOME’lerin toplantıda tartışılacak gündemi kendileri ile paylaşmamlarından dolayı gönderilen oda temsilcisinin gündeme uygun seçilemediği ve bu nedenle esnaf adına karar verirken sorun ile karşılaşıldığı şeklinde vurgulanmıştır.

Toplantıya katılan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, TŞOF ve Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcileri ortak olarak; tartışılacak olan gündemin federasyon ile paylaşılması, TŞOF’un o gündem maddelerine uygun oda temsilcisinin görevlendirmesinin sağlanması ve hatta mümkünse esnaf odasından ziyade, ihtisas odalarının temsilcileri arasından birilerinin toplantılarda görevlendirilmesi önerilerini getirmişlerdir.

Çözüm Önerileri

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 9. maddesinde yapılacak değişiklik, TŞOF’un görevlendireceği ilgili odaların haricinde kendileriyle ilgili kararlar alınırken, UKOME toplantısına çağrılan ilgili meslek odası yetkililerinin de oy haklarının olması gerektiği düşünülmektedir. Aynı şekilde İl ve İlçe Trafik Komisyonlarında esnafın kendisi ile ilgili kararlar alınırken, toplantılara çağrılan ilgili meslek odası yetkililerinin de oy haklarının olması gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca toplantıda görüşülecek olan konuların önceden bildirilmek sureti ile TŞOF tarafından ilgili meslek grubundaki ihtisas odası temsilcilerinden birer kişinin UKOME ve İl Trafik Komisyonlarında görevlendirilerek esnafı temsil etmesi sağlanmalıdır. Bunun yanında UKOME ve İl Trafik Komisyonları’nın mevzuatta değişiklik yapılarak belirli aralıklarla toplanması önerilmektedir.

M. Büyükşehir Belediyeleri ve UKOME'lere Yönelik Sorunlar

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu 9. maddesi gereğince kurulan UKOME'ler ile esnafın tabi olduğu 5362 sayılı Kanun arasında fiyat tarifeleri konusunda uyumsuzluk yaşandığı önemle belirtilmiştir. Fiyat tarifelerinin belirlenmesi ile ilgili farklı hükümlerin, uygulamada sıkıntılara neden olduğu ifade edilmiştir.

Çözüm Önerileri:

Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği ve esnafın tabi olduğu 5362 sayılı Kanun arasındaki uyumsuzlukların giderilerek, fiyat tarifelerinin 5362 sayılı Kanun'da öngörülen şekilde belirlenmesi önerilmektedir.

N. Trafik ve Trafik Denetimlerine İlişkin Sorunlar

Özellikle büyükşehirlerde yaşanan bir sıkıntı olarak gündeme gelen trafik yoğunluğu, trafik denetimlerine ilişkin sorunları beraberinde getirmektedir.

Çözüm Önerisi:

Şehir içi trafik yoğunluğuna ilişkin taksilerin fazla olduğu illerde, demografik araştırmalar yapılarak bazı yerlere taksi-dolmuş uygulaması getirilmesine izin verilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Fahri Trafik Müfettişlerine İlişkin Sorunlar

Proje kapsamında gerçekleştirilen çalışmalarda fahri trafik müfettişlerinin yazdığı cezaların keyfi nitelikte olabildiği esnaflar tarafından sıkça dile getirilmiştir.

O. İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcisinin konu ile ilgili değerlendirmesinde, fahri müfettişliğin şehirlerde yetersiz sayıda kaldığı ve bu sayının artırılması için Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan personelden de destek alınarak yeni fahri müfettişlerin görev başına geçirileceği ifade edilmiştir. Fahri müfettişlerin, kameraların ve polisin dikkatinden kaçabilecek noktalarda daha çok yardımcı olduğu, bu sebeple fahri müfettişlere ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Sistemin işleyişi olarak verilen bilgide, fahri müfettişin trafik kurallarına aykırılık tespit ettiğinde tutanak tuttuğu ve tutanakları Emniyet Genel Müdürlüğüne teslim ettiği, Emniyet Genel Müdürlüğünün bu tutanakları değerlendirdikten sonra trafik ihlali yapan plakaya ilgili ceza maddesine uygun olarak ceza kesip gönderdiği ifade edilmiştir. Kısacası fahri müfettişlerden gelen tüm tutanakların Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından değerlendirildiği ve sonrasında ceza gönderimlerinin gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Bu noktada cezanın yanlış olduğu düşünülüyorsa iptali de kurum tarafından gerçekleştirilmektedir.

Kurumun görüşü değerlendirildiğinde, fahri müfettişliğin ihtiyaç olduğu, sayılarının artırılması gerektiği belirtilmiştir.

Çözüm Önerisi:

- Fahri müfettişlerin plakaya yazdığı cezaların keyfi nitelik taşımasının önüne geçilmesi için teknolojiden faydalanılabilir. Fahri müfettişlerin ispat niteliği taşıyacak şekilde fotoğraf ve benzeri belgelerle suçun işlendiğini gösterir bir kanıt tutanak ekinde sunması gerektiğine ilişkin düzenleme yapılması önerilmiştir. Ayrıca tüm illerimizde MOBESE, EDS ve araç takip cihazları sokak sokak yaygınlaştırılarak, fahri müfettişlere artık ihtiyaç duyulmamalıdır.
- En çok cezaların, indi-bindi ceplerinin olmamasından, bekleme yerlerinin uygun-suz olmasından, trafiğin akışını aksatacak şekilde müşteri bulabilmek adına yavaş gidilmesinden dolayı yazıldığı belirtilmiştir. Belediyelerin cep durakları ve bekleme yerlerine ilişkin belirtilen düzenlemeleri şehir planlamalarında yapmasının sağlanması gerekmektedir.

P. Şoförlerin Meslek Odalarına Kayıt Olmaması

Daha önceden meslek odalarına kayıtlı olan şoförlerin, 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince kayıtları odalardan silinmiştir. Söz konusu Kanun’un 7. maddesi odaya kayıt için “vergi mükellefi olmak veya vergiden muaf olmak şartı” getirdiğinden, şoförlerin üye olması yasal olarak imkânsız hâle getirilmiştir. Şoförlük mesleğini fiilen yürüten şoförlerin meslek odası olan şoför odalarına üye olmamaları, şoförlerin belli bir standartta eğitilmesi ve denetlenmesini de imkânsız hâle getirmiş; zaman içerisinde meslek standartları ve meslek ahlakı bozulmuştur. Şoför açısından oda kaydının olmaması durumundan dolayı karşılaşılan sorunlar şu şekilde sıralanabilmektedir;

- Şoförler odalara kayıtlı olmadığı ve şoförlük de meslek kapsamında sayılmadığı için banka kredisi almak istediklerinde gelir belgesi beyan edilememekte, vergi ödemesine rağmen bordroları çıkarılamamaktadır.
- Şoförlüğün meslek kapsamında sayılmamasından dolayı meslek odalarının verdikleri eğitimlere katılamamaktadırlar.
- Şoförlerin meslek odalarına kayıt olması sosyal güvencelerinin takip edilebilmesine olanak sağlarken, bu durumun ortadan kalkması hem esnafı hem de şoförleri zor durumda bırakmıştır.
- Her isteyen şoför olarak çalışmaya başlayabildiği, oda kaydı olmadığı için gerekli denetimlerin yapılamadığı, bu sebeple şoförlere ilişkin bir standardın oluşturulamadığı, eğitimlerin verilemediği ve şoförlüğün meslek olarak değerlendirilmediği bir ortamda kalifiye şoför bulamama sorunu ile karşı karşıya kalınmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü yetkilisinin açıklamasına göre, 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince, şoförler vergi sicil kayıtları olmadığı için odalara kayıt yaptıramamaktadır. İlgili kanunda, yasal

düzenleme ile esnaf ve sanatkâr tanımında değişiklik yapılmadan şoförlerin odalara kayıt yaptırması mümkün gözükmemektedir.

Çözüm Önerisi:

- Bakanlık tarafından gerekli yasal düzenlemenin yapılması ve esnaf ve sanatkâr tanımının değiştirilmesi,
- Esnafın kendi yanında çalışan şoförlerden sorumlu olmasını zorunlu kılacak bir yasal düzenleme yapılması,
- Şoförlerin belgelendirme, sertifikasyon işlemlerini yapacak, mesleki eğitim verecek, kayıtlarını tutacak bir yapılanmanın odalar bünyesinde kurulması,
- Yurt dışı iyi uygulama incelemeleri kapsamında ele alınan ve çok kuvvetli bir dernek olan New York Taxi Association örneğinden hareketle şoförleri temsil edecek güçlü bir dernek kurulması,
- Ayrıca bu meslekte çalışan tüm esnaf ve şoförlere yönelik yapılacak yeni bir düzenleme ile **“Ticari Araç Kullanma Belgesi”** şeklinde ehliyetin yanında ikinci bir belge verilme zorunluluğu getirilerek hem kendilerine statü kazandırılması hem de korsan taşımacılığın önüne geçilmesi sağlanmalıdır. New York’ta sürdürülen benzeri uygulamanın ülkemizde de uygulanmaya başlaması özellikle önerilmektedir.

R. Eğitimlerin Amacına Ulaşmaması

Uzun süre trafikte kalarak yoğun stres yaşayan ticari araç şoförlerinin hem stresle başa çıkabilmeleri, hem müşteri ile iletişimlerini iyileştirebilmeleri hem de yıpranmalarını engellemek adına şoförlere çeşitli eğitimler verilmektedir.

Ticari araç esnafına ve şoförlere, üst kuruluşları olan Federasyon tarafından zaman zaman eğitimler verilmekle birlikte, şoförlerin herhangi bir meslek kuruluşuna üye olmamaları nedeni ile bu eğitimlerin tam amacına ulaşmadığı ve eksik kaldığı vurgulanmıştır. Daha önceden meslek odalarına kayıtlı olan şoför esnafının, 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince kayıtları odalardan silinmiştir. Söz konusu Kanun’un 7. maddesi odaya kayıt için “vergi mükellefi olmak veya vergiden muaf olmak şartı” getirdiğinden, şoför esnafının üye olması yasal olarak imkânsız hâle getirilmiştir. Şoförlük mesleğini fiilen yürüten şoförlerin meslek odası olan şoför odalarına üye olmamaları, şoförlerin belli bir standartta eğitilmesi ve denetlenmesini de imkânsız hâle getirmiş; zaman içerisinde meslek standartları ve meslek ahlakı bozulmuştur. Verilen eğitimlerin eksik, denetimlerin yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Bu nedenle, müşteriler tarafından gelen şikâyet veya öneriler için muhatap bulunamadığı, eğitimin odalar tarafından verilmesinin pek mümkün olmadığı vurgulanmıştır.

Şoförlerin alması gereken zorunlu belgeler arasında yer alan psikoteknik belgesi, psikoteknik değerlendirme ile sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel özelliklerinin (algı, dikkat, hafıza, muhakeme vb.); psikomotor yetenek ve becerilerinin (tepki

hızı, göz, el, ayak koordinasyonu vb.); tutum-davranış, alışkanlık ve kişilik özelliklerinin (risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol vb.) ölçülmesi ve sürücülük açısından uygunluğu-yeterliliği hakkında bir sonuca varılmasını sağlayan bir belgedir. Ancak bu belge ve eğitimler özel kurumlar tarafından verildiği için gün geçtikçe “çantacı” olarak adlandırılan kişiler tarafından para karşılığı herhangi bir denetim gerçekleştirilmeden gelişi güzel şekilde verilmeye başlanmış; her başvuran bu belgeyi kolaylıkla alabilir hâle gelmiştir. Bu belgeleri veren kurum/kuruluşlar herhangi bir yönetmelik ve kanunla denetlenmediği ve yasal zemine oturtulmadığı için uygulamada boşluklar ortaya çıkmış ve özel kurumlar tarafından kullanılmıştır. Bu hatalı uygulamalar sebebi ile eğitimlerin hakkı ile verilememekte olduğuna ve alınan psikoteknik belgelerinin herhangi bir öneminin kalmadığına dikkat çekilmiştir.

Zaman zaman şoförlere odalar tarafından düzenlenen eğitimlerin (öfke kontrolü, güvenli sürüş teknikleri, kişisel gelişim vb.) verildiği ve fakat bu eğitimlerin amacına çok fazla ulaşmadığı belirtilmiştir. Şoförlerin, eğitimlerin alınması gerektiği konusunda hem fikir oldukları, fakat işini bırakıp eğitime gitmesi durumunda o günkü kazancından vazgeçmek durumunda kaldığı dile getirilmiştir. Zaten şoförlerin az gelir elde ettikleri için geçim sıkıntısında oldukları ve bu sebeple eğitimlere girmeden sadece imza atıp çıktıkları, bu durumun da yetkililer tarafından bilindiği iddia edilmiştir.

Çözüm Önerileri:

- Eğitimlerin hakkı ile verilmesinin; şoförün ve esnafın eğitime katıldığında o günkü yevmiyesini kaybetme durumunun ortadan kaldırılarak en azından eğitim sürecince çalışmadığı saatleri kapsayacak bir ödeneğin sağlanmasının hem şoför hem esnaf açısından teşvik edici olacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda hem eğitimler amacına ulaşmış olacak hem de şoförün para kaybetme sorunu olmayacağı için eğitimden faydalanması mümkün hâle gelecektir.
- Şoförlerin eğitimlerinin alanında uzman üniversiteler/akademiyeşenler tarafından verilmesi, eğitimde başarılı olanlara verilecek belgelerin odalar tarafından hazırlanması ve şoföre ait bilgilerin odalarda tutulması önerilmektedir.
- İleri sürüş teknikleri eğitimlerinin verilmesi önem arz etmektedir.
- Şoförlerin meslek odası üyeliği bulunmamasından dolayı kendilerine yeterli ve gerekli eğitim verilememekte ve denetimi yapılamamaktadır. Şoförlerin de Mesleki Yeterlilik Belgesi alarak ve kanuni tanımlaması yapılarak bir sığata kavuşturulması, ona uygun düzenlemelerin yapılması, bu sayede ihtiyaç duyulan eğitimlerin verilmesi önerilmektedir.
- Şoförlere, müşteriye karşı davranış, kılık-kıyafet ve benzeri konularda belediyeler, odalar ve emniyet ile birlikte zorunlu eğitim verilerek bilgilendirme yapılması önerilmektedir.
- Psikoteknik belgelerinin özel kurumlar tarafından verilmesine ilişkin ortaya çıkan sorunlara bakıldığında, psikoteknik belgelerini veren yerlerin denetlenmesi önem arz etmektedir. Örneğin bazı büyükşehir belediyelerince şoför eğitimlerinin detaylı ve ciddi şekilde yapılması sağlanarak araç şoförlerine Araç Tanıtım Kartı verildiği,

diğer ticari araçlarda da çalışmasına olanak tanındığı belirtilmiştir. Bu uygulamanın yaygınlaştırılması önerilmektedir.

- Bu alanda nitelikli iş gücü temini için, ticari taşıt sürücü branşında meslek liseleri veya meslek yüksekokullarında bölümler açılarak bu alanlarda eğitim verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu kapsamında, TESK bünyesinde, Federasyon ile birlikte yapılan çalışma neticesinde taksi, minibüs, servis aracı, kamyon ve otobüs şoförlüğü ulusal meslek standartları 26.12.2013 tarihli ve 28863 -mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bağlamda belirtilen standartlar dayanak gösterilerek şoförlere eğitimler verilmesi ve belge ile tescillenmesi gerektiği belirtilmiştir. İşe alınacak olan şoförlerde bu belgelere dikkat edilerek işe alımın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

10

Bölüm 12

Sektörün Tabi Olduğu Mevzuat

12

12.1. Tüm Esnaf ve Sanatkârları İlgilendiren Mevzuat

5362 Sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu

Söz konusu Kanun kapsamında esnaf ve sanatkârın tanımı; “İster gezici ister sabit bir mekân-da bulunsun, Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulunca belirlenen esnaf ve sanatkâr meslek kollarına dâhil olup, ekonomik faaliyetini sermayesi ile birlikte bedenî çalışmasına dayandıran ve kazancı tacir veya sanayici niteliğini kazandırmayacak miktarda olan, basit usulde vergilendirilenler ve işletme hesabı esasına göre deftere tabi olanlar ile vergiden muaf bulunan meslek ve sanat sahibi kimseler” şeklinde yapılmıştır.

Bu Kanun’a dayanarak kurulan Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulu, esnaf ve sanatkâr meslek kollarını belirleyerek bir tebliğ ile 13 Haziran 2007 gün ve 26551 sayılı Resmî Gazete’de yayımlamıştır.⁸²

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 15. maddesinde esnaf “ister gezici olsun ister bir dükkânda veya bir sokağın belirli yerlerinde sabit bulunsun, ekonomik faaliyeti sermayesinden fazla bedenî çalışmasına dayanan ve geliri 11. maddenin ikinci fıkrası uyarınca çıkarılacak kararnamede gösterilen sınırı aşmayan ve sanat veya ticaretle uğraşan kişi” şeklinde tanımlanmıştır. Aynı Kanun’un 11. maddesinin 2. fıkrasında ise, “Ticari işletme ile esnaf işletmesi arasındaki sınır, Bakanlar Kurulunca çıkarılacak kararnamede gösterilir” ibaresi yer almaktadır. Bu maddeye dayanarak çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararı 21 Temmuz 2007 gün ve 26859 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

4857 Sayılı İş Kanunu

4857 sayılı İş Kanunu’nun 4. maddesi en fazla üç kişinin çalıştığı (iş yeri sahibi dâhil) esnaf ve sanatkâr işletmelerinde bu Kanun hükümlerinin uygulanmayacağını belirtmektedir. Bunun dışındaki esnaf ve sanatkâr işletmeleri 4857 sayılı İş Kanunu hükümlerini uygulamak zorundadır. İş Kanunu’na tabi esnaf ve sanatkâr işletmeleri çalışanları ile iş sözleşmesi yapmak, iş sözleşmesinin fesh edilmesinde Kanun’un 17, 18, 19, 20, 21 ve 22. maddelerindeki hükümlere uymak, çalışanlar için özlük dosyası tutmak, fazla çalışma ücreti ödemek, izin hakkını kullandırmak, günlük ve haftalık çalışma sürelerine uymak, kıdem ve ihbar tazminatı ödemek zorundadırlar. Ayrıca İş Kanunu’na tabi iş yerlerinde çalışanlar Kanun’un 24. maddesinde tanımlanan koşulların oluşması durumunda haklı fesih hakkına sahiptirler. Benzer şekilde işverenler de Kanun’un 25. maddesinde tanımlanan koşulların oluşması durumunda haklı fesih hakkına sahiptirler.

⁸² Proje sona erdikten sonra 21.05.2016 tarihli ve 29718 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulunun 2 no.lu Kararıyla; 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu’nun 63 üncü maddesi gereğince “Esnaf ve Sanatkâr Meslek Kolları” yeniden belirlenmiştir. Yeni meslek kolları için <http://esnaf.gtb.gov.tr/duyurular/guncel-nace-faaliyet-kodlari> adresinden bilgi alınabilir.

6098 Sayılı Borçlar Kanunu

4857 sayılı İş Kanunu'na tabi olmayan esnaf ve sanatkâr işletmeleri işçi çalıştırmaları durumunda 4098 sayılı Borçlar Kanunu'nun 6. bölümü 1. ayırımında (Hizmet Sözleşmesi) belirtilen hükümleri uygulamak zorundadırlar. Bu ayırımda hizmet sözleşmesinin kurulması, işçinin sorumlulukları, işverenin borçları, tatil ve izinler, sözleşmenin sona ermesi, haklı sebeplerle fesih, feshe karşı koruma konuları düzenlenmiştir.

213 Sayılı Vergi Usul Kanunu

Tüm esnaf ve sanatkâr işletmeleri 213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun İkinci Kitabında belirtilen mükellefin ödevlerini yerine getirmek zorundadır. Buna göre esnaf ve sanatkârlar işe başladığında, iş veya iş yeri ile ilgili değişiklikler olduğunda ve iş bırakıldığında vergi dairesine bildirimde bulunmak zorundadır. 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu'nun 68. maddesi gereğince vergi mükellefiyeti tesis etmeyenlerin (vergi dairesine işe başlama bildirimi yapmayanların) veya vergiden muaf olduğunu belgelemeyenlerin esnaf ve sanatkâr siciline kaydı yapılmamaktadır.

193 Sayılı Gelir Vergisi Kanunu

Vergiden muaf olanlar dışında tüm esnaf ve sanatkârların faaliyetlerinden elde ettikleri kazanç, ticari kazanç sayılmakta olup gelir vergisine tabidir. Ancak, Gelir Vergisi Kanunu'nun 9. maddesinde belirtilen faaliyetlerde bulunan esnaf ve sanatkârlar vergiden muaftır.

3065 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu

Gerçek usulde vergilendirilen tüm esnaf ve sanatkârlar Katma Değer Vergisi Kanunu'na tabidir. Buna göre gerçek usulde vergilendirilen tüm esnaf ve sanatkârlar mal ve hizmet satışlarında katma değer vergisi tahakkuk ettirmek ve tahakkuk ettirdikleri katma değer vergisini yasal defterlerine kaydetmek, mal ve hizmet alımlarında tahakkuk ettirilen katma değer vergisini de yasal defterlerine kaydetmek ve katma değer vergisi beyannamesi vermek zorundadırlar. Bunun için söz konusu esnaf ve sanatkârın katma değer vergisi mükellefiyeti tesis ettirmesi gerekmektedir.

Öte yandan, 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 17.maddesi 4. fıkrası (diğer istisnalar) (a) bendi gereğince “Gelir Vergisi Kanunu'na göre vergiden muaf esnaf ile basit usulde vergilendirilen mükellefler tarafından yapılan teslim ve hizmetler” katma değer vergisinden istisna edilmiştir. Buna göre vergiden muaf esnaf ile basit usule tabi esnaf ve sanatkârlar 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'na tabi olmayıp bu Kanun'daki yükümlülükleri (katma değer vergisi mükellefiyeti tesis etmek, katma değer vergisi tahakkuk ettirmek, katma değer vergisi beyannamesi vermek) yerine getirmek zorunda değildirler.

5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

Esnaf ve sanatkârların (4857 sayılı İş Kanunu'na tabi olsun veya olmasın) iş yerinde çalışanlar, Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 4. maddesi 1. fıkrası (a) bendi gereğince sigortalı sayılmaktadırlar. Bu kapsamda, iş yerinde personel çalıştıran tüm esnaf ve sanatkârlar, Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 8. maddesinin

1.fıkrası gereğince, aynı Kanun'un 4. maddesinin 1.fıkrası (a) bendi kapsamında sigortalı sayılan kişileri fiilen çalışmaya başladıkları tarihten önce, sigortalı işe giriş bildirgesi ile Sosyal Güvenlik Kurumuna bildirmekle yükümlüdürler.

12.2. Taşımacılık Faaliyetine İlişkin Mevzuat

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

10.07.2003 tarihli Kanun'un amacı: kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek; taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak; taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek; taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak; kara yolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak olarak belirlenmiştir. Kapsam ise, kamuya açık kara yolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımaları, taşımacıları, taşıma acenteleri, taşıma işleri komisyoncuları, nakliyat ambarı ve kargo işletmecileri, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerleri olarak açıklanmıştır. Özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar; genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadi teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar; Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar; lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar kapsam dışında bırakılmıştır. Öte yandan bu Kanun'a göre düzenlenecek yönetmelik esasları dâhilinde, il sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirler arası taşımaların düzenlenmesinin il ve ilçe trafik komisyonları ile iş birliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere; belediye sınırları içerisindeki şehir içi taşımaların düzenlenmesinin belediyelere bırakılabileceği ifade edilmiştir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği

11.06.2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin amacı, kara yolu taşımacılık faaliyetlerini ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek; taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlamak; taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, terminal işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği ve benzeri taşımacılık faaliyetleri için mali yeterlilik, mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık ilkelerine uygun olarak pazara giriş şartları ile bu faaliyetlerde bulunanların, gönderenlerin, yolcuların, çalışanların haklarını, sorumluluklarını, yükümlülüklerini tespit etmek; taşımacılık faaliyetlerinde istihdam edilenler ile taşımacılık faaliyetlerinde yararlanılan taşıt, araç, gereç, yapı, tesis ve benzerlerinin niteliklerini belirlemek; kara yolu taşımalarının diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak olarak belirlenmiştir.

Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği

Yönetmeliğin amacı, 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu" ile 9/4/1987 tarihli ve 3348 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında

Kanun”a dayanılarak çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde taşımacılık faaliyetleri için öngörülen mesleki yeterlilikle ilgili, mesleki yeterlilik eğitimi ve sınavı; bu eğitimi verecek kurum ve kuruluşların nitelikleri ile bunlara verilecek yetki belgeleri; bu eğitimleri tamamlayanlara veya bu eğitimden muaf olanlara verilecek mesleki yeterlilik belgeleri ve bunlara ilişkin usul ve esaslar belirlenmektedir.

5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu

Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 7. maddesinin (f) bendi büyükşehir belediyelerini, ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demir yolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile kara yolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek ile görevlendirmiştir. Aynı maddenin (p) bendi uyarınca ise, büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettiirmek; büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek; büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları arasındadır.

Bu Kanun’a dayanarak büyükşehir belediyeleri, özel halk otobüsleri, minibüs ve dolmuş taksileri işletmecileri ve sürücülerin sorumluluğu ile ilgili olarak “Büyükşehir Belediyesinin Yönetim, Yürütüm ve Denetimi”ne ilişkin yönetmelikler hazırlamaktadır. Bu yönetmeliklerde, toplu taşıma hizmeti veren araçların sahipleri, sürücü ve personelinin sorumlulukları, çalışma saatleri, seyrüsefer ile ilgili kurallar, sefer cetvelleri, araç içerisinde uyulacak kurallar, araçla ilgili uyulacak kurallar, taşıma ücret tarifesi ve mali konular ve personele ilişkin kurallar belirlenmektedir.

5393 Sayılı Belediye Kanunu

5393 sayılı Kanun’un belediyenin yetkileri ve imtiyazlarını belirleyen 15. maddesinin (f) bendine göre toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettiirmek ve (p) bendine göre kara, deniz, su ve demir yolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile kara yolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek belediyenin görev, yetki ve sorumlulukları arasındadır.

Bu Kanun’a dayanarak belediyeler, özel halk otobüsleri, minibüs ve dolmuş taksileri işletmecileri ve sürücülerin sorumluluğu ile ilgili olarak “Belediyenin Yönetim, Yürütüm ve Denetimi”ne ilişkin yönetmelikler hazırlamaktadır. Bu yönetmeliklerde, toplu taşıma hizmeti veren araçların sahipleri, sürücü ve personelinin sorumlulukları, çalışma saatleri, seyrüsefer ile ilgili kurallar, sefer cetvelleri, araç içerisinde uyulacak kurallar, araçla ilgili

uyulacak kurallar, taşıma ücret tarifesi ve mali konular ve personele ilişkin kurallar belirlenmektedir.

Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği

Söz konusu Yönetmelik, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 8. ve 9. maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır. Yönetmeliğin 18. maddesinde Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin görev ve yetkileri tanımlanmıştır. UKOME, büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demir yolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu amaçla kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demir yolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifeleri ile zaman ve güzergâhları belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile kara yolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek; gerçek ve tüzel kişiler ile resmî ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek; izin verilen otoparklar ile kara yolu üzerindeki diğer park yerlerinde özrümlüler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla görevlidir.

Zorunlu Kara Yolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun "Sorumluluk ve Sigorta" başlıklı bölümü 17. maddesinde: "Şehirler arası ve uluslararası yolcu taşımacıları, duraklamalar dâhil olmak üzere kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyanın zarara uğramasından dolayı sorumludurlar." açıklaması yapıldıktan sonra, 18. maddesinde: "Taşımacılar, yolcuya gelebilecek bedenî zararlar için bu Kanun'un 17. maddesinden doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadırlar." denilmiştir.

Araç Muayenesine İlişkin Mevzuat

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bu Yönetmelik'i ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; kara yollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, Yönetmelik'te düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlenmektedir. Yönetmelik'in motorlu araç trafik belgesi ve geçerliliğine ilişkin 33. maddesinde motorlu araç trafik belgesi, tescil işlemleri tamamlanmış araçların trafiğe çıkarılmasına müsaade edilen ve muayene sürelerini belirleyen bir belge olarak tanımlanmıştır. Motorlu araç trafik belgesi, veriliş tarihinden itibaren Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca araç muayenesi ile ilgili olarak çıkartılan Yönetmelik'in öngörmüş olduğu muayene süresi içerisinde geçerlidir. İlk tescili yapılan araçlar için düzenlenen tescile ilişkin geçici belgelerin geçerlilik süresi içinde, motorlu araç trafik belgesi alma zorunluluğu aranmayacağı ifade edilmiştir.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 2. maddesinde çalışmamıza konu olan motorlu araçlar tanımlanmıştır. Kanun'un 13. maddesinde; Trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişiler Motorlu Taşıtlar Vergisinin mükellefi olarak tanımlanmıştır. Kanun içerisinde her türlü taşıt için motor hacmi, istiap haddi, toplam ağırlığı, cinsi, motor gücü vb. ölçütlere göre vergilendirilme hadleri belirlenmiştir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

Toplu taşıma sektöründe kullanılan motorlu araçlar ve ilgili esnaf ve şoförlerin tanımlaması 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılmıştır.

Kanun'un 12. maddesinde il sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından Yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, millî eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri; Valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan İl Trafik Komisyonu; ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı İlçe Trafik Komisyonu kurulması hükme bağlanmıştır. Bu komisyonlara, oy hakkı olmaksızın görüşleri alınmak üzere, diğer kuruluş temsilcileri de çağrılabilir. Kararlar oy çokluğu ile alınır. Oyların eşitliği hâlinde başkanın bulunduğu taraf çoğunluk sayılır. İl trafik komisyonu kararları valinin onayı ile yürürlüğe girmektedir. Öte yandan, ilçe trafik komisyonu kararları, il trafik komisyonunca incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girmektedir. Trafik komisyonlarının görevleri aşağıda özetlenmiştir:

1. İl sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
2. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak; trafikle ilgili sorunları çözümlemek; bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek.
3. Kara yolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,
4. Gerçek ve tüzel kişiler ile resmî ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek.

Kanun'un trafik belgesi ve tescil plakası alma zorunluluğuna ilişkin 21. maddesinde tescil edilen araçların, "Trafik Belgesi" ve "Tescil Plakası" alınmadan kara yollarına çıkamayacağı ve madde hükmüne uymayan sürücülerin 14.400.000 lira para cezası ile cezalandırıldığı belirtilmiştir.

rılacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca, bu gibi araçlar eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten menedilmektedir. Trafik belgesi, tescil belgesi geçersiz duruma gelince sürekli olarak, üzerinde eksik veya yanlış bilgi bulunması hâlinde geçici olarak trafik zabıtasınca geri alınır.

Karayolları Trafik Yönetmeliği

Karayolları Trafik Yönetmeliği, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; kara yollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, Yönetmelik'te düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlemektedir.

5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun

Söz konusu Kanun'da, engellilerin toplu taşıma araçlarına erişebilirliklerinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, Kanun'un 7. maddesinde yapıyı çevrede engellilerin erişebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanması gerektiği ifade edilmektedir. Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişebilirliğine uygun olması zorunludur. Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır.

Bakanlar Kurulunun 1986/10553 Sayılı Ticari Plakaların Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkındaki Kararı

Ulaşım ihtiyacının karşılanması toplu taşımacılığın geliştirilmesi, plaka karaborsacılığının ve korsan taşımacılığın önlenmesi, fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadıyla taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esasları bu Karar ile tespit edilmiştir. Karar, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 12. maddesi hükümlerine göre, İl Trafik komisyonlarınca plaka tahdidi kararı alınan illerde uygulanır.

19

Bölüm 13

Sektöre ve Mesleklere İlişkin
Değerlendirme

19

Esnafın uzun süredir aynı sorunları yaşadığı göz önünde bulundurulacak olursa ve bu konuya ilişkin Türkiye Cumhuriyeti 60. Hükümet Programı Eylem Planında, “Yapısal dönüşümün sunduğu fırsatlardan esnaf ve sanatkarların azami ölçüde yararlanmalarının sağlanacağı ve dönüşümün olumsuz etkilerinin azaltılacağı” yönündeki faaliyet ile ilgili olarak, “esnaf ve sanatkarların sorunlarının tespit edilmesi ve bundan sonra izlenecek politikaların belirlenmesi amacıyla esnaf ve sanatkâra yönelik strateji ve eylem planı geliştirilmesi” yapılacak işlemler arasında sayılmış ve gerekli düzenlemelere gidilmiştir. Bu çalışma ile birlikte, esnafın karşı karşıya kaldığı sorunlar detaylı bir şekilde ortaya konulmuş olup, çözüm önerileri ile birlikte düzenlemelerin yeniden gözden geçirilerek güncel değişikliklere adaptasyonunun sağlanması mümkün hâle getirilmeye çalışılmıştır.

Yapılan tüm toplantılarda esnaf ve şoförler tarafından bildirilen sorunlar ve olası çözüm önerilerinin, problemlerin asıl çözüm noktasında bulunan ilgili kamu kurumu yetkililerine aktarılması imkânı bulunmuştur. Toplantıların sonucunda esnafın problemleri yetkililere derinlemesine anlatılmıştır. Bu noktada esnafın sorunlarının çözülmesi için meslek kuruluşlarının daha aktif rol alması gerekmektedir. Esnaf ve düzenlemeleri yapan kurumlar arasında ortak bir çözüm bulunabilmesi için gerekli zeminin oluşturulması, sektörün devamlılığı, esnafın ve ahilik kültürünün sürekliliğinin sağlanması adına büyük önem taşımaktadır.

Sonuç olarak, ülkemizde esnaf ve sanatkarlar, Türkiye ekonomisinin bel kemiğini oluşturmakta olup, gerek istihdam gerekse üretim kapasitesi bakımından önemli işlevler üstlenmektedirler. Bu bağlamda istihdam sağlanması, katma değer oluşturulması, millî gelirin tabana yayılması, mesleki eğitimin desteklenmesi açısından esnaf ve sanatkarların katkıları Türkiye’nin ekonomik, teknolojik ve sosyal açılardan gelişmesine destek olabilmesi için büyük önem arz etmektedir. Bu denli önemli bir katkıya öncülük eden esnaf ve sanatkarların sorunlarının çözülmesinin, ülkemizin geleceğe daha güvenilir ve sağlam adımlarla ilerlemesinde önemli bir mihenk taşı görevi üstleneceği konusunda şüphe bulunmamaktadır.

13.1. Taksicilik Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler

13.1.1. Mesleğin Tanımı

Bu kapsamda ele alınan altı meslek grubuna ait meslek tanımları şimdiye kadar şoför odaklı yapılmıştır. Aslında ihtiyaç duyulanın, “sahiplik odaklı” bir tanım geliştirilmesi olduğu ön görülmüştür. Bu bağlamda, çalışmada araç tanımları Karayolları Taşıma Yönetmeliği’nde belirtildiği şekilde ele alınırken, meslek tanımları MYK Meslek Standartları ve İç İşleri Bakanlığı Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik çerçevesinde yeniden düzenlenerek aşağıdaki şekilde sunulmuştur:

Taksi Şoförü (Seviye 3); iş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla (taksi), fiyat tarifi ile belirlenmiş belirli bir ücret karşılığında, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir.

Taksi Şoförü (Seviye 3); Algı, dikkat, muhakeme ve hafıza gibi zihinsel yeteneklerinin gelişmiş olmasının yanı sıra, göz-el-ayak koordinasyonu gibi psikomotor becerilerinin araç kullanımı için uygun olması gerekmektedir.

Ticari olarak tescil edilmiş, sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yeri bulunan, M1 sınıfına dâhil olan, insan taşımak için imal edilmiş, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

tarafından belirlenen şekilde muayenesi ve damgası yapılmış, ücret hesaplama yöntemine uygun tarife yüklenmiş ve tip onayı alınmış taksimetre ile çalışan motorlu taşıtla (taksi), çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, esnaf ve sanatkârlar siciline kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapma işidir. Taksilerin ilçeler arası sadece yolcu götürebilmesine izin verilmiştir. Ancak büyükşehir belediye sınırları içinde ilçeler arası yolcu götürebilme ve getirebilme izinlerine sahiplerdir. (MYK Taksi Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik)

13.1.2. Mesleğin Tarihsel Gelişimi

Taksinin tarihi oldukça eskilere dayanmaktadır. İlk düzenli taksilerin 17. yüzyılda İngiltere'de "Hackney Coach Office" ile birlikte ortaya çıktığı ileri sürülmektedir. At ile taşımacılık olarak başlayan faytonlar tarihteki ilk taksiler olarak adlandırılabilir. 1635 yılında Londra'da fayton ile taşımacılık yasasının parlamentodan geçmesi ile birlikte yasal bir yolcu taşımacılığı sistemi hâline dönüşmüştür. 1662'de faytonla taşımacılık yetki belgelerinin çıkarılması ile kuralları olan, resmen belirlenmiş özelliklere uygun olarak yapılan bir meslek hâlini almıştır. Daha önceden at ile çekilen arabalar aracılığı ile yapılan bu taşımacılık türü, 1769 yılında Cugnot'un buhar gücü ile hareket eden ilk arabayı yapmasından sonra şu anki hâline benzer şekilde yapılmaya başlanmıştır. Ancak, ilk düzenli taksi seferi olarak 1814 yılında açılan Londra-Birmingham hattı kabul edilmektedir. Bu hatta çalışan ilk taksinin, bugünkü lokomotifleri anımsatan bir buharlı otomobil olduğu bilinmektedir. Ancak, bugünkü anlamı ile taksicilik 1867 yılında Almanya'da ortaya çıkmıştır. Hükümetin mektup ve paketlerini dağıtma işlemini üstlenen Alman "Thurn und Taxis" aile şirketi, bu işi otomobillerle gerçekleştirmeye başlamışlardır. En başta postaları taşıyarak taksiciliği eşya taşıma anlamında başlatan bu şirket, daha sonra postalar ile birlikte insanları da taşımaya başlamıştır. Modern taksilerin gelişimi, otomobil gelişimi ile eş zamanlı gitmiştir. 1891 yılında Alman mucit Friedrich Wilhelm Gustav Bruhn'un, kat edilen mesafe ya da zamanı otomatik olarak ölçerek ödenecek para miktarını saptayan bir sayaç olan taksimetreyi üretmesi ile birlikte çağdaş anlamda taksicilik başlamıştır. Taksimetre sözcüğünün otomobile taşımacılık yapan ilk posta şirketi "Thurn und Taxis" isminden esinlenildiği ve "taksi" sözcüğünün de taksimetreden geldiği düşünülmektedir. Taksimetrenin icadından sonra hızla gelişen motorlu arabaların 1897'de Stuttgart'ta, 1899'da Paris'te ve 1903'te Londra'da taksi olarak hizmet vermeye başladıkları bilinmektedir. Fransa'da ithal edilen araçların New York'a getirilmesi ile ABD'de motorlu araçlar ile yapılan modern taksicilik 1907'de başlamıştır. New York'ta taksiciliği başlatan Harry N. Allen'in dikkat çekmesi için arabaları sarıya boyatması ile taksiler bugünkü görünümünü almışlardır. (<http://en.wikipedia.org/wiki/Taxicab> (E.T: 12.05.2015)).

Taksiciliğin tarihsel gelişimi Türkiye'de de dünyadakine benzer bir seyrinde devam etmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısına dek İstanbul kent içi ulaşımı büyük ölçüde kayıklar aracılığıyla denizden veya yaya olarak sağlanmaktaydı. Fayton ve arabalar ise Tanzimat Dönemi'nden sonra kentin sokaklarında görülmeye başlamıştır. Düzenli vapur seferlerinin 1850 yılında başlaması ve 1870'li yıllarda ise tünel ve banliyö trenlerinin işletmeye açılması toplu taşıma hız kazanmıştır. 1911'de Avrupa'dan getirilen otomobiller ile başlayan taksicilik, yeterli altyapının olmaması sebebiyle hızlı bir gelişme gösterememiştir. İstanbul'un yol

gelişimi yavaş olduğu için ulaşımın büyük çoğunluğu toplu taşıma ile ve özellikle deniz yolu ile sağlanmaktaydı. Kara yolunun yapılmaya başlanması ve otomobillerin sayısının artması ile taksicilik evlerinden iş yerlerine giden kişilerin kullandığı bir yolcu taşımacılığı hâlini almıştır. Ancak 1929 Büyük Buhran'ın Türkiye'yi de etkilemesi ile birlikte taksiler birkaç kişinin paylaştığı taksi-dolmuşlara dönüşmüştür.

13.1.3. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler

Mesleğe ilişkin istatistiki veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği, kamyon/kamyonetçilik, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu) toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş, 17.825 esnaf terkin edilmiştir. Alt meslek gruplarına göre değerlendirildiğinde, 31.872 tescil edilen esnafın 5.165'i taksicilik mesleğinde faaliyet göstermekte olup, tescil almıştır. Yine aynı yılın terkin sayıları değerlendirildiğinde, 17.825 esnafın 3.539'u, taksicilik mesleğinden terkin alarak piyasadan çıkış yapmıştır.

Tablo 38. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları							
Sektör	Meslek	Tescil 2013	Terkin 2013	Tescil 2014	Terkin 2014	Tescil 2015	Terkin 2015
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.165	3.539
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	6.207	8.317	6.512	7.486	5.298
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	9.789	2.211
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.650	1.263
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.173	2.904	3.231	2.532	2.333
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.250	3.181
	Toplam	35.196	21.174	34.954	22.876	31.872	17.825

Yıllara ve mesleklere göre tescil-terkin oranlarının toplam dağılım içerisindeki payları incelenecek olursa (**Tablo 38**), %17'sinin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam tescil edilen esnafın %17,5'inin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı terkin oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam terkin edilen esnafın %16,2'sinin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir.

Tablo 39. Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,17172406	3.697	0,1746009
	Toplam	35.196		21.174	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.120	0,17507726	3.947	0,17253891
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
	Toplam	34.954		22876	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2015	%Değişim	Terkin 2015	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Ulaştırma	Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297223
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Ulaştırma	Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
	Toplam	31.872		17.825	

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise, 2013 yılında toplam terkin edilen esnafın %18,91'inin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin edilen esnafın %17,25'inin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı tescil oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam tescil edilen esnafın %19,85'inin taksicilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir (**Tablo 39**).

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklere göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun da sıralamada ilk 20'de yer aldığı görülmektedir (**Tablo 40**). Bu verilere göre, taksicilik mesleğinde kayıtlı 76.282 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 40. Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik Büfecilik	161.918
2	Minibüsçülük	110.064

Meslekler Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
3	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	84.963
4	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
5	Taksicilik	76.282
6	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	72.051
7	Pazarcılık	58.391
8	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
9	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
10	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	41.881
11	Otobüsçülük	28.552
12	Tuhafiyecilik	24.157
13	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	22.837
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	21.652
15	Oto Motor Tamirciliği	21.118
16	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	18.646
17	Terzilik	18.441
18	Mobilya İmal ve Satıcılığı	18.241
19	Fırıncılık	15.142
20	Demircilik (sıcak ve soğuk demircilik)	14.064

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 41'den de anlaşılacağı üzere, 2015 yılında en fazla tescili yapılan meslek grupları içerisinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubundan beşinin listeye girdiği ve üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bu bağlamda, dokuzuncu sırada 5.598 tescille taksicilik mesleği gelmektedir.

Tablo 41. 2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik Büfecilik	18.095
2	Servis Aracı İşletmeciliği	10.722
3	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	8.471
4	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	8.470
5	Minibüsçülük	8.133
6	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	7.496
7	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.926
8	Pazarcılık	5.777
9	Taksicilik	5.598
10	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	4.082
11	Kafe, Kafeterya, Kahvaltı Salonu İşletmeciliği	3.608
12	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	3.534
13	Aperatif Yiyecek Maddeleri İmal ve Satıcılığı (Tantuni, Ciğer, Kokoreç, Midye, Gözleme, Katmer, Dürüm, sıkma, Çiğköfte vb.)	3.454
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	3.422
15	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.851
16	Telefon, Cep Telefonu, Fax, Telsiz ve Diğer Haberleşme Cihazları ve Aksesuarları Satış Tesisat Kuruculuğu, Bakım ve Tamirciliği	2.633
17	Tuhafiyecilik	2.465

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
18	Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	2.179
19	Pastanecilik (Pasta, Börek, Tatlı vb. İmal ve Satıcılığı)	2.146
20	Mobilya İmal ve Satıcılığı	2.128
	Toplam	111.190

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın cinsiyete göre dağılımı aşağıdaki tabloda (**Tablo 42**) verilmiş olup, taksicilik mesleğinin illere göre en yoğun dağılımlarına ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu verilere göre, taksicilerin en yoğun hangi 5 ilde daha fazla sayıya sahip olduklarına ilişkin veriler karşılaştırıldığında, şu bilgiler elde edilmiştir:

Tablo 42. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı

Ulaştırma Hizmetleri Meslek Grupları ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayısı				
Meslek	Erkek	Kadın	Toplam	Yüzde
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmeciliği	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

- Taksicilik mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde, 2.937 kişi ile İstanbul, 699 kişi ile İzmir, 582 kişi ile Ankara, 546 kişi ile Antalya, 302 kişi ile Muğla illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 16.311 kişi ile İstanbul, 7.427 kişi ile Ankara, 5.794 kişi ile Antalya, 3.657 kişi ile İzmir, 2.069 kişi ile Muğla illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının genel çerçevede motorlu araçlarla kara yolu taşımacılığı yapan esnafa 50; taksicilikte 47,6 olduğu tespit edilmiştir.
- Esnaf ve Sanatkarlar Bilgi Sistemi veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan ve taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın eğitim durumları ayrı ayrı düzenlenmiş şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:
 - Taksicilik mesleğindeki 77.112 esnafın %1,06'sı okur yazar, %41,16'sı ilkökul, %11,5'i ortaokul, %21,26'sı lise ve %3,10'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %21,9'unun eğitim durumu bilinmemektedir.
 - Esnafın büyük bir çoğunluğunun ilkökul ve lise mezunlarından oluştuğu, az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

Mesleğin Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Taksicilik mesleğinin coğrafi bölgeler itibarıyla dağılımına ilişkin değerlendirmeler şu şekildedir:

EGE BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 4.356 esnaf ile İzmir'dir. Bu ili takiben 2.371 esnaf ile Muğla, 914 esnaf ile Aydın, 560 esnaf ile Manisa, 434 esnaf ile Denizli, 300 esnaf ile Afyonkarahisar, 264 esnaf ile Kütahya ve son olarak 114 esnaf ile Uşak illeri sıralanmaktadır.

MARMARA BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 19.248 esnaf ile İstanbul'dur. Bu ili takiben, 1.835 esnaf ile Bursa, 1.483 esnaf ile Balıkesir, 1.237 esnaf ile Tekirdağ, 959 esnaf ile Sakarya, 941 esnaf ile Kocaeli, 648 esnaf ile Edirne, 495 esnaf ile Çanakkale, 297 esnaf ile Düzce ve son olarak 140 esnaf ile Bilecik illeri sıralanmaktadır.

AKDENİZ BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 6.340 esnaf ile yine Antalya ili olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 2.124 esnaf ile Adana, 1.088 esnaf ile Mersin, 469 esnaf ile Hatay, 255 esnaf ile Isparta, 238 esnaf ile Kahramanmaraş, 189 esnaf ile Osmaniye ve son olarak 86 esnaf ile Burdur illeri sıralanmaktadır.

İÇ ANADOLU BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 8.009 esnaf ile yine Ankara ili olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 872 esnaf ile Kayseri, 792 esnaf ile Konya, 691 esnaf ile Eskişehir, 506 esnaf ile Sivas, 395 esnaf ile Yozgat, 318 esnaf ile Kırıkkale, 222 esnaf ile Kırşehir, 187 esnaf ile Niğde, 171 esnaf ile Aksaray, 163 esnaf ile Nevşehir, 142 esnaf ile Çankırı ve son olarak 77 esnaf ile Karaman illeri sıralanmaktadır.

GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 1.147 esnaf ile Diyarbakır olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 1.133 esnaf ile Gaziantep, 435 esnaf ile Şanlıurfa, 176 esnaf ile Kilis, 173 esnaf ile Mardin, 128 esnaf ile Batman, 72 esnaf ile Şırnak, 64 esnaf ile Adıyaman ve son olarak 14 esnaf ile Siirt illeri sıralanmaktadır.

DOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 1.018 esnaf ile Erzurum olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 694 esnaf ile Van, 664 esnaf ile Malatya, 483 esnaf ile Elazığ, 273 esnaf ile Kars, 260 esnaf ile Ağrı, 259 esnaf

ile Bingöl, 230 esnaf ile Muş, 223 esnaf ile Bitlis, 187 esnaf ile Erzincan, 185 esnaf ile Iğdır, 184 esnaf ile Tunceli, 174 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 114 esnaf ile Ardahan illeri sıralanmaktadır.

KARADENİZ BÖLGESİ

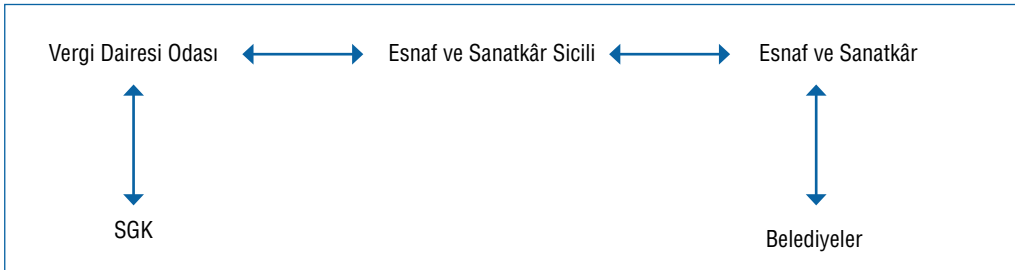
- Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 1.362 esnaf ile Samsun olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 957 esnaf ile Rize, 852 esnaf ile Trabzon, 851 esnaf ile Zonguldak, 696 esnaf ile Giresun, 623 esnaf ile Ordu, 386 esnaf ile Çorum, 312 esnaf ile Kastamonu, 305 esnaf ile Tokat, 297 esnaf ile Düzce, 292 esnaf ile Karabük, 244 esnaf ile Sinop, 239 esnaf ile Artvin, 214 esnaf ile Bolu, 193 esnaf ile Amasya, 180 esnaf ile Bartın, 130 esnaf ile Bayburt ve son olarak 81 esnaf ile Gümüşhane illeri sıralanmaktadır.

13.1.4. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri

Taksicilik mesleğine ait işe başlangıç süreçleri değerlendirildiğinde başlangıç aşamasında istenilen belgeler ve başvuru süreci tüm illerde aynı olmakla birlikte, özellikle büyükşehir belediyelerinde UKOME kararları çerçevesinde istenilen evraklarda farklılıkların yer aldığı görülmektedir. Ortak olarak taksici esnafının meslekte yerine getirmesi gereken işe başlangıç süreçleri şu şekilde sıralanabilmektedir;

- Başvuru Aşamasında Yapılması Gerekenler
 - Esnaf siciline kayıt yaptırılması,
 - Esnaf odasına kayıt yaptırılması,
 - Ticari plaka alınması,
 - Vergi dairesine kayıt yaptırılması,
 - SGK kaydının yaptırılması,
 - Belediyeden çalışma ruhsatnamesinin alınması gerekmektedir.

Şekil 39. Taksici Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması



Taksicilik mesleği için işe başlama süreci ve istenilen evraklar belediyeden belediyeye farklılık gösterse de genel olarak şu şekildedir:

1- Esnaf olmaya ilişkin Maliye, Sicil, Oda kaydı ve SGK işlemleri

Esnaf olmak için gerekli olan bu işlemler yapıldıktan sonra taksicilik için gerekli olan işlemler aşağıda sıralanmıştır.

2- Çalışma Ruhsatnamesi (Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilir.*)

Çalışma Ruhsatnamesi, belediye tarafından uygun görülen aracın çalışmasına (ticari faaliyette bulunmasına) izin verildiğini gösteren belgedir. Araç sahibini (işleticisini) ve kullananı (çalıştırılan şoförü) gösterir.

Bazı belediyelerde çalışma ruhsatnamesi başvuruları internet üzerinden yapılmaktadır.

Taksi sahibinden istenecek evraklar;

Periyodik araç muayenesi olmayan araçlar için Taksi ve Taksi Dolmuş Çalışma Ruhsatnamesi düzenlenmemektedir.

- Taksi Yönetim Merkezine üyelik belgesi (sözleşmesi) ve cihaz periyodik muayene belgesi,
- T.C. kimlik no'lu nüfus cüzdanı fotokopisi (tüm hissedarların),
- Vekil ile müracaat hâlinde, vekâletname fotokopisi,
- Motorlu araç trafik ve araç tescil belgelerinin fotokopileri,
- İlgili oda faaliyet belgesi (aslı),
- Başvuru tarihi itibarıyla son 6 (altı) ay içinde çekilmiş vesikalık fotoğraf (tüm hissedarların),
- Aynı yıl içinde Taksi Geçici Çalışma Ruhsatname bilgilerinde değişiklik olması durumunda önceki Taksi Geçici Çalışma Ruhsatnamesinin aslı (interaktif başvuru yapıldığında yeni belge tesliminde istenecektir),
- Plaka sahibi değişmiş ise satış sözleşmesi/veraset ilamı fotokopisi varsa feragatname fotokopisi ve o yıl verilen Taksi Geçici Çalışma Ruhsatnamesinin aslı,
- Taksimetre sicil ve muayene kartı.

Taksi dolmuş sahibinden istenecek evraklar;

- T.C. kimlik no'lu nüfus cüzdanı fotokopisi (tüm hissedarların),
- Vekil ile müracaat hâlinde, vekâletname fotokopisi,
- Motorlu araç trafik ve araç tescil belgelerinin fotokopileri,
- İlgili oda faaliyet belgesi (aslı),
- Başvuru tarihi itibarıyla son 6 (altı) ay içinde çekilmiş vesikalık fotoğraf (tüm hissedarların),
- Aynı yıl içinde Taksi Dolmuş Geçici Çalışma Ruhsatname bilgilerinde değişiklik olması durumunda önceki Taksi Dolmuş Geçici Çalışma Ruhsatnamesinin aslı,
- Plaka sahibi değişmiş ise satış sözleşmesi/veraset ilamı fotokopisi varsa feragatname fotokopisi ve o yıl verilen Taksi Dolmuş Geçici Çalışma Ruhsatnamesinin aslı.

Taksi ve taksi dolmuşta çalışacak, ruhsat sahibi dâhil tüm şoförlere ait evraklar;

- B/C/E sınıfı sürücü belgesi fotokopisi,

- Taksi Yönetim Merkezi Üyelik Belgesi (sözleşmesi),
- Başvuru tarihi itibarıyla 2 ayı geçmemiş Sürücü Belgesi İptal Bilgisi Sorgulaması aslı,
- Başvuru tarihi itibarıyla 6 ayı geçmemiş, resmî kurumlar için sorgulanmış Adli Sicil Kaydı (5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 102, 103, 104, 105, 109, 179/3, 188, 190, 191, 227. maddeleri ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 35. maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş olma),
- Taşımacı üzerine kayıtlı Sosyal Güvenlik Kurumu belgesi,
- Başvuru tarihi itibarıyla son 6 (altı) ay içinde çekilmiş vesikalık fotoğraf (tüm şoförler için),
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden her yıl alınacak bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) sağlık raporu,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapor. (Başvuru tarihi itibarıyla 1 (Bir) ayı geçmemiş olması)

3- Ticari Araç Tahsis Belgesi (Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilir.)

Ticari Araç Tahsis Belgesi, esnafın şoförlük yapmak suretiyle geçimini kazandığının kanıtı olan, ticari araç satın alabilmesi, işletebilmesi ve ticari plaka alabilmesi için gereken belgedir. Bu belge ile aracın kullanımının yolcu taşınması olduğu ve ticari bir iş için kullanılacağı beyan edilmiş olunur.

- Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünden alınan başvuru formu
- Vekil ise, vekâletname
- Motorlu araç tescil ve trafik belgesinin aslı veya noter tasdiklisi,
- Adli sicil kaydı (resmî kurum için),
- Tahsis süresince geçerli olmak üzere verilmiş geçici İlgili Esnaf veya Meslek Odası (ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odası) kaydı,
- Beyanname (Aynı yıla ait),
- B sınıfı sürücü belgesi (ehliyet),
- İkametgâh il muhabiri,
- Nüfus cüzdanı sureti.

Taksi Şoförü Olma Şartları

- B sınıfı sürücü belgesine sahip olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu ve (her yıl yenilenmek üzere) bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) alınmış sağlık raporuna sahip olmak,

- SRC belgesi sahibi olmak
- Tam teşekküllü hastaneden alınan sağlık raporuna sahip olmak,
- Ehliyet GBT'sine sahip olmak,
- Resmî evrak için alınmış ehliyet GBT'ye sahip olmak.

13.1.5. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri

SRC Belgesi

Kara yolunda faaliyet gösteren ticari araçları kullanan şoförlerin SRC belgesi almaları mecburidir. Aksi takdirde para cezası uygulanır. SRC belgesini sınavsız alabilmek için 25 Şubat 2003 tarihinden önce ehliyet sahibi olunması şarttır. Bu şartları sağlayabilenler sınava girmeden SRC belgesi alabilirler.

SRC 2 Belgesi

Yurt içinde yolcu taşımacılığı yapacak şoförlerin alması gereken belgedir. Belgeyi alabilmek için 66 yaşından gün almamış olmak gerekmektedir. 25 Şubat 2003'ten önce ehliyet sahibi olanlar sınava girmeden bu belgeyi alabilirler. Bu tarihten sonra ehliyet sahibi olanlar ise sınava girmek zorundadır.

SRC 2 belgesini kimler alır?

- Personel taşımacılığı yapanlar,
- İl içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapanlar,
- Öğrenci servisi kullananlar,
- Ticari taksi kullananlar,
- Dolmuş kullananlar,

Kısacası yolcu taşımak amacıyla üretilen bir ticari aracı kullanan sürücülerin SRC2 belgesine sahip olmaları zorunludur.

SRC 2 belgesini almanın şartları

- Otobüs kullanacakların 26; Minibüs kullanacakların 19 yaşından gün almaları,
- 66 yaşından gün almamış olmaları,
- Kullanacağı araca göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Psikoteknik raporuna sahip olmaları,

Psikoteknik Belgesi

Yolcu, yük ve eşya taşımacılığında ticari amaçla araç kullanan şoförlerin psikoteknik belgelerini almaları mecburidir. Ticari taşımacılıkta kullanılan araçları sevk ve idare eden şoförlerin; kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs, ticari taksi şoförlerinin bu belgeyi alması gereklidir. Yasal zorunluluklar sadece şoförleri değil, kullanılan aracın sahiplerini de bağlayıcıdır. İş verenler de çalıştırdıkları personellerin şartlara uygun yeterlilik belgelerine sahip olmalarını sağlamak zorundadır.

Psikoteknik Belgesi Nereden Alınır?

Psikoteknik belgesi Sağlık Bakanlığı tarafından yetki verilmiş kurumlar tarafından verilebilir. Belge, yaklaşık 1 saat sürecek bir test işleminden sonra başarılı olanlara verilir.

Psikoteknik Belgesi için Gerekli Evraklar

- 2 Adet Fotoğraf
- Ehliyet Fotokopisi
- Kimlik Fotokopisi

13.1.6. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Mevcut Durum Raporu'nda detaylı olarak yer verildiği üzere, Maliye Bakanlığı verilerine göre taksicilik mesleğindeki esnaf sayısı ve meslekteki esnafın ağırlığı zaman içinde artış göstermektedir. 2010 yılında meslekteki esnaf sayısı 53.930 ve esnaf oranı %83,8 iken 2014 yılında esnaf sayısı 69.655'e ve esnaf oranı ise %100'e çıkmıştır. İncelenen meslekler arasında en fazla esnaf oranına sahip meslek taksiciliktir.

Öte yandan mesleğin 2014 yılı cirosu 2 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Taksicilikle ilgili önemli bir nokta, sektörde, en yüksek kârlılık oranına sahip meslek olmasıdır. 2014 yılında meslekte yer alan 69.655 esnafın 65.683'ü (%94) kâr beyan etmiştir. Buradan yola çıkarak, taksiciliğin genel olarak kârlı bir meslek olduğunu söylemek mümkündür.

Mesleğin İnsan Kaynağı Analizi

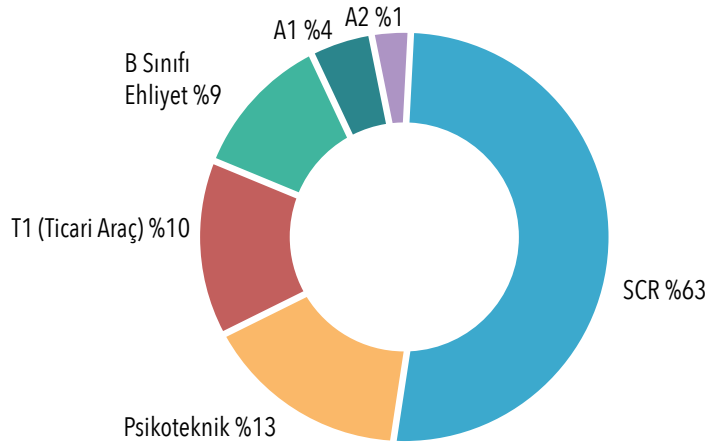
Taksicilik mesleğinde çalışanlara ilişkin gerçekleştirilen insan kaynağı analizinde elde edilen veriler şu şekildedir:

- ESBİS sistemine kayıtlı toplam 1.596.633 adet esnaf yer almakta olup, bu esnafın 430.938'i (%25,6) ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu sektördeki esnafın %19'luk kısmını oluşturan toplam 76.282 esnafın, taksicilik mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 68.209 esnafın erkek; 8.073 esnafın kadın olduğu tespit edilmiştir.
- Taksicilik mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde 2.937 kişi ile İstanbul, 699 kişi ile İzmir, 582 kişi ile Ankara, 546 kişi ile Antalya, 302 kişi ile Muğla illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 16.311 kişi ile İstanbul, 7.427 kişi ile Ankara, 5.794 kişi ile Antalya, 3.657 kişi ile İzmir, 2.069 kişi ile Muğla illerinin olduğu görülmüştür.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının 42-50 yaş arası olduğu; taksicilik mesleğinde çalışanların yaş ortalamasının ise 47,6 olduğu tespit edilmiştir.
- ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan esnafın eğitim durumları değerlendirildiğinde, taksicilik mesleğindeki 77.112 esnafın %1,06'sı

okur yazar, %41,16'sı ilkokul, %11,5'i ortaokul, %21,26'sı lise ve %3,10'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %21,9'unun eğitim durumu bilinmemektedir.

- Taksicilerin aldıkları belge ve sertifikalara ilişkin veriler toplu olarak herhangi bir kurumda tutulmamaktadır. Bu verilere ulaşılamadığı için proje çerçevesinde esnaf ve şoförlere uygulanan anket sonuçlarından elde edilen veriler kullanılarak bir değerlendirme yapılabilir. Buna göre, ankete katılan taksici esnafının %93'ü bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belge %63 ile SRC belgesidir (**Şekil 40**). Bunu %13 ile psikoteknik belgesi ve %10 ile T1 belgesi takip etmektedir. SRC belgesi sahiplik oranının yüksek olmasının en önemli sebeplerinden biri büyükşehirlerde çalışan taksicilerin çalışma izni alabilmesi için büyükşehir belediyeleri tarafından uygulanan SRC belgesine sahip olma zorunluluğudur. Bu sebeple SRC belgesi sahiplik oranının diğer belgelere göre daha yüksek çıktığı düşünülmektedir. Takside hem şoför hem de taksi sahibi esnaf olarak çalışan esnafın, psikoteknik belgesine sahip olma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu sebeple, %13 oranla psikoteknik belgeye sahip esnafın aynı zamanda kendi aracında şoförlük yaptığı da ifade edilebilmektedir.

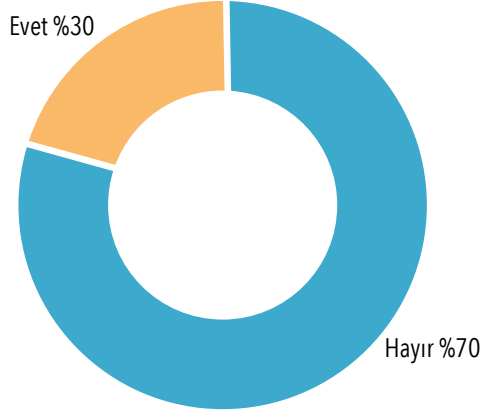
Şekil 40. Taksici Esnafının Sahip Olduğu Araç Yetki Belgesi



- Aynı şekilde taksici esnafının mesleğe ilişkin almış olduğu eğitimlere yönelik toplu verilere ulaşılamadığı için yine anketten elde edilen verilere yer verilmiştir. Buna göre, alınan eğitimlere ilişkin sorular değerlendirildiğinde, esnafın şoförlere kıyasla daha büyük bir kısmının meslekle ilgili eğitim aldığı görülmüştür. Şoförlerin yalnızca %5'i eğitim alırken, esnafın %30'u eğitim almıştır (**Şekil 41**). Esnafın aldıkları eğitimler incelendiğinde, katılımcıların %65'inin psikoteknik eğitimi aldığı, bunu %19 ile SRC eğitiminin takip ettiği görülmektedir (**Şekil 42**). Öte yandan esnafın %63'ü alınan eğitimlerin faydalı olduğunu düşünürken, %12'si faydalı olmadığını düşünmektedir. Ancak tıpkı şoförler gibi esnafın hemen hemen tamamı eğitimlerin gereksiz olduğunu düşünmektedirler. Proje süresince gerçekleştirilen Odak Grup Toplantılarında ise toplantılara katılan esnaf ve şoför temsilcilerin eğitimlerin gerekli olduğunu ama verimli ve etkili bir eğitim verilmediği

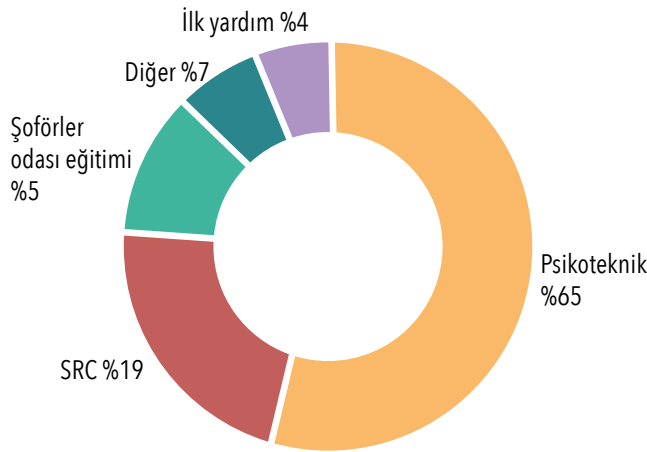
için amacına ulaşmadığını belirtmişlerdir. Buradan yola çıkarak yine eğitimlerin zorunlu olması gerektiği ve konusunda uzman ve profesyonel kişiler tarafından eğitimlerin verilmesi ve denetlenmesi gerektiği değerlendirilmiştir.

Şekil 41. Esnafın Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



Esnaflara eğitimle ilgili son olarak, hangi eğitimlerin gerekli olduğu sorulmuştur. Buna göre, esnafın müşteri ilişkileri eğitimi, yabancı dil eğitimi ve sosyal davranış eğitimi ve kişisel sağlık eğitimine ihtiyaç duyduklarını belirtmişlerdir. Yine odak grup toplantılarında esnaf odası temsilcilerinin belirttiği üzere yabancı dil, sosyal davranış ve benzeri eğitimlerin kurslarını açtıklarını ancak katılımın çok az olduğunu; ne esnafın ne de şoförlerin çalışma saatlerinde işini bırakıp eğitime gelmediğini; hafta sonu da kendisine vakit ayırmak istedikleri için eğitime gelmek istemediklerini dile getirmişlerdir. Buradan da anlaşılabileceği üzere yüz yüze yapılan görüşmelerde dile getirilen sorun ve taleplerin tam anlamıyla gerçeği yansıtmadığı düşünülmektedir.

Şekil 42. Esnafın Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim

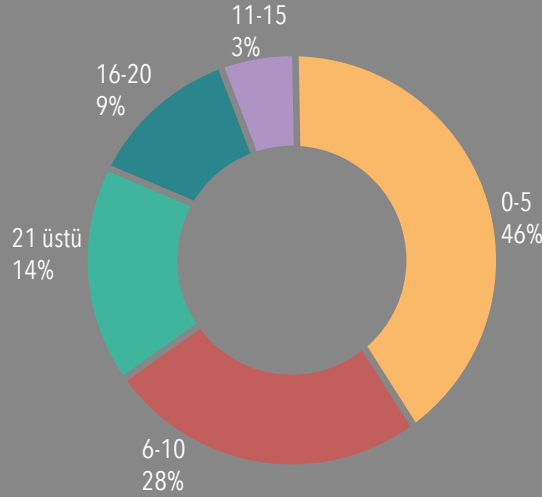


Şoför ve esnafa uygulanan anketten elde edilen sonuçlara göre yapılan insan kaynağı analizine ilişkin değerlendirme de şu şekildedir:

a. Şoför

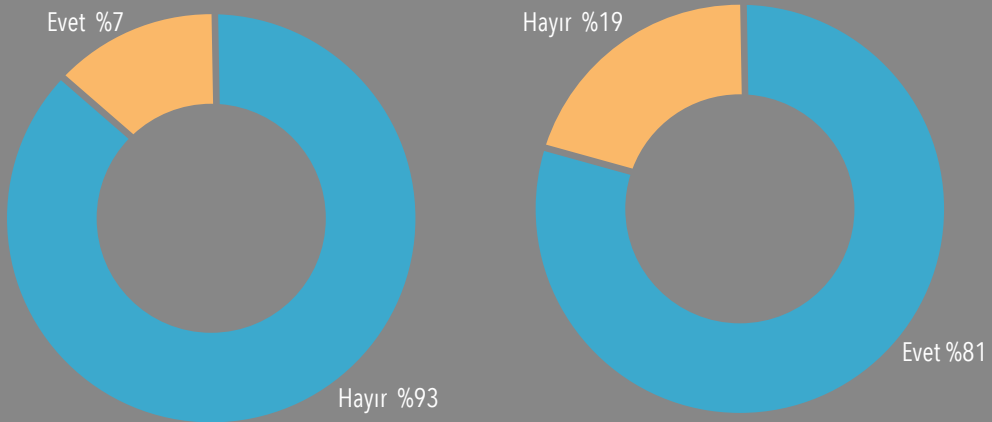
Şoförlerin meslekte geçirdiği yıllar incelendiğinde ilk göze çarpan, şoförlerin yarıya yakınının (%46) kısa süredir bu işi yapmasıdır (**Şekil 43**). Öte yandan meslekte tecrübelilerin payı da yüksek olarak kabul edilebilmektedir. Örneğin 15 yıldan fazla süredir taksi şoförlüğü yapanların oranı %23'tür.

Şekil 43. Taksi Şoförü Olarak Çalışılan Yıl



Ek işte çalışma ve meslekte devamlılığa ilişkin sorularda, şoförlerin %93'ü herhangi bir ek işle uğraşmazken (**Şekil 44**, Sol Panel), %19'u önümüzdeki iki yıl içinde bu işe devam etmeyi düşünmemektedir (**Şekil 44**, Sağ Panel). Yukarıdaki bulgularla birleştirence, gençlerin önemli bir kısmının bu işi geçici olarak düşündükleri çıkarımına ulaşılmaktadır.

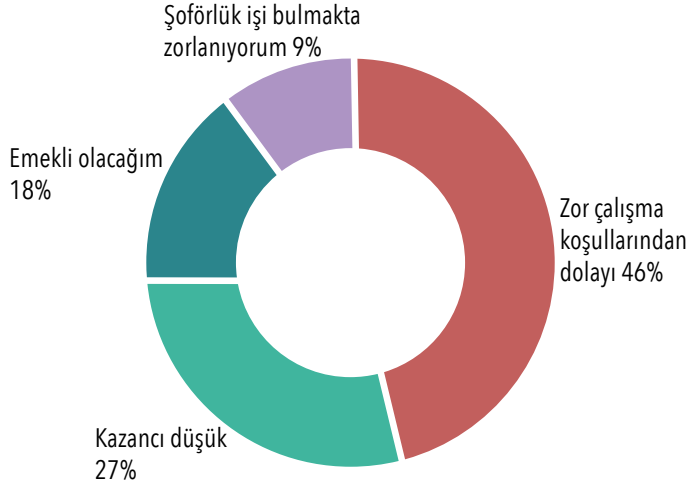
Şekil 44. Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri



Şekil 45'de mesleği bırakmayı düşünenlerin, niçin ayrılmak istediklerine dair sebeplerin dağılımı verilmiştir. Cevaplarda sektördeki talep tarafındaki sıkıntıya dair, "iş bulmakta zorlanıyorum" diyenlerin oranı %9'dur. Emekli olup ayrılmayı planlayanların oranı

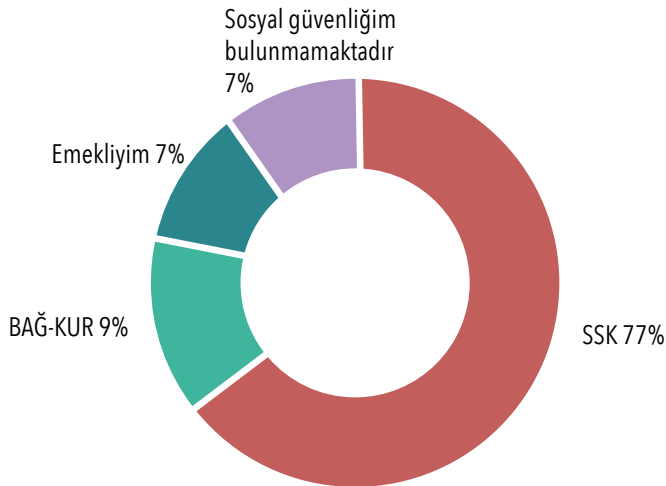
ise %18'dir. Burada önemli olan, meslekteki memnuniyetsizliğin boyutlarıdır. Ayrılmayı düşünenlerin hemen hemen yarısı çalışma koşullarının zorluğundan dolayı ayrılmaktadır. Öte yandan ücret memnuniyetsizliği de önemli bir noktadadır; işi bırakmak isteyenlerin %27'si, buna sebep olarak kazançlarının düşüklüğünü ifade etmişlerdir. Tüm bu bulgular bize, mesleğin tercih edilebilirliğini artırıcı uygulamaların planlanmasının önemini işaret etmektedir.

Şekil 45. Önümüzdeki 2 Yıl İçinde Bu Mesleğe Devam Etmeyi Düşünmeme Sebepleri



Meslekten çıkışı tetikleyebilecek unsurlardan biri, kayıt dışı olarak çalışma sorunudur. Şoförlerin sosyal güvenlik durumu incelendiğinde kayıt dışı çalışanların oranı %7'dir (**Şekil 46**). Bu oran çok olarak görülmemekle beraber, emeklilerin de sigortasız olarak çalıştırılması ile meslekteki kayıt dışılık %14'e çıkmaktadır. Beklendiği üzere en büyük grup ise SSK'ya kayıtlı olanlardır.

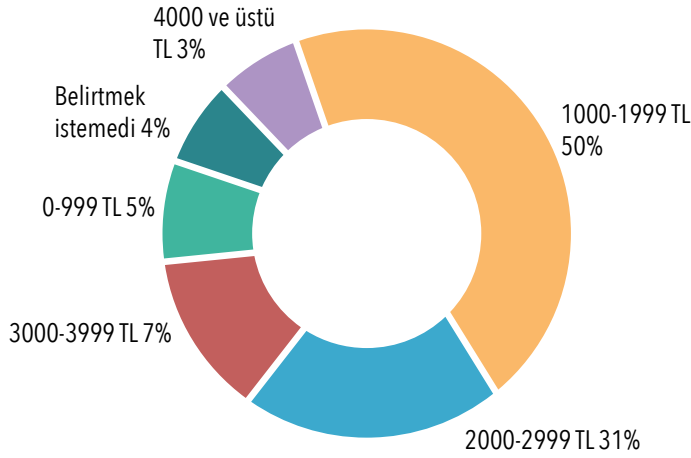
Şekil 46. Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu



Şoförlerin mesleği bırakmayı düşünmelerinin bir başka nedeni olarak da düşük kazançla sahip olmaları gösterilmiştir. Şoförlerin meslekten elde ettikleri net gelir **Şekil 47'de** gös-

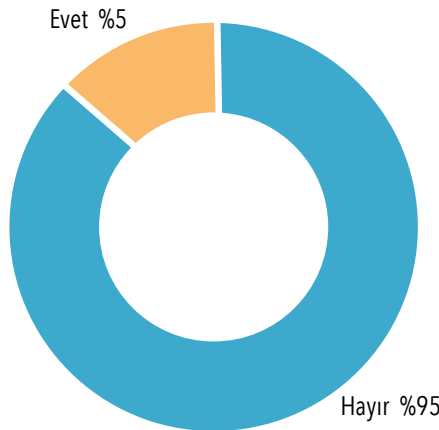
terilmektedir. Şekle göre şoförlerin yarısı 1.000-1.999 TL aralığında gelir elde etmektedir. Buna 0-999 TL aralığına gelir elde eden %5'i de eklersek, şoförlerin günümüz koşullarında kazançlarından şikâyet etmelerinin normal olduğu ortaya çıkmaktadır. Raporda paylaşılmayan derinlemesine analizlerde, şoförlerin gelirlerinin, ait oldukları hanehalklarının temel geçim kaynağı olduğu da tespit edilmiştir. Bu bağlamda genel olarak şoförlerin içinde bulundukları hanelerin çok da iyi şartlarda yaşamadıkları sonucuna ulaşılabilmektedir. Nitekim şoförlerin %62'si kazandığı gelirin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğini ifade etmiştir.

Şekil 47. Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir



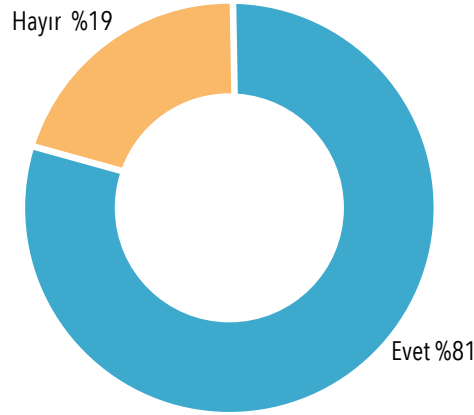
Şoförlerin niteliklerini geliştirmek adına yapılması gereken önemli uygulamalardan biri, şoförlere çeşitli konularda eğitim vermektir. Ancak **Şekil 48**'e bakıldığında mesleği ile ilgili eğitim alan şoförlerin oranı yalnızca %5'tir. alınan Anket sonuçlarına göre alınan eğitimlerin halkla ilişkiler eğitimi, sürücü eğitimi ve SRC eğitimi olduğu anlaşılmıştır. Katılımcıların tamamı katıldıkları eğitimleri faydalı bulmuşlardır, ancak eğitime ihtiyaçları olmadığını belirtmişlerdir. Bu cevaplar ışığında ve odak grup toplantılarında ortaya çıkan sonuçlardan, şoförlerin mesleki eğitimlerinin yeterli olmadığı ancak eğitim aldıkları takdirde bunu faydalı buldukları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şoförlerin belirli aralıklarla bu eğitimleri almaları mesleki kaliteyi geliştirebilecektir.

Şekil 48. Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



Yapılan ankette mesleğe ilişkin herhangi bir derneğe üye olup olunmadığına ilişkin sorulan soruda, şoförlerin yalnızca %19'u bir derneğe üye olduğunu belirtmiştir (**Şekil 49**). Ancak %62'si bir meslek odasına ihtiyaçları olduğunu belirtmiştir. 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince şoförlerin meslek odalarına kayıt olma zorunluluğu kaldırılmıştır. Odak grup toplantılarında elde edilen bulgular ve anket sonuçları, şoförler için bir çatı meslek örgütüne ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

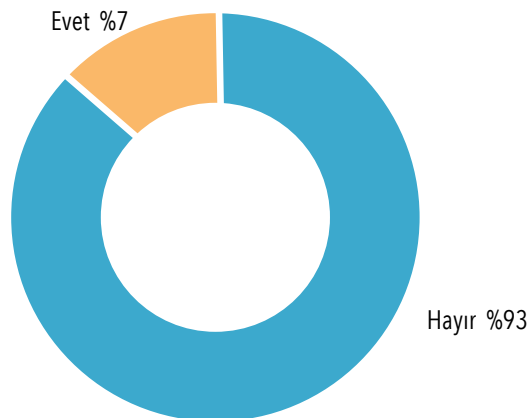
Şekil 49. Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu



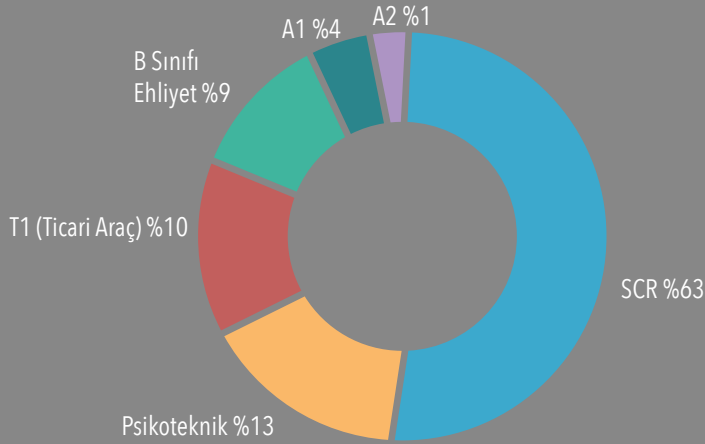
b. Esnaf

Esnafların yetki belgesine sahip olma durumları **Şekil 50**'de verilmiştir. **Şekil 50**'de de görüldüğü üzere, katılımcıların %93'ü bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belge %63 ile SRC belgesidir. Bunu %13 ile psikoteknik belgesi ve %10 ile T1 belgesi takip etmektedir. SRC belgesinin oranının yüksek olmasının en önemli sebeplerinden biri büyükşehirlerde çalışan taksicilerin çalışma izni alabilmesi için büyükşehir belediyesi tarafından uygulanan SRC belgesine sahip olma zorunluluğudur. Bu sebeple SRC belgesi sahiplik oranının diğer belgelere göre daha yüksek çıktığı düşünülmektedir. Takside hem şoför hem de taksi sahibi esnaf olarak çalışan esnafın, psikoteknik belgesine sahip olma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu sebeple, %13 oranla psikoteknik belgeye sahip esnafın aynı zamanda kendi aracında şoförlük yaptığı da ifade edilebilmektedir.

Şekil 50. Araç Yetki Belgesi Sahipliği

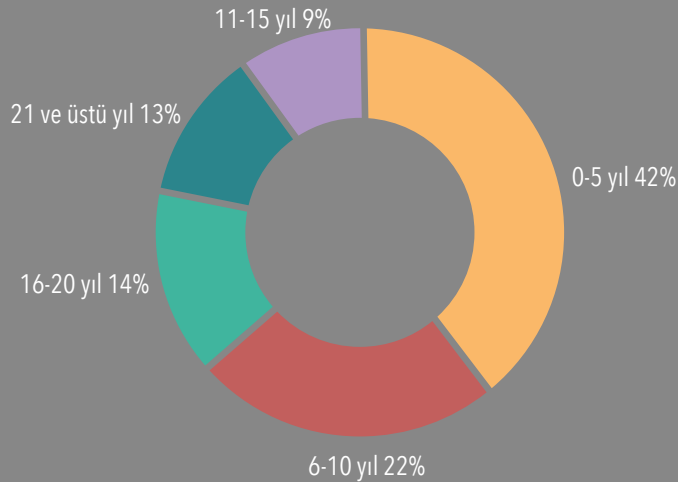


Şekil 51. Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi

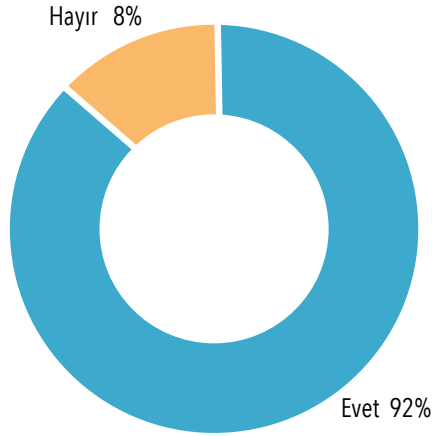


Esnafların taksi plakasına sahip oldukları süreye bakıldığında (Şekil 52) çoğunluğun çok da uzun süredir plakaya sahip olmadığı görülmektedir (%42'si 0-5 yıl aralığında ve %22'si 6-10 yıl aralığında). Yirmi yıldan uzun süredir taksi plakasına sahip olanların oranı ise %13 olarak tespit edilmiştir. Esnafların %95'inin yalnızca 1 plakası varken, 2 plaka sahibi olanların oranı %3'tür. Ayrıca esnafların %85'i araca tek başına sahipken; %15'inin sahipliği ortaklık şeklindedir. Bunun dışında, esnafların %94'ü sadece bu işi yaparken %6'sı başka bir işle daha uğraştığını ifade etmiştir.

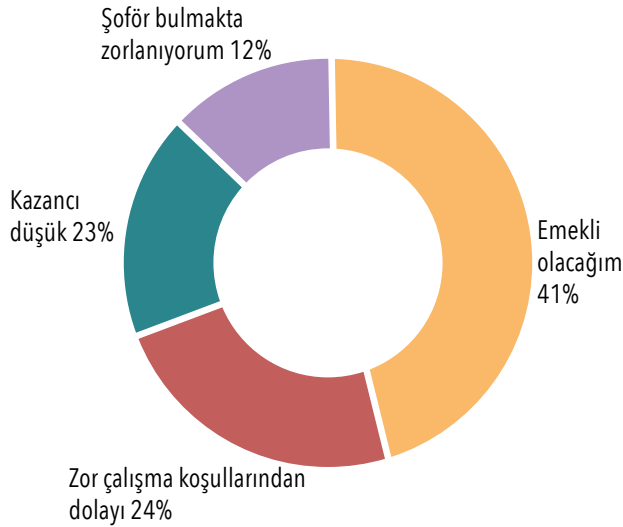
Şekil 52. Taksi Plakasına Sahip Olunan Süre



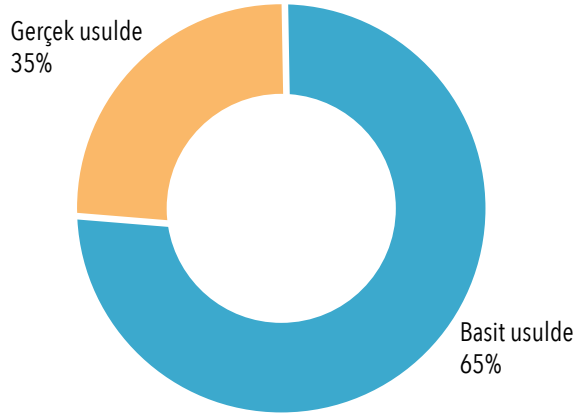
Şoförlere benzer şekilde esnaflara da önümüzdeki iki yılda bu işi yapmayı planlayıp planlamadıkları sorulmuştur (Şekil 53). Şoförlerle karşılaştırdığımızda, bu işi yapmayı planlamayanların oranı daha düşüktür. Şoförlerin %19 işi bırakmayı planlarken, bu oran esnaflarda %8'dir. Ayrıca zor çalışma koşullarından ötürü esnafın %24'ü mesleği iki yıl içerisinde bırakmayı planlamaktadır.

Şekil 53. Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu

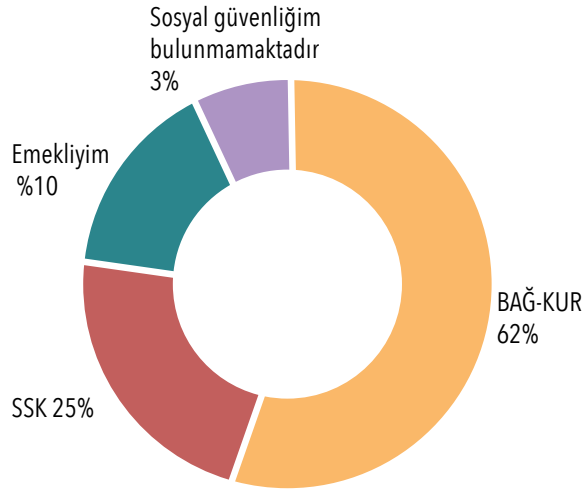
İşe devam etmemeyi düşünenlerin %41'i emekli olacakları için böyle bir planları olduğunu ifade etmiştir. Şoförlerde aynı nedeni belirtenlerin oranı %18'dir. Kazancı düşük bulanların oranı şoförlerdeki orana yakın olarak %23 çıkmıştır. Şoförlerin %9'u şoförlük işi bulamadıklarından dolayı işi bırakacağını ifade ederken, esnafın %11'i ise şoför bulamadıklarından mesleğe devam etmemeyi planladıklarını ifade etmiştir. Buradan şoförlükte arz-talep dengesinin aslında bir şekilde sağlandığı, yalnızca bir eşleşme sorunu olduğu söylenebilir.

Şekil 54. Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedenleri

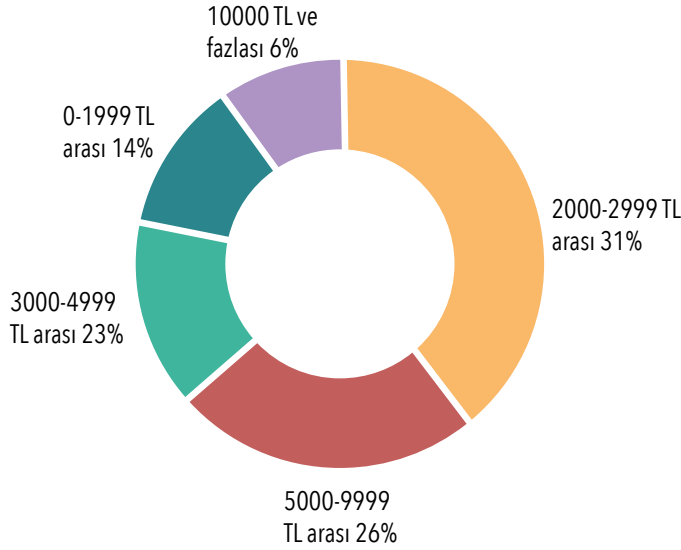
Esnaflara hangi usulde vergiye tabi oldukları sorulmuştur (**Şekil 55**). Buna göre esnafın %65'i basit usulde vergiye tabi iken, %35'i gerçek usulde vergiye tabidir.

Şekil 55. Tabi Olunan Vergi Usulü

Esnaflarda sosyal güvenlik sistemine kayıtlılık incelendiğinde, SGK-BAĞ-KUR dengesi beklenildiği gibi şoförlerden farklı olarak BAĞ-KUR lehine dönmüştür. Esnafların %62'si BAĞ-KUR'a kayıtlı iken, SGK'ya kayıtlı olanların oranı %25'te kalmıştır. Emeklilerin payı ise %10'dur. Sosyal güvenliği olmayanların oranı şoförlerde %7 olarak bulunmuşken bu oran esnaflarda %3 olarak tespit edilmiştir (**Şekil 56**).

Şekil 56. Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu

Şoförlere benzer şekilde esnaflar da gelirlerinin düşük olduğunu belirtmişlerdir. **Şekil 57**'ye göre 2.000 TL'nin altında geliri olduğunu ifade edenlerin oranı %14'tür. Bu oran şoförlerde %50 olarak bulunmuştur. Üst gelir dilimlerindeki paya bakıldığında 5.000-10.000 TL aralığında geliri olan esnafların oranı %26 ve 10.000 TL üstünün payı ise %6'dır. Sonuç olarak esnaflar şikâyet etseler bile, şoförlerle karşılaştırıldığında gelirlerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

Şekil 57. Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir

13.1.7. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi

Proje kapsamında gerçekleştirilen görüşmelere ve iyi uygulama örneklerinin yerinde incelenmesi çalışmalarında elde edilen bilgilere göre, taksicilik mesleğinde yoğunlukla kullanılan ve kullanılması için çaba gösterilen teknoloji uygulamaları bulunmaktadır. Bu uygulamalar kapsamında taksicilerin teknolojik gelişmeleri takip ettiği ve çalışma esnasında güvenliğin sağlanabilmesi için çeşitli teknoloji ürünlerini kullandıkları belirlenmiştir. Her ne kadar esnaflara uygulanan anket sonucunda elde edilen verilerde teknolojiyi takip etme düzeyi beklenen değerden daha düşük çıkmış olsa da bu, teknolojiyi ve yenilikleri takip etmedikleri anlamına gelmemektedir. Bu bağlamda taksicilerle gerçekleştirilen odak grup toplantıları ve iyi uygulama örneklerinden elde edilen teknoloji kullanım durumu aşağıda detaylı olarak paylaşılmaktadır.

Sarı Teknoloji Uygulaması-İlk Taksi Yönetim Sistemi

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası tarafından “sarı teknoloji” olarak adlandırılan “araç uydu takip sistemi” ile artık İzmir’de taksilerin tek bir telefon numarası ile çağırılmasının mümkün hâle getirildiği ifade edilmiştir. Bu sisteme kayıtlı yaklaşık 1.700’e yakın aracın olduğu belirtilmiştir. Montaj işlemi bittikten sonra tek telefon numarasından hizmet vereceklerini belirterek; bu sayede sistemin, yolcunun ve şoförün güvenliğini sağlayacağını, ayrıca ekonomik kazanç getireceğini ifade etmiştir. Sarı teknoloji olarak adlandırılan bu sistem, Türkiye’nin ilk taxi yönetim sistemini hayata geçirmiş olup, tüm taksilere ulaşılabilecek bir merkezden hizmet verilmesi sağlanmaktadır. Sistem dâhilinde; dev bir ekrandan, bu ekrana bağlı çalışan bilgisayarlar aracılığıyla görev başındaki taksiler 24 saat izlenmektedir.

Bir taksinin acil durum butonuna basması hâlinde sistem alarm sesi vererek uyarıda bulunmakta ve ekranda taksinin yeri tam olarak belirlenmektedir. Sistem, zor durumda bulunan aracın yakıtının çağrı merkezinden kesilmesi gibi uygulamalara da imkân tanıdığı için gasp, hırsızlık ve kaçırılma gibi durumlarda aracın çalınmasını da engellemiş olmaktadır. Sistem ilerleyen zamanlarda, turistlere çağrı merkezi aracılığı ile çeviri yardımı yapılmasını mümkün kılacak şekilde tasarlanmıştır. Taksilerin renginden esinlenilerek “sarı teknoloji” adı verilen sistem sayesinde, İzmir’de bulunan 2.823 taksinin tamamının bulunduğu nokta, güzergâh bilgileri, plaka ve şoförün cep telefonuna kolaylıkla ulaşılabilir. Tüm işlemlerin kayıt altına alındığı sistem tam olarak devreye girdiğinde İzmirli taksici bulamama veya uzun süre taksici bekleme sıkıntısı kalmayacağı ifade edilmektedir. Müşterilerin tüm yolculuğu kayıt altında olduğu için yolcu şikâyetleri de anında incelenebilmekte ve sıkıntı yaşandığı durumlarda kolaylıkla çözüm üretilebilmektedir. Sistemin tüm illerde uygulanması büyük önem taşımaktadır. Hem taksici esnafının hem de müşterinin can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik gerçekleştirilen bu teknolojik ve yenilikçi adım sayesinde sektörde şeffaflık sağlanarak taksici esnafına olan güvenin de artması beklenmektedir.

Acil Panik Butonu Uygulaması

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odasının taksici esnafına zorunlu koştuğu diğer bir uygulama ise odaya kayıtlı tüm taksilerde acil panik butonu uygulamasıdır. Bu uygulamaya göre, araç içerisinde gaspa veya saldırıya uğrayan taksici araç içine yerleştirilen acil panik butonuna basarak 3-4 saniye içerisinde odaya çağrı göndermektedir. Odaya çağrı merkezi, acil sinyali gelen aracı dinlemeye başlayarak aracın bulunduğu yere acil polis ekipleri yönlendirmektedir. Bu uygulama sayesinde araç içinde hem şoförün hem de müşterinin can güvenliğinin sağlanmış olduğu belirtilmiştir.

Tek merkezli taksici yönetim sistemi ile entegre olan ve hayata geçirilen bu uygulama sayesinde, araç içine monte edilen tehlike butonuna basılmasıyla 7 saniye içerisinde, Türkiye’nin neresinde olursa olsun aracın yeri tespit edilmekte ve emniyet güçleri ile irtibata geçilerek yardım gönderilmektedir.

Müşteri Çağrı Merkezi-Alo Taksi Uygulaması

Tek merkezli taksici yönetim sisteminin ikinci basamağını oluşturan çağrı merkezi uygulamasında ise, müşterilerin tek bir numarayı arayarak bulunduğu yere en kısa sürede, en yakınında yer alan taksinin yönlendirilmesi sağlanmaktadır. Bu arama işleminde gerçekleştirilen tüm süreçler, aşağıdaki resimde detaylı olarak paylaşılmıştır. Müşterinin, çağrı merkezini arayıp yerini belirtmesinin ardından, GPS sistemi üzerinden en yakın boş taksinin bulunarak kendisine ulaştırılması ve müşterinin bulunduğu yer bilgisinin şoförün telefonuna mesaj olarak bildirilmesi sağlanmaktadır. Son aşamada taksici şoförü, müşteriyi bulunduğu yerden kısa bir süre içerisinde alıp araç içi takip ve kayıt sistemi ile gideceği yere güvenli bir şekilde götürülmesini sağlayacaktır. Bu sistem sayesinde müşteri güvenliği sağlanırken, taksilerin şehir içi trafiğe sebebiyet vermeden yola çıkması ve müşteri bulması mümkün kılınmış, korsan taksicilik uygulamalarının da önüne geçilmiştir.

Şekil 58. Müşteri Çağrı Merkezi-Alo Taksi Uygulaması



İSPARK A.Ş.

İSPARK (İstanbul Otopark İşletmeleri A.Ş.), İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olarak 2005 yılında, özel açık, katlı ve yol üstü otoparkları tek elden ve sistemli bir şekilde yönetmek amacıyla kurulmuştur. İstanbul'un yer altı ve yer üstü katlı, açık ve yol üstü otoparkları 86 bin araç kapasitesine sahip 600 noktada hizmet vermekte olup, araç kapasitesinin 2015 yılı sonunda 100 bine ulaşacağı ifade edilmektedir. Türkiye'nin 81 ili ve onların ilçelerine otoparkçılık alanında danışmanlık hizmeti veren İSPARK'ın, yurt dışından gelen taleplere de cevap vermeye çalıştığı belirtilmektedir.

2010 yılından beri İSPARK'ın üzerinde çalıştığı proje kapsamında, taksilerin sistemli bir şekilde hizmet verebilmeleri için İSTANBULTAKSİ uygulaması hayata geçirilmeye çalışılmaktadır. İstanbul'daki tüm taksilerin çağrı merkezi ile entegrasyonu projesi, 2014 yılından itibaren uygulamaya geçirilmiştir. Bu sayede, hem dünya ülkeleri ile benzer sistemlerin entegre edilmesinin ulaşım ve gelişmişlik düzeyi açısından ülkemize ne kadar fayda sağlayacağı belirtilmiş, hem de taksici esnafının düzensiz uygulamalardan kurtularak tek çatı altında hizmet vermeye başlamasının mümkün kılınacağı ifade edilmiştir.

Ulaşım hizmetlerinde koordinasyonun sağlanması ve şehir içi trafikte yoğunluğa sebep olan taksilerin sistemli bir yapıya kavuşturulması amacıyla hazırlanan proje öncelikle İstan-

bul'da başlatılacak olup, sistemin tam kurulmasının ardından diğer illerde de uygulamaya geçilebileceği belirtilmiştir.

İSTANBULTAKSİ projesinin gerçekleşmesi ile, taksilerin trafikte boş gezme sorununa çözüm bulunması amacına yönelik, müşteriden gelen ihtiyaç ve talep hâlinde, taksilerin doğrudan müşterinin bulunduğu konuma gönderilebileceği; böylelikle hem taksilerin trafikte yoğunluk yaratmadan hizmet verebilmeleri, hem de müşterilerin yollarda uzun süre taksi beklememeleri sağlanabilecektir.

Şekil 59. İSTANBULTAKSİ Projesi



Psikoteknik Birimde Şoföre Özel Testler

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası bünyesinde gerçekleştirilen bir diğer uygulama ise şoförlerin her birinin tabi tutulduğu testlerdir. Bu testler, psikologlar eşliğinde, sürücülerin dikkatten refleks, bilgiden beceriye her türlü detay göz önünde bulundurularak incelenmesini sağlayan çeşitli testlerdir. Örneğin, şoförün algı ve refleks düzeyinin belirlenmesine yönelik simülasyon programı ile trafikte oluşabilecek ani durumlara ne kadar sürede nasıl

tepki verildiği ölçülmekte; böylece gerçek seyahatin güvenliğini sağlamak adına ne gibi önlemler alınması veya uygulamalar yapılması gerektiğine dair çalışmalarda bulunmaktadır.

Korsan İhbar Hattının ve Çağrı Merkezinin Kurulması

Korsan taksi ile taşımacılık yaparak kayıt dışı faaliyet gösterenler ile ilgili 444 15 23 numaralı telefonda İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası'na ulaşılarak yapılan ihbarlar Oda ve emniyet birimleri aracılığıyla takip edilmekte ve tespit edildiği taktirde gerekli yasal işlemler yapılmaktadır.

Ruhsat Alımı Çalışmalarında Gezici Sağlık Hizmeti Verilmesi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, çalışma ruhsatı alması gereken taksici esnafının çalışmalarını aksatmaması ve hem gece hem gündüz daha hızlı hareket edebilmesi amacıyla kurduğu Gezici Sağlık Hizmeti aracı ile esnafın tahlillerini yaptırmasını sağlamıştır.

Sultanahmet Taksi Kooperatifi Projesi

Söz konusu proje, meslek itibarına ve ülke imajına ciddi anlamda zarar veren bazı ticari taksiler yerine, disipline edilmiş taksilerin konulmasını içeren projedir. Bölgede uzun yıllardır sorunsuz bir şekilde çalışan Babıali Taksi Durağı ve Yerebatan Taksi Durağı, yine aynı bölgede çalışacak bir taksi kooperatifi konusunda mutabakat sağlayarak hizmet vermeye başlamıştır. İlgili bölgeler pilot bölge ilan edilmek suretiyle kurulan kooperatifin üye araçlardaki şoförleri; dil, diksiyon ve bölge hakkında bir eğitime tabi tutulmuştur. Kendilerine, ayrıca, saç-sakal ve kıyafet konusunda da belli standartlar getirilmiştir. Proje hayata geçirilmiş ve kooperatif hizmet vermeye devam etmektedir.

T Ehliyeti Projesi-Kara Liste Oluşturulması

İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası, İstanbul'da faaliyet gösteren bazı ticari taksiler hakkında zaman zaman ulusal ve dış medyaya yansıyan olumsuz haberleri üzülerak takip ettiklerini ifade etmişlerdir. Özellikle turizm şirketlerinin tanıtım kitapçıklarında ülkemizdeki taksilere dikkat edilmesi yönündeki uyarılar yalnız mesleki itibar açısından değil, ülke imajımız açısından da büyük bir tehlike olarak görülmektedir. Bu olayların sebebinin, 17.395 ile sınırlandırılmış taksilerin direksiyonuna ehliyeti olan milyonlarca insanın potansiyel şoför olabilmesi; taksi şoförlüğünün “daha iyisi bulunana” kadar yapılacak bir iş koluna dönüşmesi ve “hiçbir şey bilmiyorsan taksicilik yap” mantığıyla kısa süreli direksiyon başına geçen insanlardan kaynaklandığı vurgulanmıştır. Araçlarda çalışan şoförlerin sirkülasyonu ve değişkenliği, bu iş kolunda çalışanların sabıka durumlarının, eğitimlerinin, deneyimlerinin bir standarda kavuşmasını, denetlenmesini ve hatta oluşturulacak bir sicile kayıtlı olma çalışmalarını imkânsız kılmaktadır. Şehrin her köşesinde 24 saat hizmet veren taksicilerin afet hâllerinde hazır bir sivil savunma ekibi olarak değerlendirilebileceği düşünüldüğünde; İstanbul'daki 17.395 olan taksi sayısı ile orantılı sayıda sürücünün temel yol bilgisi, ilk yardım, mesleki İngilizce ve diksiyon konularında ekstra eğitime tabi tutularak, bu eğitim sonunda geçme notu anlamında da standartları normalden daha yüksek bir ehliyet sınıfı oda tarafından öngörülmektedir. Bu ehliyet sahiplerinin kayıtlı olduğu bir sicil oluşturulması ile hata yapanın kara listeye alınarak meslekten uzaklaştırılması sayesinde, bir araçtan veya du-

raktan çıkartılan şoförün bir başkasında tekrar başlamasının önleneyeği düşünülmektedir. Bahse konu ehliyetin, T-sınıfı ya da benzer bir adla sınıflandırılması durumunda şoföre aidiyet kazandırılması mümkün hâle getirilebilecek; ehliyetin sayısının sınırlı olması sayesinde bu ehliyeti alanlar değerli ve ayrıcalıklı kılınacaktır. Ayrıca verilecek ekstra eğitimler sayesinde, yalnız en iyilerin direksiyona geçebileceği bir ortam hazırlanması düşünülmektedir. Söz konusu ehliyetlerin, önümüzdeki yıllarda uygulanmasının muhtemel olduğu belirtilmiştir. Bu sayede araç takip sistemleri ve takografli taksimetreler gibi teknolojilere uyum sağlayacak şekilde düzenlenen ehliyetlerin, çipli veya barkodlu olması, hangi araçta ne zaman ve kimin direksiyonda olduğunun bilinmesini sağlayacak ve uygulamaların istikrarı pekiştirilecektir. Netice itibarıyla kimlerin, hangi eğitimleri alarak ve ne şartlarda taksicilik yapabileceğini bir standarda bağlayacak olan T-sınıfı ehliyet uygulaması ile istenmeyen olayların minimize edilmesini; ayrıca binlerce insanın meslek sahibi yapılarak ülke imajının ve taksici esnafının mesleki itibarının kurtarılmasını hedefledikleri dile getirilmiştir.

Taxi World Fuarı Organizasyonu

Taxi World Fuarı İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası ve IRU(International Road Transfer Union) iş birliği ile Türkiye’de düzenlenen ilk ve tek taksi fuarıdır. Fuar esnafın teknoloji alanındaki yenilikleri takip etmesini ve birbirleri ile buluşmasını sağlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Şubat 2016’da ikincisi gerçekleştirilen fuarda eğitim ve seminer organizasyonlarına da yer verildiği vurgulanmıştır.

Araçta Unutulan Malzemelerin Takibi

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odasına üye olan taksici esnafının araçlarında kurulan sistem sayesinde, müşterinin araçta unuttuğu malzemelerin binış-iniş noktası ve zamanı belirtildiği takdirde 180 gün geriye dönük olarak tespit edilebildiği belirtilmiştir. Bu sayede müşterinin esnafa karşı güveninin artması mümkün kılınmaktadır.

Tek Tıp Taksi Durağı- Çevre Dostu Duraklar Uygulaması

İzmir Büyükşehir Belediyesi ile birlikte “Tek Tıp Taksi Durağı” uygulaması hayata geçirilmiş, gerek esnaf gerekse müşteriler tarafından modern ve estetik tasarımıyla dikkat çeken örnek duraklar çok beğenilmiştir. Hayata geçirilen bu duraklar, çatısındaki güneş panelleri ile kendi enerjisini üretebildiği için çevre dostu ve enerji tasarruflu duraklar olarak kullanıcılar tarafından tercih edilmeye başlanmıştır.

Değerlendirme

Sonuç olarak taksicilik mesleğinde gerek taksici esnafı, gerekse taksicilerin bağlı oldukları esnaf odaları teknolojik gelişmeleri takip etmekte ve yenilikleri bu meslekte uygulamaya çalışmaktadır. Konu ile ilgili olarak yasal düzenlemelerin de gerçekleştirilerek tüm taksicilerin bu teknolojileri kullanmaya başlamaları sağlanmalı, denetimlerle kontrolünün yapılması mümkün kılınmalıdır.

Diğer taraftan yurt dışı iyi uygulama incelemelerinde (ABD-New York Şehri) tespit edilen engellilere yönelik taksi hizmetinin de ülkemizde benzer bir şekilde uygulanabilirliğinin

sağlanmasına ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Belirtilen sisteme göre engellilerin taksi hizmetinden nasıl yararlandığı ile ilgili olarak, taksi çağırma merkezi aranarak adres alınmakta, taksi şoförüne gerekli bilgi verildikten sonra GPS sistemi üzerinden adres paylaşılmaktadır. Bu sistem devlet tarafından desteklenmekte olup, engellilerin de taksi hizmetlerinden kolaylıkla faydalanması sağlanmaktadır.

Son olarak taksilerde kredi kartı kullanımının zorunlu hâle getirilmesi mümkün kılınmalıdır. ABD ziyaretinde elde edilen bilgiler çerçevesinde, uygulamada zorunlu hâle getirilen kredi kartı kullanımı, taksimetreye entegre edilmiş şekilde kullanılmaktadır. Araçların hepsinde takılı olan taksimetreler TLC'ye (Taxi&Limousine Commission) bağlıdır; taksimetrenin açılması ile birlikte ödemenin kredi kartı ile yapılması durumunda belediye, sistem üzerinden otomatikman ne kadar kazanç sağlandığını tüm araçlar için tespit edebilmektedir. Bu sisteme göre tüm araçlarda pos cihazının bulundurulması zorunlu hâle getirilmiştir; ayrıca, bir güvenlik önlemi olarak akıllı telefonlara yüklenen bir uygulama ile herhangi bir tehlike durumunda bu uygulama üzerinden tek tuş ile doğrudan hem TLC'ye hem de polise bağlanarak aracın yerinin bildirilmesi sağlanmıştır. Araçlarda çalışan şoförlerin bu uygulamayı telefonlarına mutlaka yüklemiş olmaları gerekmektedir. Ayrıca araçlarda arka koltukta oturan müşteri ile şoförün temasını ortadan kaldırmaya yönelik bir kabin bölmesinin oluşturulması zorunlu kılınmaktadır. Bu güvenlik önlemleri olmayan taksilere çalışma izni verilmediği gibi, eksiklik tespit edildiğinde yüksek cezalar uygulanmaktadır. Ülkemizde de benzer uygulamaların yapılması, meslekte hem güvenlik hem de standardizasyon sağlayacağı için özellikle önerilmektedir.

13.1.8. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri

Taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnaf ve şoförlerin iletişimde bulundukları meslek kuruluşlarının başında esnaf ve sanatkâr odaları, birlikler, federasyon ve konfederasyon gelmektedir.

Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK), Anayasa'nın 135. maddesi uyarınca Kanunla kurulmuş kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur.

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF), ifa edilen hizmetin iyileştirilmesi ve geliştirilmesini, trafik kazalarının azaltılmasını, şoför esnafının sorunlarının çözümünü ve gerekli mevzuat değişiklik ve düzenlemelerin yapılmasını sağlamak amacıyla başta Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olmak üzere Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla iş birliği içinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı ve belediyeler ile ilişkisi kapsamında şehir içi toplu taşımacılık faaliyetine yön vermektedir.

İçişleri Bakanlığına bağlı olarak çalışan Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, trafik mevzuatı, trafik güvenliği ve cezaları konularından sorumlu olup, aynı zamanda trafik tescil işlemlerini de gerçekleştirmektedir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 9. maddesi uyarınca büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demir yolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kurulmuştur. Koordinasyon merkezinin çalışma esas ve usulleri ile bu kurullara katılacak kamu kurum ve kuruluş temsilcileri, İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenmektedir. Bu kapsamda yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği'nde merkezlerin görev ve yetkileri belirlenmiştir.

13.1.9. Mesleği İlgilendiren Mevzuat

2010/ KUGM-07/YOLCU Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Genelgesi

Bu Genelge ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında A türü yetki belgeleriyle yapılan taşımacılık faaliyetlerinin kapsam ve kuralları yeniden düzenlenmiştir. A1 yetki belgesi ile yapılabilecek taşımalar, mesafesine bakılmaksızın, yurt içi tarifesiz yolcu taşımacılığı ve kamu kurum/kuruluşlarıyla yapılan bir sözleşmeye dayalı olarak sözleşme yapılan kurum/kuruluş personeline yönelik şehir içi tarifesiz personel taşımalarıdır. Bunun dışında kalan, mesafesine bakılmaksızın yurt içi tarifeli yolcu taşımacılığıdır. Genelge'nin 3 üncü maddesinde A1 yetki belgesi ile taşımacılık yapan taksicilere ilişkin aşağıdaki kurallar belirlenmiştir:

“Büyükşehir belediyeleri/belediyeler tarafından yetkilendirilmiş şehir içi ticari taksilerin yetkilerinin geçerli olduğu belediye sınırlarının dışına çıkmaları aşağıdaki kurallara tabidir. Şehir içi taksiler;

a) Yetkilendirilmiş oldukları belediye sınırlarından bu sınırların dışındaki herhangi bir noktaya tek yönlü (gidişi dolu-dönüşü boş) olarak,

b) İlgili mevzuata uygun şekilde yetkilendirilmiş şehir içi taksi uygulaması yapılmayan belediye sınırları içerisinde veya hiçbir belediyenin sınırlarına girmeyen bir yerde bulunan havaalanlarına, tren garlarına, deniz limanlarına veya bu durumdaki havaalanlarından, tren garlarından, deniz limanlarından yapılacak taşımalarda ise yetkilendirilmiş oldukları belediye sınırlarından/sınırlarına iki yönlü (gidişi dolu/boş-dönüşü dolu/boş) olarak yolcu taşıyabilirler.”

(a) bendinde yer alan dönüşte yolcu alma kısıtlaması, taksici esnafı tarafından olumsuz eleştirilere maruz kalmıştır.

Taksimetre Muayene Yönetmeliği

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 1 Sayılı Cetvelinde araçlarda bulundurulması gereken teçhizat kapsamında taksi otomobillerinde taksimetre zorunluluğu getirilmiştir. Taksimetrelerin durum ve niteliği, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca tespit edilen özelliklere

bağlanmakta ve taksimetrenin yolcu tarafından görülebilecek şekilde araç içerisine monte edilmiş ve her zaman kullanılır durumda bulunması şartı aranmaktadır. Bu kapsamda, 3 Eylül 2013 tarihinde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Taksimetre Muayene Yönetmeliği yayımlamıştır. Yönetmelik kapsamında aşağıdaki esaslar belirlenmiştir:

Taksimetre ücret hesaplama yöntemi

(1) Taksimetrede, taksi, dönüşüm hızının altında bir hızda seyredirken veya beklerken sadece zaman tarifesinin; dönüşüm hızının üzerinde bir hızda seyredirken sadece mesafe tarifesinin uygulanmasına dayanan ücret hesaplama yöntemini kullanır. Bu hesaplama yönteminde kullanılmak üzere ilgili kurum/kuruluşlar, tarifede belirtilen beş temel değeri açıklamak zorundadır.

(2) Taksimetre, açıklanan açılış ücretine ilaveten mesafe ve zaman aralıklarını kendi içlerinde eşit artışlar kaydedecek şekilde ücreti hesaplar ve ücret göstergesinde gösterir.

(3) Taksimetre, ücret hesaplamasının devrede olmadığı konumdan, ücret hesaplamasının devrede olduğu kiralık konuma getirildiğinde açılış ücretini ücret göstergesinde gösterir. Taksi; dönüşüm hızının altında seyredirken belirlenen birim zamana, dönüşüm hızının üzerinde bir hızda seyredirken belirlenen birim mesafeye gelinceye kadar ücret göstergesinde değişiklik olmamalıdır.

(4) Taksimetre; taksi, dönüşüm hızının üzerinde bir hızda seyredirken, ilk birim mesafe geçildikten sonra ve her birim mesafe aşıldığında, katedilen mesafenin karşılığında ödenecek ücreti gösterecek şekilde olmak zorundadır.

(5) Taksimetre; taksi, dönüşüm hızının altında bir hızda seyredirken veya beklerken, ilk birim zaman geçildikten sonra ve her birim zaman aşıldığında, geçen sürenin karşılığında ödenecek ücreti gösterecek şekilde olmak zorundadır.

Taksimetreler; ilk muayene, periyodik muayene, ani muayene, şikâyet muayenesi, stok muayenesi olmak üzere farklı muayenelere tabi tutulur. Muayene servisleri tarafından muayenesi yapılarak uygun bulunan taksimetreler damgalanmaktadır.

13.1.10. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet

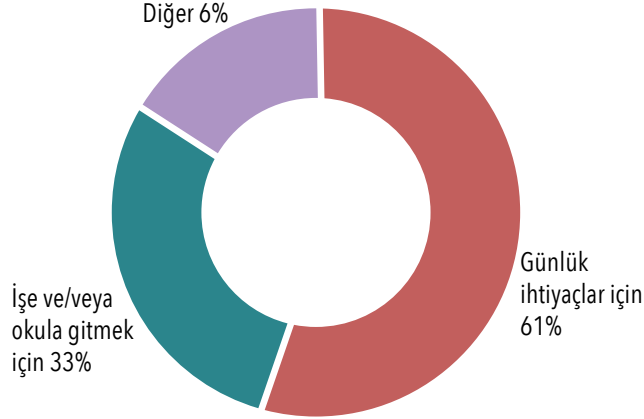
Durumu ve Beklentileri

Taksi kullanımı ve müşteri memnuniyetine ilişkin mesleğin değerlendirilmesinin yapılabilmesi için proje kapsamında gerçekleştirilen müşteri anketi verileri kullanılmıştır.

Bu bağlamda, uygulanan ankette müşterilere taksi kullanım amaçları ve verilen hizmetten memnuniyetleri sorulmuştur. Katılımcıların %61'i taksiyi günlük ihtiyaçları için kullandıklarını ifade ederken işe ve/veya okula gitmek için kullananların oranı ise %33 olmuştur (**Şekil 60**). İstanbul için taksi kullanım amacına baktığımızda Türkiye genelindeki kullanımla oldukça paralel gözükmemektedir. İstanbul'da yaşayanların taksiyi işe ve okula gitmek için Türkiye geneline göre daha çok kullanması, İstanbul ve diğer iller arasındaki vurgulanması gereken önemli bir fark olarak belirlenmiştir⁸³.

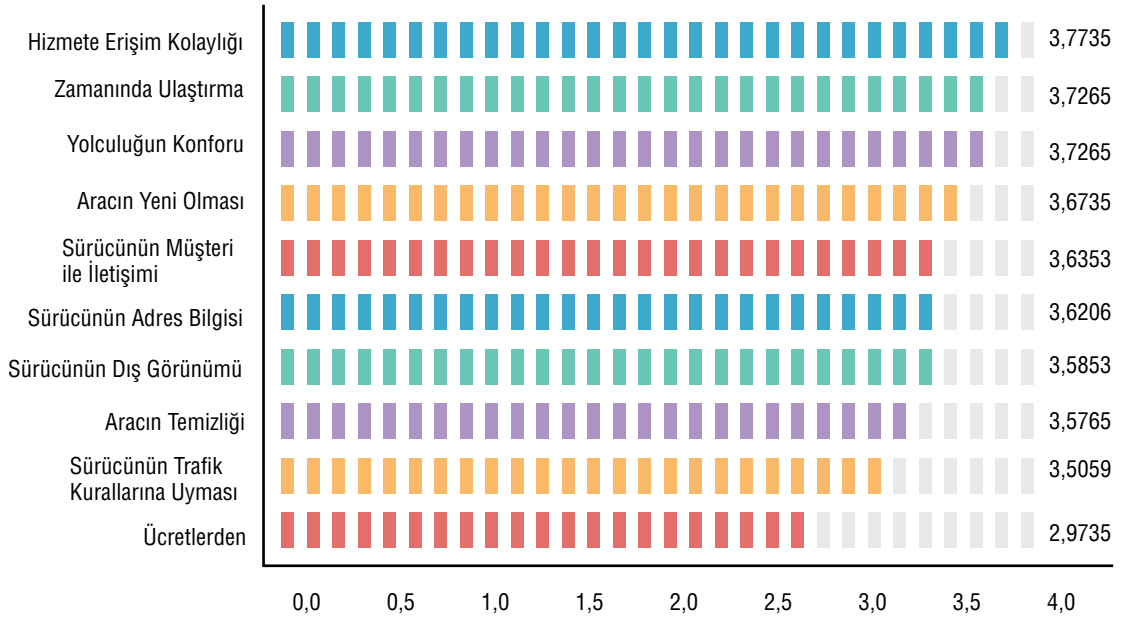
⁸³ Türkiye'de işe ve okula gitmek için taksi kullanım oranı %33 iken bu oran İstanbul'da %38'dir.

Şekil 60. Taksi Kullanım Nedeni



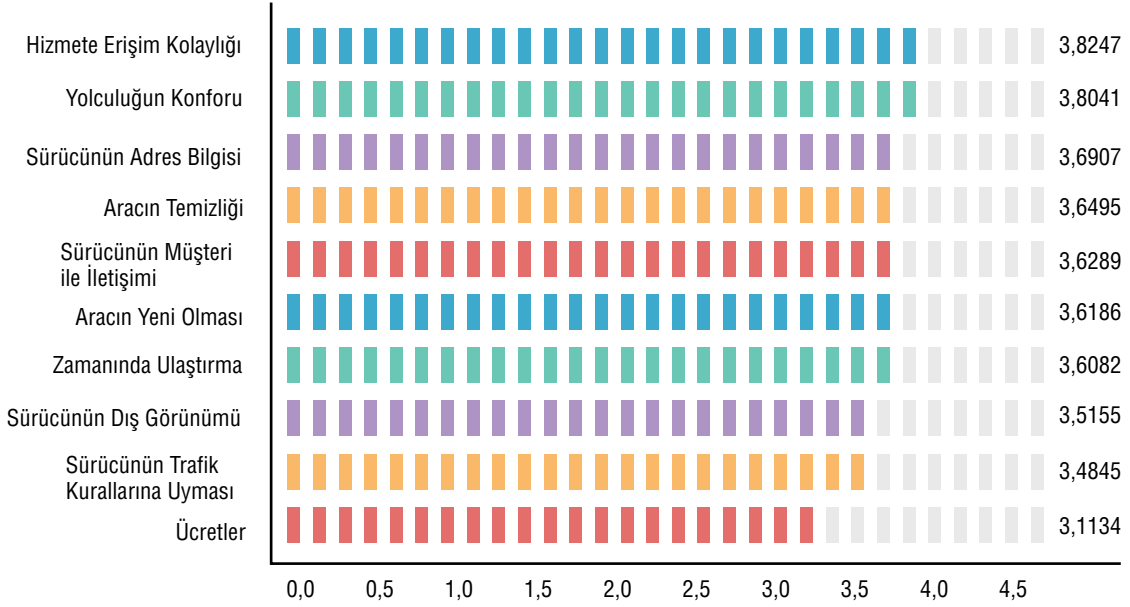
Ankette katılımcılardan taksiyle ilgili olarak belirlenen kriterler için memnuniyet seviyelerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunum” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buradan hesaplanan ortalama puanlar Şekil 61’de tüm Türkiye için verilmiştir. Erişim kolaylığı, taksilerin en memnuniyet duyulan özelliği iken; ücretlerden duyulan memnuniyetsizlik göze çarpmaktadır. Zamanında gitmek istenen yere ulaşması ve yolculuğun konforu da yine memnuniyet duyulan özelliklerdir. Daha önce bahsedildiği gibi aracın yeni olması da memnuniyet uyandıran bir başka unsurdur. Öte yandan sürücüler ile ilgili olan kriterlerde memnuniyet oranının daha düşük olduğu görülmektedir. Katılımcılar en az memnun oldukları kriterleri, şoförlerin trafik kurallarına uyması, aracın temizliği ve sürücünün dış görünümü olarak belirtmişlerdir.

Şekil 61. Müşteri Memnuniyeti, Taksi (Türkiye)



İstanbul için aynı kriterler incelendiğinde genel hatlarıyla Türkiye ile uyumlu bir yapı sergilediği görülmektedir. İstanbul’un trafik sorununun bir yansıması olarak, Türkiye geneli için ikinci en memnun olunan kriter olan “zamanında ulaştırması” kriterinin İstanbul için sıralamalarda daha geride kaldığı gözükmemektedir. İstanbul’da yaşayanlar taksilerin temizliğinden daha memnundurlar, ancak araçların daha eski olduğunu düşünmektedirler.

Şekil 62. Müşteri Memnuniyeti, Taksi (İstanbul)



13.1.11. Mesleğin Rekabet Analizi

Taksiciliğin diğer toplu taşıma araçları ile nasıl bir rekabet ilişkisine sahip olduğunu anlayabilmek için proje kapsamında gerçekleştirilen esnaf ve müşteri anketlerinden elde edilen sonuçlar kullanılmış ve rekabet analizine ait aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede, mevcut toplu taşıma araçları arasında rekabet değerlemesi, “müşteriler” ve “sektöre yeni giriş” başlıkları altında mesleğin rekabet analizine yer verilmektedir.

Rakipler

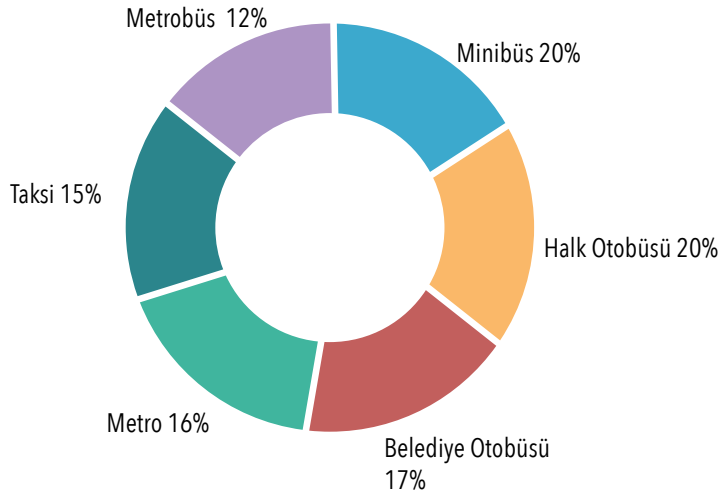
Taksicilik de dâhil olmak üzere şehir içi toplu taşımada yer alan araçlara dair mesleklerin rekabet analizlerini Türkiye’yi temsil edecek şekilde ele almak veri eksikliğinden dolayı pek mümkün görünmemektedir. Bu bağlamda bu bölümde yapılacak analizlerde proje kapsamında gerçekleştirilen anket verileri kullanılmıştır.

Rekabet analizi çerçevesinde, çeşitli kriterler göz önünde bulundurularak taksicilik mesleğinin diğer şehir içi toplu taşıma araçları ile karşılaştırılması amaçlanmıştır. Bu bağlamda dikkate alınan kriterler; müşteri tercihleri, araçların kullanım sıklığı, güvenilirliği, erişilebilirliği, tercih edilme nedeni ve müşteri memnuniyetidir. Bu kriterler, ayrıca, sektörün rekabet yapısını anlamakta kullanılacak bilgilerdendir.

Her ne kadar taksiler bazı esnaflar tarafından toplu taşıma aracı olarak değerlendirilmese de sektörde toplu taşıma aracı olarak nitelendirilmekte olup, diğer toplu taşıma aracı olarak yoğunlukla kullanılan minibüs, halk otobüsü ve belediye otobüsü ile rekabet etmek durumunda kalmaktadır. Bunlara ilave olarak metro olan şehirlerde metro ve İstanbul'da metrobüs de kullanım yoğunluğu açısından önemli bir rakip olabilme potansiyeline sahiptir. Ancak tüm Türkiye için metro ve metrobüsün de içinde bulunduğu toplu bir analiz yapmak, bu araçların belli illerde olmasından dolayı yanıltıcı sonuçlar verecektir. Bu bağlamda müşterilerin tercihleri raporlanırken İstanbul için ayrı, İstanbul hariç metro bulunan iller (Adana, Ankara, Bursa ve İzmir) için ayrı ve bu şehirlerin dışında kalan diğer iller için ayrı bir değerlendirme yapılmış; bunlar farklı grafiklerde gösterilmiştir.

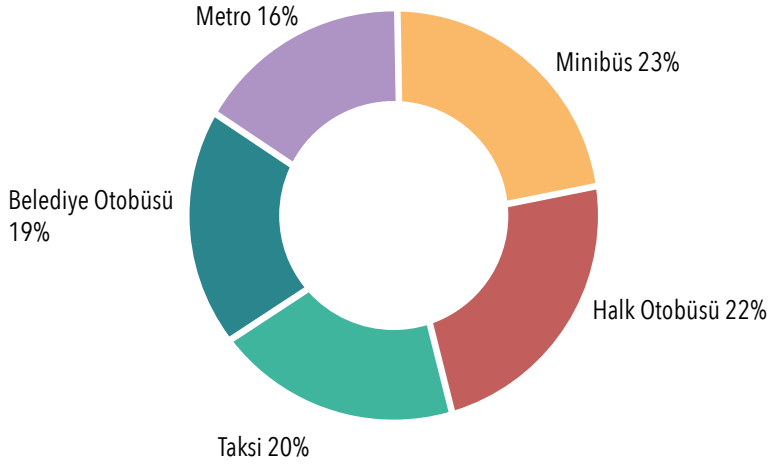
Şekil 63'te İstanbul'daki kullanıcıların toplu taşıma tercihleri verilmiştir. Dağılımsal olarak dengeli bir kullanım gözükmeyle birlikte en çok tercih edilen araç minibüs ve halk otobüsü olup, ikinci sırada belediye otobüsü, üçüncü sırada metro, dördüncü sırada taksi yer almaktadır.⁸⁴ Taksicilik mesleği için minibüs ve otobüsler güzergâh, sefer sayısı ve zamanlama açısından rakip olarak algılanmamakta, metro ise, özellikle İstanbul'da, yüzdesel dağılım açısından rakip olarak görülmektedir.

Şekil 63. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri(İstanbul)

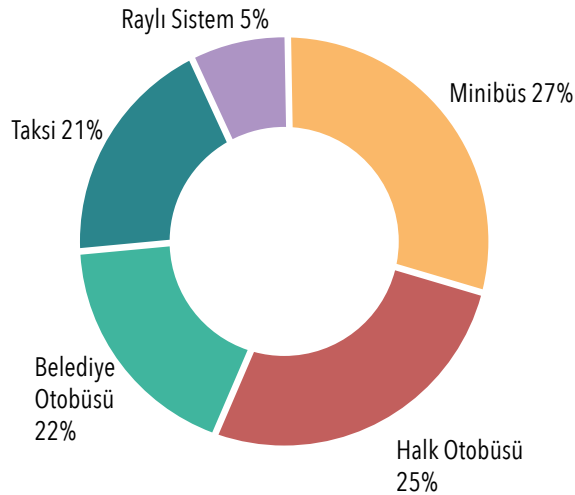


İstanbul dışında metro ağına sahip diğer iller olan Adana, Ankara, Bursa ve İzmir için toplu taşımada müşteri tercihleri **Şekil 64**'te verilmiştir. Bu illerde de minibüs yine en çok tercih edilen toplu taşıma aracı olmuş; onu, ikinci sırada halk otobüsü takip etmiştir. Taksi ise İstanbul'daki duruma kıyasla metro olan illerde kullanım olarak üçüncü sırada yer almaktadır. Bu bağlamda İstanbul hariç metrolu illerde taksilere en yakın rakip, halk otobüsü olarak karşımıza çıkmaktadır. Belediye otobüsü ve metro bunları takip etmektedir.

⁸⁴ Grafikte eşit olarak görünse de minibüs çok az farkla en çok tercih edilen toplu taşıma aracıdır.

Şekil 64. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri (İstanbul Hariç Metrolu İller)

Son olarak metro olan iller ve İstanbul dışında kalan şehirler için, müşterilerin toplu taşıma tercihleri **Şekil 65**'te verilmiştir.⁸⁵ Türkiye'nin büyük illerini dışarda bıraktığımızda, minibüsün yüzdesini artırarak en çok tercih edilen araç olduğu; taksinin ise %21'lik bir tercih oranı olmasına rağmen en az kullanılan toplu taşıma aracı olduğu görülmektedir. Sonuç olarak, Türkiye'de şehir içi taşımacılıkta en çok tercih edilen aracın minibüs olduğu; taksinin ise gerek fiyatından gerekse kullanım amacından dolayı yoğun olarak tercih edilmese de yadsınamayacak oranda diğer toplu taşıma araçları ile rekabet edebildiği görülmektedir. Önceki bölümlerde verilen esnaf rakamları da bunu doğrular niteliktedir.

Şekil 65. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri (İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye)

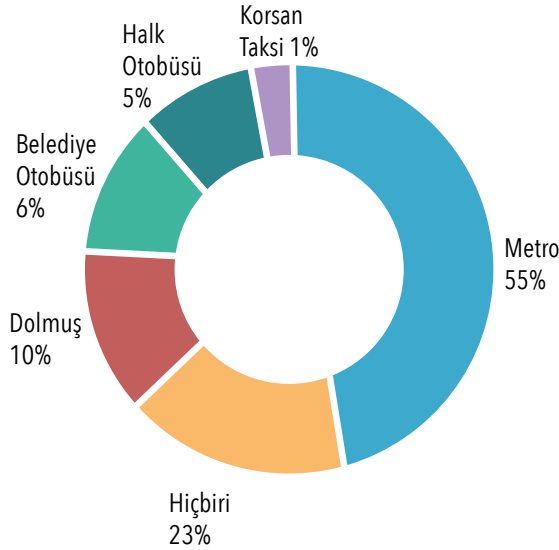
Sektördeki rekabeti anlamak adına, müşterilerin yanında taksicilerin rakip olarak kimleri gördüğü bilgisi de önem taşımaktadır. Taksilerin rekabet ettikleri araçlar temelde otobüsler ve minibüslerdir. Bunlara ilave olarak metro olan şehirlerde metro ve İstanbul'da metrobüs de kullanım yoğunluğu açısından önemli bir rakip olabilme potansiyeline sa-

⁸⁵ Şekilde yer alan raylı sistem bazı illerde yer alan tramvay gibi ulaşım araçlarına aittir.

hiptir. Ancak tüm Türkiye için metro ve metrobüsün de içinde bulunduğu toplu bir analiz yapmak bu araçların belli illerde olmasından dolayı yanıltıcı sonuçlar verebilecektir. Bu bağlamda **Şekil 66** ve **67**'de yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı, İstanbul, İstanbul dışında metro bulunan şehirler ve diğer şehirler için ayrı ayrı olmak üzere taksicilerin sektörde kimleri rakip olarak gördüğü verilmiştir.

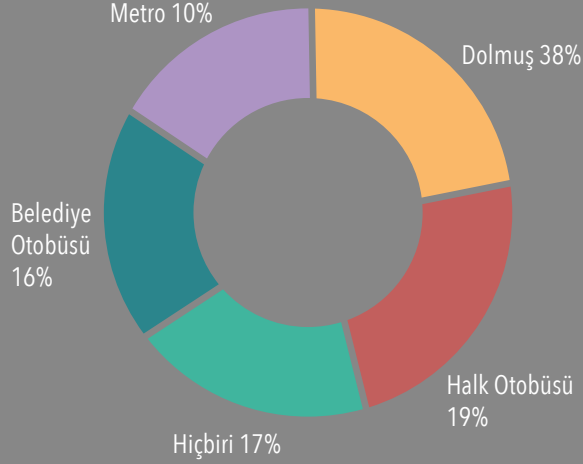
Sadece İstanbul ili dikkate alındığında, taksilerin toplu taşıma aracından ziyade daha kişiye özel ulaşım aracı olarak görülmesinden dolayı, taksicilerin %23'ü hiçbir toplu taşıma aracını kendine rakip olarak görmemektedir. Diğer taraftan özellikle İstanbul'da sıklıkla rastlanan, odak grup toplantıları ve iyi uygulama ziyaretlerinde de sıklıkla dile getirilen bir sorun olan korsan taksilerin -%1 gibi düşük bir oran çıkmasına rağmen- taksiciler tarafından rakip olarak görüldüğü ifade edilmiştir. Ayrıca taksicilerin günlük iş yapma kapasitesini engellediklerini düşündüğü ve rakip olarak gördüğü toplu taşıma araçlarının arasında %10'luk bir oran ile minibüs ve %6'lık oran ile belediye otobüsü gelmektedir. Taksicilerin özellikle İstanbul'da her yöne gidebilmesi ve sefer sıklığı açısından %55 gibi büyük bir oranla metroyu rakip olarak gördüğü tespit edilmiştir (**Şekil 66**). Yurt dışında metro ve taksilerin birbirine entegre şekilde çalıştığı yapılan araştırmalar ve yerinde incelemelerde görülmüş; ülkemizde de metro-taksi entegrasyonunun sağlanarak, metro ve metrobüs durakları çıkışında taksi bekleme yerlerinin yapılması ile müşterilerin metro ile taksiyi birlikte kullanmaları mümkün kılınabilmelidir.

Şekil 66. Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul)



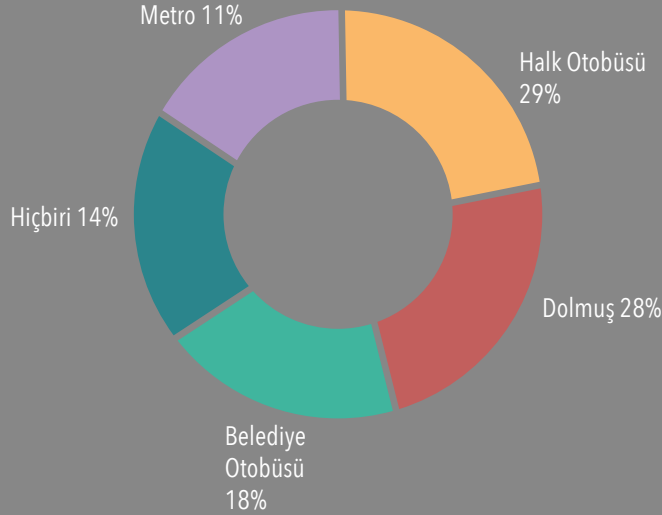
Yine aynı rakip algısına ilişkin soru İstanbul hariç metrolu illerin bulunduğu yerdeki taksiciler tarafından değerlendirildiğinde taksicilerin, günlük iş yapma kapasitesini engellediklerini düşündüğü ve rakip olarak gördüğü toplu taşıma araçlarının başında %38'lik bir oranla minibüs; %19'luk oranla halk otobüsü; %16 oran ile belediye otobüsü gelmektedir. Bu rakip araçları %10'luk rakip görme oranı ile metronun takip ettiği görülmektedir (**Şekil 67**). Taksicilerin İstanbul hariç metrolu illerde yine İstanbul'da olduğu gibi %17 oranla hiçbir toplu taşıma aracını rakip olarak görmediği tespit edilmiştir.

Şekil 67. Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul Hariç Metrolu İller)



Son olarak, İstanbul ve metrolu iller hariç tüm Türkiye için değerlendirme yapıldığında, taksicilerin günlük işlerini olumsuz olarak etkilediğini düşündüğü toplu taşıma araçları listesinin başında %29 oranla halk otobüsü ve %28 oranla minibüs gelmektedir (**Şekil 68**). Metro olarak adlandırılan kısım ise metronun olmadığı ve fakat raylı taşımacılığın yapıldığı illeri içermekte olup, %11 gibi bir orana sahiptir.

Şekil 68. Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye)



- Müşteriler

Rekabet analizlerinde önemli bir diğer nokta kullanıcı yapısının belirlenmesidir. Bu bağlamda **Tablo 43**'te çeşitli sosyo-ekonomik özelliklere göre müşterilerin toplu taşıma aracı tercihleri yer almaktadır. Öncelikle tabloda göze çarpan ilk husus, hemen hemen tüm özelliklere göre en çok tercih edilen toplu taşıma aracının minibüs olduğudur. Hem kadınların hem de erkeklerin taksiyi 4. sırada tercih ettikleri görülmektedir. Yapılan anket çalışması

sonucunda kadınların %11,7'si, erkeklerin ise %11,9'u taksiyi toplu taşıma aracı olarak tercih etmektedir. Yaş kriterine göre değerlendirme yapıldığında çoğunlukla 30-44 yaş ve 60 yaş üzeri müşterilerin taksiyi tercih ettiği görülmektedir.

Tablo 43. Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi

	Cinsiyet		Medeni Durum		Yaş			
	Kadın	Erkek	Evli	Evli Olmayan	15-29	30-44	45-59	60+
Taksi	11.7	11.9	12.6	11.1	10.3	12.9	10.8	14.3
Minibüs	39.1	43.5	43.8	40.8	43.5	42.6	35.2	14.3
Halk Otobüsü	26.2	24.0	27.1	22.9	22	25.8	29.7	42.9
Metro	2.5	3.4	1.8	4.1	4	0.03	6.3	4.8
Belediye Otobüsü	12.6	14.8	12.8	15.1	15.8	12.5	14.4	23.8
Metrobüs	7.9	2.5	1.8	6	4.4	5.7	3.6	0

Kadın ve erkeklerin ilk tercihlerinin minibüs, ikinci tercihlerinin halk otobüsü olması, taksicilerin sektördeki en önemli rakiplerinin minibüs ve halk otobüsü olduğunu göstermektedir. Hem evli hem de evli olmayanlar için yine 4. sırada tercih edilen toplu taşıma aracı taksi olmuş, evlilerin evli olmayanlara göre %1,5'luk bir farkla daha fazla taksi kullanımını tercih ettiği görülmüştür.

Taksinin toplu taşıma aracından ziyade daha çok kişiye özel hizmet verdiği ve ücretinin de diğer taşıma araçlarına kıyasla daha yüksek olmasından dolayı gelir grubundaki artışa göre taksi kullanım tercihinin arttığı görülmektedir. Bu sebeple ücretlerin, toplu taşıma araç tercihlerinde oynadığı rol de görmek mümkün olmaktadır. Gelir düzeyi 1.000 TL altı ve 1.000-1.999 TL aralığındaki müşterilerin tercihlerinin daha çok belediye otobüsü, halk otobüsü ve minibüs gibi daha düşük ücretli araçlar olduğu; geliri 3.000 TL ve üzerindeki müşterilerin ise öncelikle minibüsü, ikinci sırada ise güvenlik ve konforundan dolayı taksiyi tercih ettikleri tespit edilmiştir (**Tablo 44**). Gelir durumuna göre incelendiğinde ise, en düşük gelir grubu olan 1.000 TL altı için en çok tercih edilen toplu taşıma aracının belediye otobüsü olduğu; bunu, aynı orana sahip minibüs ve halk otobüsünün takip ettiği görülmektedir. 4.000 TL'ye kadar olan tüm 1.000'er TL'lik dilimlerde minibüs birinci, halk otobüsü ikinci sıradadır. 4.000-4.999 TL aralığında gelire sahip olanların tercih sıralaması az farkla halk otobüsü lehine dönmüştür. 5.000 TL ve üstü gelire sahip olanlarda ise beklenildiği gibi en çok tercih edilen araç taksi olmuştur. Bunu minibüs takip etmiştir. Sonuç olarak özellikle yüksek gelir grubunun açık ara en çok tercih ettiği araç taksi olarak belirlenmiştir.

Tablo 44. Gelir Durumuna Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi

	Gelir					
	1000 TL altı	1000 - 1999 TL	2000 - 2999 TL	3000 - 3999 TL	4000 - 4999 TL	5000 TL üstü
Taksi	4.6	5.5	9.10	14.5	19.2	34.6
Minibüs	29.5	45.1	48.90	38.9	29.5	30.8
Halk Otobüsü	29.5	22.7	24.50	29	32.1	12.3

	Gelir					
	1000 TL altı	1000 - 1999 TL	2000 - 2999 TL	3000 - 3999 TL	4000 - 4999 TL	5000 TL üstü
Metro	2.3	4.8	1.50	3.6	2.6	3.7
Belediye Otobüsü	34.1	19.0	12.10	9.8	12.8	6.2
Metrobüs	0	2.9	3.90	4.1	3.8	12.4

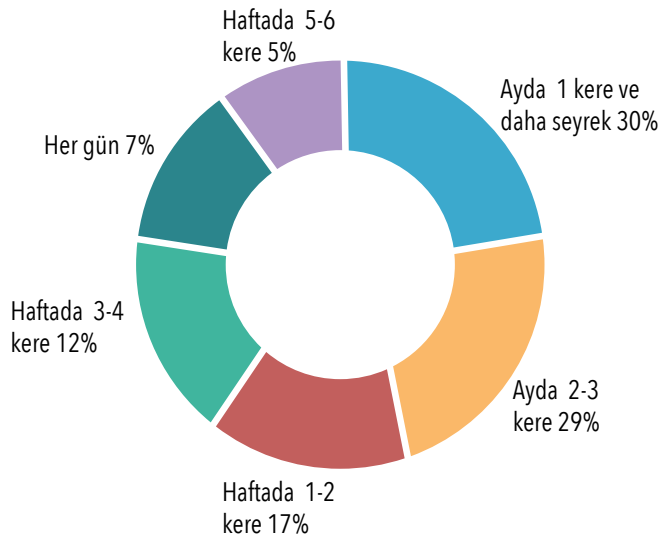
Son olarak eğitim düzeyine göre taksi kullanım tercihleri değerlendirildiğinde ise, her eğitim grubu için müşterilerin birinci tercihlerinin yine minibüs olduğu; eğitim düzeyi arttıkça taksiyi tercih etme oranının da arttığı görülmektedir (**Tablo 45**).

Tablo 45. Eğitim Durumuna Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi

	Eğitim					
	Mezuniyeti yok	İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön lisans	Lisans ve üzeri
Taksi	0	8.8	9.2	10.6	18.1	19.7
Minibüs	42.8	38.3	47.7	43.4	43.1	32.3
Halk Otobüsü	28.6	34.3	23.5	24.3	22.1	21.3
Metro	0	2.9	2	4.5	0	0.7
Belediye Otobüsü	28.6	14.7	15	13.1	15.3	14.9
Metrobüs	0	1	2.6	4.1	1.4	11.1

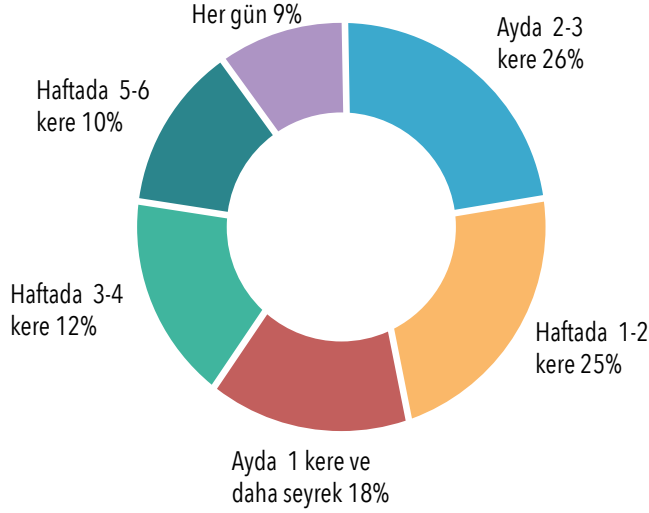
Taksi kullanımının gelir düzeyi ile doğrudan ilişkisi olması nedeni ile taksi kullanım sıklığı diğer toplu taşıma araçlarına göre daha düşük olmasına rağmen, her gün taksi kullananların oranının %7 olduğu görülmektedir (**Şekil 69**). Bu oran, İstanbul ilindeki müşterinin gözünden bakıldığında her gün taksi kullanımı %9'a çıkmaktadır (**Şekil 70**). İstanbul hariç diğer iller dikkate alındığında ayda 1 kere ve daha seyrek taksi kullananların oranı %30; ayda 2-3 kere tercih edenlerin oranı ise %29 civarındadır.

Şekil 69. Taksi Kullanım Sıklığı (İstanbul Hariç Diğer İller)



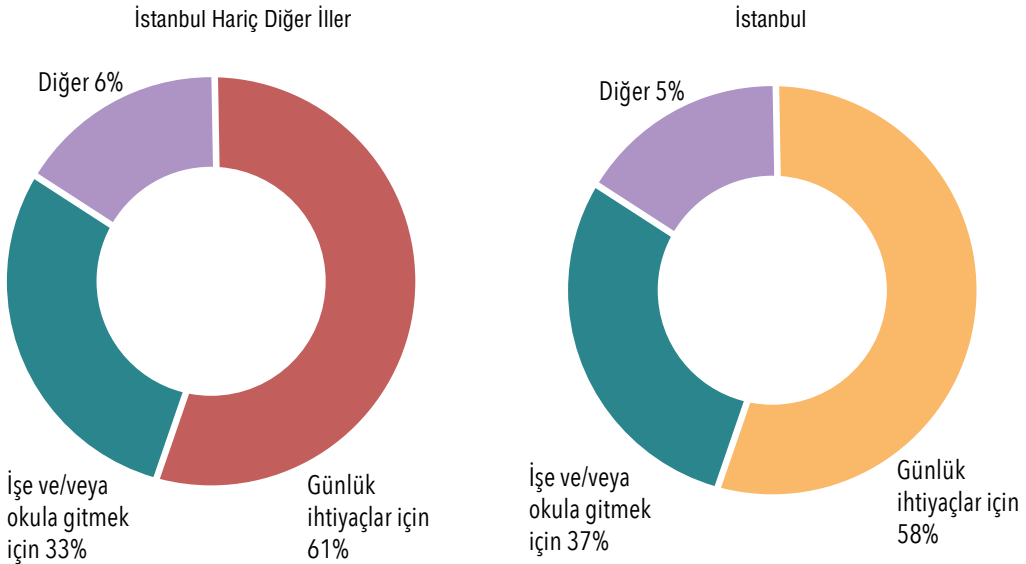
İstanbul ilindeki durum değerlendirildiğinde haftada 1-2 kere taksi kullananların oranının %25'e ulaştığı görülmektedir (**Şekil 70**). Trafik yoğun ve ulaşımın zor olduğu İstanbul'da taksi, hem kişiye özel olması hem de trafikte farklı güzergâhları kullanabilmesiyle tercih sebebi olmaktadır.

Şekil 70. Taksi Kullanım Sıklığı-İstanbul



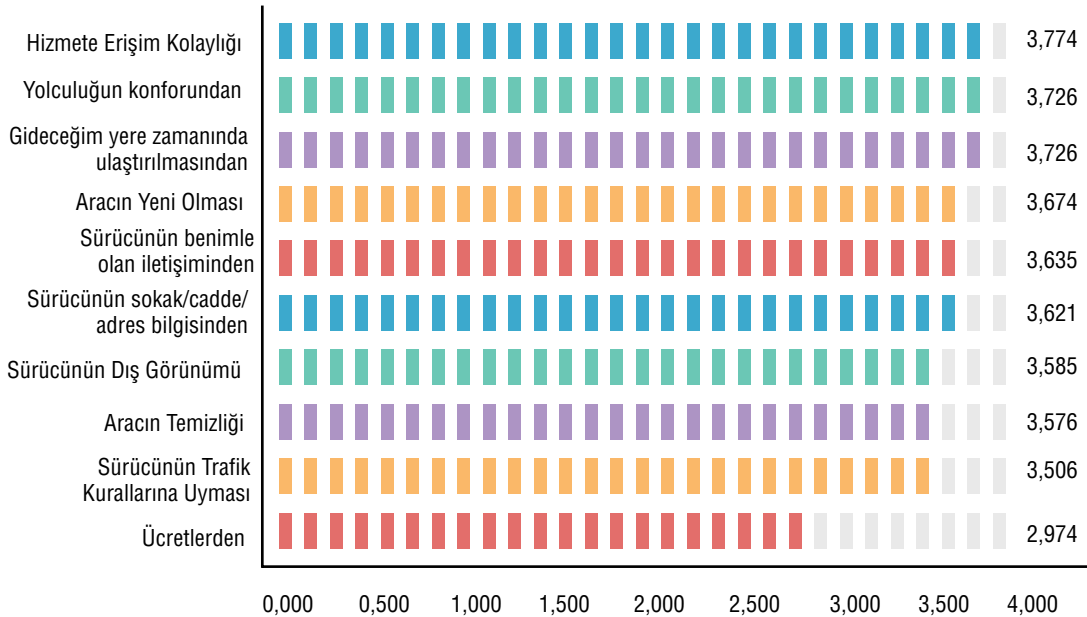
Öte yandan taksi kullanım nedenleri incelendiğinde, İstanbul hariç diğer illerde yer alan katılımcıların %61'i günlük ihtiyaçları için taksi kullanırken, %33'ünün iş veya okula gitmek için kullandığı görülmektedir (**Şekil 71**). İstanbul'da ise günlük ihtiyaçlar için taksi kullanımı oransal olarak az bir düşüş göstermekte olup, katılımcıların %58'i taksi kullanmaktadır, %37'lik kesim ise işe veya okula gitmek için taksi kullandığını belirtmiştir. Özellikle İstanbul'da kullanılabilir toplu taşıma aracı olarak metro, metrobüs ve minibüsler daha sıklıkla tercih edildiği için taksi kullanım sebepleri de bu çeşitliliğe uygun olarak değişiklik göstermektedir.

Şekil 71. Taksi Kullanma Nedeni



Ankette, katılımcıların ilgili kriterlere göre memnuniyet düzeylerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunum” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buna göre verilen cevaplardan, her kriter için ortalama memnuniyet puanları hesaplanmış ve sonuçlar **Şekil 72**’de verilmiştir. Şekle göre taksilerde en çok memnun olunan kriter “hizmete erişim kolaylığı” çıkmıştır. Her ne kadar elde edilen sonuçlar birbirine yakın değerlere sahipse de, hareket etmeleri için minibüs veya belediye/halk otobüsleri gibi herhangi bir zaman kısıtlaması olmayan taksilerin hizmete erişimi daha kolay olmakta; bir telefon ile müşterinin bulunduğu adrese ulaşarak hizmet verebilmektedirler. Katılımcıların taksilerde ikinci derecede memnun oldukları kriter ise “yolculuğun konforlu olması” şeklinde tespit edilmiştir. Diğer toplu taşıma araçlarında ayakta kalma, sıkışıklık yaşama, ulaşılması istenen adrese uzak kalma gibi çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalılabilmektedir. Fakat taksi ile gerçekleştirilen yolculukta bu sorunlarla karşılaşmadığı ve taksinin kişiye özel olarak hizmet vermesinden ötürü daha fazla konfor ile gidilecek adrese zamanında ulaşımın sağlanması mümkün kılınmaktadır. Bu sebeple müşterilerin taksiden memnuniyet dereceleri yüksek olarak tespit edilmiştir. Sonuçlara bakıldığında göze çarpan bir diğer nokta, müşterilerin, taksilerin yeni olmasından, şoförün kendileri ile iletişiminden, şoförün dış görünümünden ve aracın genel temizliğinden memnuniyet duydukları; ancak ücretlerin yüksek olmasından dolayı memnuniyet düzeylerinin düştüğü görülmektedir. Memnuniyet sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, ilgili kriterlerle alakalı olarak, yolcuların taksilerden genel olarak memnun olduğu anlaşılmaktadır.

Şekil 72. Taksiden Memnuniyet



Sektöre Yeni Girişler

Sektöre yeni girişleri incelerken, tüm ulaştırma sektörü esnafını ilgilendiren tahditli plaka uygulamasından da kısaca bahsetmek gerekmektedir. Bu bağlamda, ülkemizde hızla artan nüfus, gelişen yerleşim ve iş alanları ve çoğalan yolcu sayısı karşısında vatandaşların ulaşım

ihtiyaçlarının daha kolay ve hızlı bir şekilde karşılanması amacıyla, bir plan ve program çerçevesinde, plaka sınırlaması uygulanan illerde taksi, minibüs ve dolmuşlara verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esasları 03.05.1986 tarih ve 19096 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 02.04.1986 gün ve 10553 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenmiştir. Daha sonra söz konusu Bakanlar Kurulu kararında; 90/390, 91/1780, 94/6311, 95/7212 sayılı Bakanlar Kurulu kararları ile değişiklikler yapıldıktan sonra, en son olarak 04.06.1998 tarih ve 23362 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 98/11158 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yapılan değişiklikler sonucunda tahditli ticari plaka verilmesinde uyulacak usul ve esaslara son şekli verilmiştir. Bu karara göre;

1- Vatandaşın ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve disiplin altına alınması; korsan taşımacılığın önlenmesi ve fiilen çalışmakta olan şoför esnafının haklarının korunması maksadı ile taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına verilecek olan ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esaslarının tespit edilmesi kararın amacı oluşturmaktadır.

2- Ticari plaka verilebilmesi için taksi, dolmuş ve minibüslerde şoförlük mesleğinin geçim kaynağı olarak seçilmiş olması, sürekli olarak icra edildiğinin beyan edilmesi ve şoförler odasına üye olunması şartları aranırken; servis araçlarında ise şoförlük mesleğinin geçim kaynağı olarak seçildiğinin beyan edilmesi, esnaf odasına üye olunması veya ticaret odaları-na kayıtlı taşımacı şirketlerce şehir içinde taşımacılık yapılması şartları aranmaktadır.

3- Nüfus artışı ve şehrin ulaşım planı dikkate alınmak suretiyle o il ve ilçenin toplu taşıma ihtiyacı trafik komisyonu tarafından düzenlenecek bir raporla İçişleri Bakanlığına bildirilecek; hâlen plaka tahdidi uygulanan illerde taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçları için tespit edilen ticari plaka sayısının arttırılması, iade edilenler ile henüz tahsis edilmemiş olanlar dâhil, bunların trafik komisyonlarınca dağıtılması İçişleri Bakanının onayı ile gerçekleştirilecektir.

“Tahditli ticari plaka uygulamasına izin veren” 10553 sayılı Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı, 04/06/1998 tarih ve 23362 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 98/11158 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla değişiklikler yapılarak bugünkü hâline getirilmiştir. Bu karara göre; il trafik komisyonlarınca plaka tahdidi kararı alınması hâlinde, o il ve ilçelerinde yeniden trafiğe çıkacak taksi, dolmuş ve minibüslere verilecek ticari plakaların sayısının arttırılması, iade edilenler ile henüz tahsis edilmemiş olanlar dâhil, bunların trafik komisyonlarınca dağıtılması il trafik komisyonlarınca değerlendirilecek, bu değerlendirmenin sonucunda düzenlenecek bir raporla İçişleri Bakanlığına sunulacak ve alınan bu kararlar İçişleri Bakanının onayı ile yürürlük kazanacaktır.

Yukarıda belirtilen kararlar çerçevesinde yürütülen tahditli plaka uygulamasında, sektöre yeni giriş yapacak esnafın sayı olarak kontrol altında tutulması amaçlanmakta olup, sektörde hâlihazırda faaliyet gösteren esnafın iş potansiyelini düşürmeden hizmet verilmesine yönelik düzenleme yapılması sağlanmaktadır. Ancak her ne kadar amaç esnafın iş potansiyelini arttırmak ve araç sayısını kontrol altında tutmak olsa da, tahditli plaka uygulamasında ortaya çıkan en önemli sorun, belli sayıda taksinin ilde hizmet vermesinden dolayı

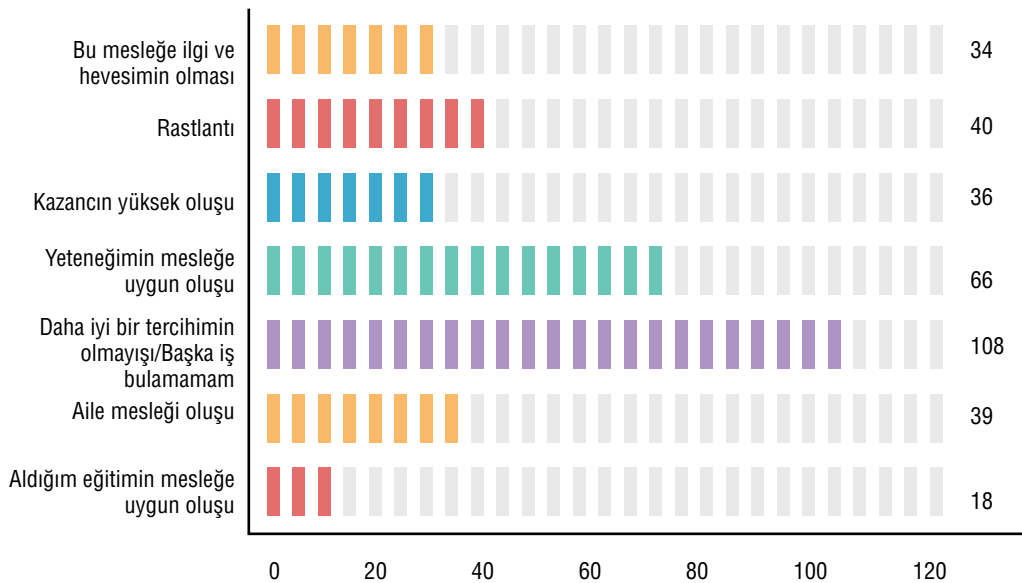
rekabetin ortadan kalkacağı ve sadece tahditli plakaya sahip taksicilerin rant elde edeceği bir sistem ortaya çıkmaktadır. Bu durum da, sektöre yeni giriş yapmak isteyen esnafı olumsuz olarak etkilemektedir.

Sektöre yeni girişleri incelerken ilk olarak taksicilik mesleğinin ne için tercih edildiğini anlamak önemlidir. **Şekil 73** ve **Şekil 74**'te sırasıyla şoförlerin ve esnafın mesleği tercih etme nedenlerine yer verilmektedir. Ankette katılımcılardan, mesleği seçmelerindeki en önemli üç etkeni sırayla belirtmeleri istenmiştir. Bu değişken raporlanırken, kişilerin ilk tercih etme nedenine üç, ikinci tercih etme nedenine iki ve üçüncü tercih etme nedenine bir vermek suretiyle toplam tercih puanları oluşturulmuştur. **Şekil 73** ve **Şekil 74**'te her bir kriter için hesaplanmış puanlar yer almaktadır.

Odak grup toplantılarında esnafar, çalıştıkları şoförlerin niteliklerinin çok yüksek olmadığını belirtmişlerdir. Şekle bakıldığında bu görüşü destekler nitelikte şoförlerin, bu mesleği en çok tercih etme nedeni olarak daha iyi bir iş bulamadıklarını belirttikleri görülmektedir. Benzer bir çıkarım, katılımcıların en az tercih etme nedenlerinden biri olarak bu mesleğe karşı ilgi ve heveslerinin olduğunu bildirmelerinden yapılabilmektedir. Mesleği seçme nedeni olarak rastlantı seçeneğinin en çok tercih edilen üçüncü neden olması da bu olguyu doğrular niteliktedir.

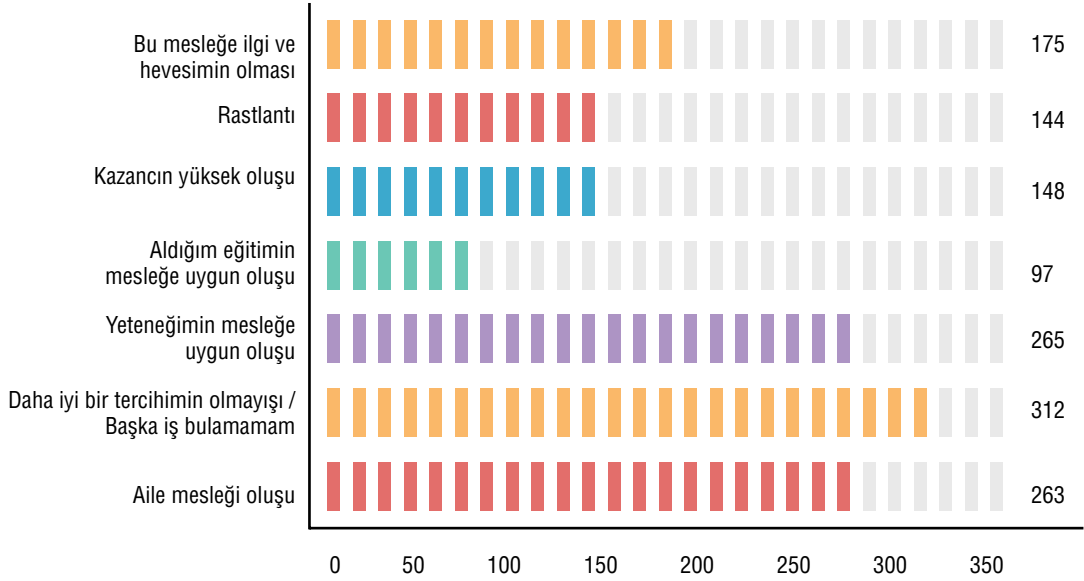
Şoförlerin mesleği seçmesinde etkili olan ilk neden olarak, daha iyi bir tercihi veya başka bir iş imkânının olmaması şeklinde ifade edilmiştir. İkinci neden ise, yeteneklerini bu işe yatkın olduğunu düşünmeleri olmuştur. Ancak ilk nedenle karşılaştırıldığında arada büyük puan farkı bulunmaktadır. Çok fazla olmasa da aile mesleği etkisi şoförlük için göze çarpmaktadır. Kazanç sebebiyle bu işi seçenler diğer sebeplerle kıyaslandığında az sayıdadır. **Şekil 73**'te gözlemlenen önemli sonuçlardan biri, bu işi seçenlerin, rastlantı sonucunu ifade etmeleri olmuştur. Bu da daha iyi bir iş bulamamalarının doğal bir sonucu olarak, tesadüfen karşılarına çıkan işi kabul etmelerine yol açtığı şeklinde yorumlanabilir.

Şekil 73. Taksiciliği Seçme Sebebi(Şoför)



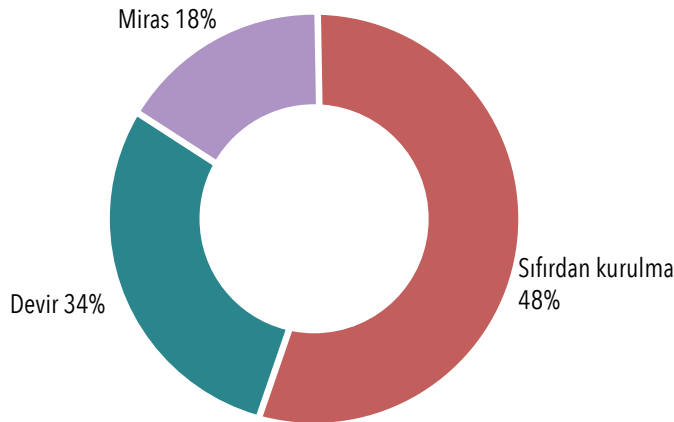
Esnafların mesleği seçmelerindeki en önemli nedenler sorgulanmış olup, şoförlere benzer şekilde mesleği tercihteki en önemli sebep daha iyi bir tercih olmaması şeklinde çıkmıştır. Bu durum, mesleğin cazibesinin yalnızca şoförler için değil, esnaflar için de olmadığı anlamına gelmektedir. Esnaflar mesleği seçmede en önemli ikinci neden olarak, yine şoförlere benzer şekilde, yeteneklerinin mesleğe yatkın oluşunu seçmişlerdir. Önemli bir diğer meslek seçme nedeni de, aile mesleği oluşudur..

Şekil 74. Esnafın Taksiciliği Seçme Sebebi



Esnafların işe başlama şekilleri incelendiğinde, %48 ile en çok sıfırdan işe başlamanın; bunu %34 ile devir alma ve %18 ile mirasın takip ettiği görülmektedir. Her ne kadar en büyük pay sıfırdan kurulmada olsa da mesleğe yeni girişin o kadar da çok olmadığı anlaşılmaktadır (**Şekil 75**).

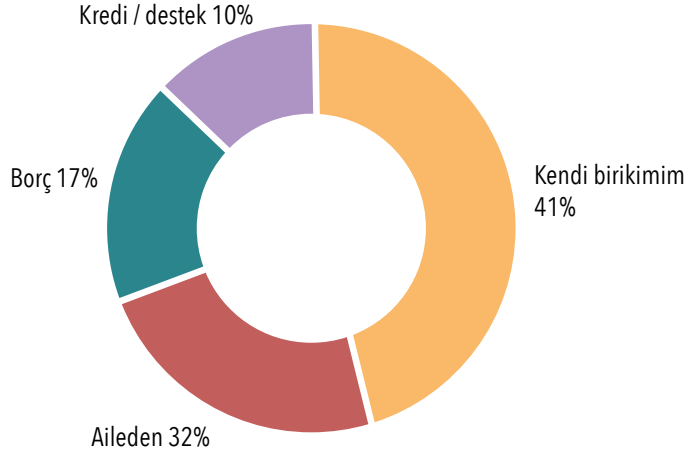
Şekil 75. Esnafların İşe Başlangıç Şekli



Türkiye'deki hemen hemen tüm alanlarda olduğu gibi, taksicilik için gerekli sermayenin de iç finansman yöntemiyle (kendi birikimi veya aileden) tedarik edildiği görülmektedir

(**Şekil 76**) İşe başlayanların başlangıç sermayelerinin ise çoğunlukla iç finansmanla karşılandığı (%41 kendi, %32 aile), dışarıdan kaynağa çok başvurulmadığı görülmektedir (**Şekil 76**). Borç alanların oranı %17 iken, borcu resmî kanallardan yani bankadan alanların oranı yalnızca %10'dur. Ülkemizde görece olarak yüksek seyreden faiz oranları bu oranın düşük olmasının bir sebebi olarak düşünülmektedir.

Şekil 76. İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı



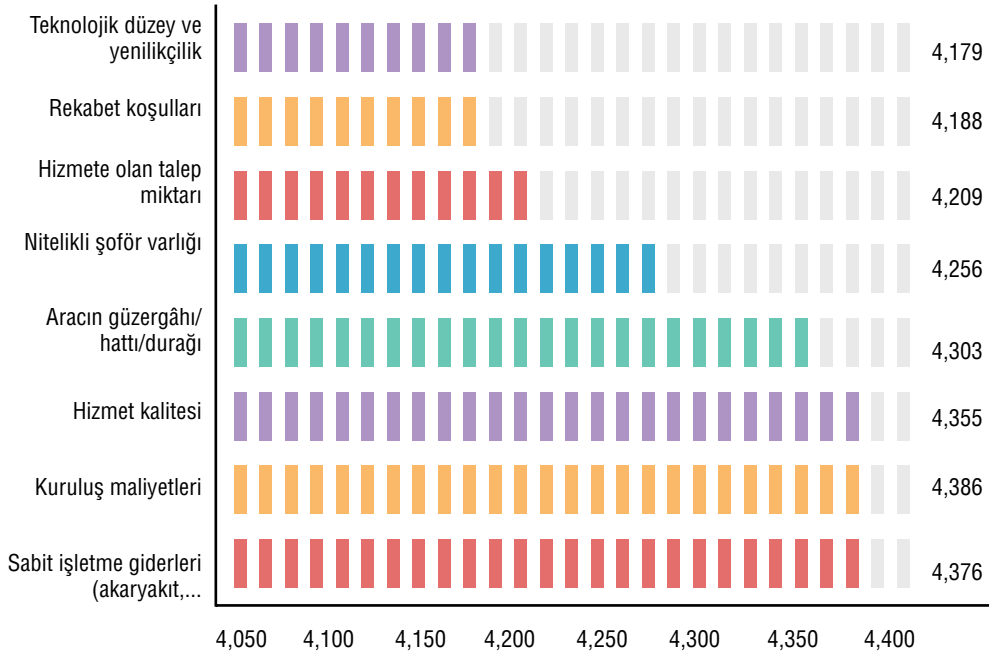
Şekil 77'de esnafların işe başlarken yaptıkları hazırlıklara ilişkin kriterlerin, **Şekil 73** ve **Şekil 74** için anlatıldığı şekilde hesaplanan tercih puanları verilmektedir. Buna göre esnaflar işe başlarken çoğunlukla ya yakınlarına danışmakta ya da kendileri araştırma yapmaktadır. Esnaflar işe başlarken profesyonel yardım almak yerine diğer kanalları kullanmayı tercih etmektedir. Esnafların %77'si işe başlarken ya kendileri araştırmış ya yakınlarına danışmış ya da daha önce bu işi yapanlara danışmıştır (**Şekil 77**).

Şekil 77. İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar



Son olarak **Şekil 78**'de, esnaflarca vurgulanan, mesleğe yeni girenlerin dikkat etmesi gereken hususların almış olduğu ortalama önem puanları verilmiştir. Bu değerlendirmelere göre ilk iki sırada esnafların katlanmak zorunda oldukları maliyetler göze çarpmaktadır. Sabit işletme giderleri ve kuruluş maliyetleri sektöre yeni giriş yapacaklar için dikkat edilmesi gereken hususlar olarak en başta yer almaktadır. Ardından, müşteri memnuniyetini sağlayabilmek adına hizmet kalitesine dikkat edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Her ne kadar tüm hususların önem puanları birbirine yakın çıksa da, esnafların teknoloji düzeyi ve yenilikçilik konularına daha az önem verdiği görülmektedir. Odak grup toplantıları ve iyi uygulama ziyaretlerinde görüşülen taksici esnaf ve şoförlerinin en çok dile getirdiği husus, araçların teknolojik olarak emniyet ve güvenlik donanımlarının sağlanması gerekliliği olmasına rağmen, uygulanan ankette teknoloji düzeyi ve yenilikçilik algısının önem sırasında en düşük sırada olması çelişki yaratmıştır.

Şekil 78. Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar



Sonuç olarak yukarıda anlatılanlar ışığında taksilerin şehir içi toplu taşımada en büyük paya sahip olmasa da toplu taşıma aracından ziyade kişiye özel hizmet verdiği düşünüldüğünde en çok tercih edilen araçlar arasında yer aldığı söylenebilir. Sektördeki en önemli rakibinin ise minibüs ve metrolar olduğu sonucuna ulaşmak mümkündür.

13.1.12. Mesleğin SWOT Analizi

Taksicilik mesleğine ilişkin gerçekleştirilen tüm odak grup toplantıları, iyi uygulama örnekleri, büyük şirket incelemeleri, anket ve yurt dışı incelemeleri neticesinde elde edilen bilgiler ışığında mesleğe ait güçlü-zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler şu şekilde özetlenebilir:

Güçlü Yönler

- Türkiye genelinde taksicilik mesleğini gerçekleştiren esnaf sayısının 2015 verilerine göre 76.591 civarında olması; diğer toplu taşıma araçlarına entegre hizmet vermenin yanında özerk çalıştıkları için sektörde önemli bir yer işgal etmeleri,

- Meslek bazında ihtisaslaşma ve mesleki dayanışmanın yüksek olduğu bir meslek grubu olması,
- Yöneticilerinin veya oda temsilcilerinin kendi meslek grubunun içerisinde olması,
- Dayanışma, sosyal yardımlaşma ve yeniliklere açık çalışanların meslekte yer alması,
- Bu meslekte çalışanların eğitim seviyesinde giderek artan bir düzeyin oluşması,
- Esnafın ve şoförlerin teknolojik yeniliklere açık ve hızla adapte olabilmesi,
- Gidilecek yere müşteriye daha hızlı, konforlu ve kişiye özel (herhangi bir sıkışıklık yaşamadan) bir şekilde ulaştırmasını sağlaması,
- Düzenlenen mevzuat gereğince, araçların en eski modellerinin bile en fazla 5 yıllık olması; bu sayede, araçların sürekli yenilenme zorunluluğu olduğu için daha teknolojik ve yeni model araçlarla müşteriye hizmet sunulmasının mümkün olması,
- Meslek kuruluşlarının verdiği zorunlu eğitimler sayesinde sektörde daha bilinçli ve bilgili bir esnaf kitlesinin oluşması,
- Kolay örgütlenebilme ve hızlı karar alma yapısına sahip olmaları,
- Tüketici kesimi ile iç içe olabilmesi sayesinde birebir ilişki kurabilme kolaylığının olması,
- Tahditli plaka uygulamasından dolayı isteyen herkesin taksici olamaması; bu sayede mevcut taksici esnafının haklarının korunarak sektördeki yerlerinin sürekliliğinin sağlanması,
- Plaka sınırlaması nedeni ile plaka fiyatlarının sürekli yükselmesi,
- Şehir içinde mücavir alan dışındaki yerlerde, kısıtlama olmadan serbestçe hizmet verme hakkına sahip olunması.

Zayıf Yönler

- Yasal çalışma saati en fazla 8 saat olmasına rağmen, 12 saatlik vardiyalar hâlinde çalışılıyor olması,
- Zorunlu mali trafik sigorta maliyetlerinin, taksilerin sürekli trafikte olması ve kaza yapma risk oranının yüksek görülmesi nedeni ile pahalı olması,
- Taksilerde çalışan şoförlerin esnaf statüsünde olmamasından dolayı, esnaf odalarına kayıt olma zorunluluğunun ortadan kaldırılması neticesinde verilen eğitimlerden yararlanamamaları,
- Şoförlerin mesleği benimsememesi; günü kurtarmak adına geçici olarak bu işte çalışmayı seçmelerinden dolayı mesleğe bağlılığın gün geçtikçe azalması,
- Toplam aylık kazancın diğer toplu taşıma araçlarına göre nispeten az olması,
- Müşteriye sunulan hizmette standardın sağlanamaması; kalitenin geliştirilmesine yönelik eğilimlerin benimsenmemesi,
- Esnaf ve şoförlerin yabancı dil bilmemelerinden ötürü turist müşterilerle iletişim kuramaması,

- Meslekte geçici olarak çalışan şoförlerin yol ve güzergâh bilgisinin eksik olmasından dolayı müşteri memnuniyetsizliğinin yaşanması,
- Yetkililer tarafından istenen belgelerin çok olması,
- Krediye erişimde zorluk yaşamaları,
- Sermayelerinin az, yatırım ve istihdam maliyetlerinin yüksek olması,
- Şoförlerin esnaf odalarına kayıtlarının olmaması nedeni ile denetim, iletişim ve istatistiki veri toplama gibi konularda zorluk yaşanması,
- Bazı illerde nüfusa göre fazla sayıda taksi bulunmasından dolayı iş yapma olanağının bulunmaması,
- Yoğun trafik saatlerinde şoförün müşteri seçmesinden dolayı toplumda yarattığı olumsuz algı,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan 2013/KDGM-02 genelgesine göre taksilerin “yetkilendirilmiş oldukları belediye sınırlarından, bu sınırların dışına tek yönlü yolcu taşıma zorunluluğu” kapsamında ortaya çıkan “gidişi dolu-dönüşü boş” uygulamasından ötürü, götürdüğü müşteriyi geri getirme imkânı olmamasından kaynaklı kazanç kaybı yaşanması,
- Cep durakların sayılarının çok az olmasından (bazı yerlerde hiç olmamasından) dolayı trafikte sıkışıklık yaratmaları ve bunun da hem şoför, hem yolcu hem de trafikte bekleyen diğer sürücüler üzerinde strese yol açması,
- Kayıt dışının fazla olması sebebiyle esnafın mali durumunun ölçülememesi,
- Ticari taksi sahibi olmayan hatta bu meslekle ilgisi olmayan kişilere durak açma izninin verilmesi,
- UKOME’ler ile esnafın tabi olduğu kanunlar arasında uyumsuzlıklardan kaynaklı sorun yaşanması.

Fırsatlar

- MYK’da meslek tanımlarına ilişkin çalışmaların yapılmaya başlanması,
- Teknolojide hızlı gelişme ve verimlilik artışı yaşanması,
- Özel bankaların esnafa yönelik kredi çalışmaları yapmaları,
- Artan nüfusun yarattığı ulaşım talebi artışı,
- Bazı büyükşehirlerde toplu taşıma araçları ile entegre sistemin oluşturulmaya çalışılması,
- Yeni nesil araçların teknolojik olarak daha donanımlı olması sebebi ile daha lüks araçların hizmet vermesi,
- Mobese, GPS, GPRS, panik butonu gibi uygulamalarla güvenliğin daha ileri seviyede sağlanması için çalışmaların yoğunlaştırılması ve herkes tarafından kabul görmesi,

- Sektörün Avrupa Birliği standartlarına ulaştırılması için IRU'ya (Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı) üyelik yapılması ve mesleki kaliteyi yükseltmeye odaklanma çalışmaları,
- TaxiWorld Türkiye adında her sene İstanbul'da taksicilik fuarı düzenlenerek sektördeki yeni gelişmelerin esnaf ve şoförlerle paylaşılmasının mümkün kılınması.

Tehditler

- UBER, Lifty, BiTaksi gibi mobil uygulamaların esnafın müşteri sayısını azaltmasına yönelik tehditler,
- Akaryakıt fiyatlarının yüksek olması nedeni ile yaşanan ekonomik sıkıntılar,
- Teknolojik uygulamaların maliyetlerinin yüksekliği ve bu maliyetlerin esnaf tarafından karşılanmasının talep edilmesi,
- Toplu taşıma araçlarının, özellikle raylı sistem ve minibüs hatlarının taksici esnafını temsil eden odaların görüşü alınmadan genişletilmesi,
- Korsan taksi ve ikiz plaka (özellikle İstanbul'da) sayısının gün geçtikçe çoğalması,
- Denetimlerin yetersiz olmasından kaynaklı yaşanan sıkıntılar,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın vermiş olduğu A1 yetki belgesinin turizm ve araç kiralama hizmeti veren firmalar tarafından amacı dışında kullanılması,
- İllerdeki nüfus artış oranına bakılmaksızın yeni ticari araçların tescillerinin yapılarak sektörde faaliyet göstermelerine izin verilmesi sonucunda ortaya çıkan araç fazlalığı.

13.1.13. Mesleğe Özgü Sorunlar

A1 Yetki Belgesinin Amacı Dışında Kullanılması

Proje çerçevesinde gerçekleştirilen odak grup toplantılarında taksici esnafının dile getirdiği en önemli sorunlardan biri de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının vermiş olduğu A1 Yetki Belgesi'nin (Otomobille Yurtiçi Tarifersiz Yolcu Taşımacılığı) amacı dışında kullanılması olmuştur.

A1 belgesi adı altında ticari taksinin faaliyet alanına girerek (örneğin havaalanına yolcu taşınması) taşımacılık yapılmaktadır. Denetimlerin yetersizliğinden kaynaklı olarak da bu belgenin yürürlükten kaldırılması talep edilmiştir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 12 Ocak 2016 tarihinde Belediyelerle ortak yapmış olduğu çalışma çerçevesinde birçok belgenin 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu'na göre iptal edildiği belirtilmiştir. A1 yetki belgelerinin amacı dışında kullanıldığı tespit edildiği takdirde 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu'nun 9. maddesi uyarınca ceza kesileceği vurgulanmıştır.

Diğer taraftan, toplantıya katılan Bakanlık temsilcisi ve Ankara Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi temsilcisinin ifade ettikleri üzere, A1 yetki belgesinin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilmesine rağmen, Bakanlığın öncelikle UKOME'lerden görüş istediği belirtilmiş ve UKOME'lerden gelen görüş ve onay sonrasında bu yetki belgesinin kurumlara verildiği vurgulanmıştır. UKOME'lerden icazet çıkmadığı takdirde Bakanlığın onay vermediği ifade edilmiştir. Bu noktada UKOME'lerin ortada kaldığı, yetki çatışmalarının yaşandığı, ortak karar aşamasında fikir birliğinin oluşması gerektiği vurgulanmıştır.

Çözüm Önerileri:

A1 yetki belgesinin yürürlükten kaldırılması veya denetimlerin yoğunlaştırılarak (özellikle havaalanından merkeze yolcu taşınmasına ilişkin) amacı dışında belge kullanımlarının tespit edilerek ceza kesilmesi ile birlikte belgenin de iptal edilmesi sağlanmalıdır.

UBER, BiTaksi, Taksibul Gibi Mobil Uygulamalar

UBER, mobil uygulama ile kullanıcılarına, özel sürücülerle özel araç hizmeti sunan bir sistemdir. Kullanıcılar, akıllı telefonlarından bulundukları noktaya özel araç çağırabilmekte, sürücünün kim olduğunu görüp, aracın gelişini de takip edebilmektedir. Benzer sistem ülkemize ilk olarak BiTaksi ile gelmiştir. UBER de şimdilik yalnızca İstanbul'da uygulanmaktadır. UBER'i taksilerden ayıran önemli özellikler bulunmaktadır. Uygulama üzerinden kredi kartıyla ödeme imkânı da bulunmaktadır.

GSM operatörü üzerinden komisyon olarak hizmet verildiği ve bu uygulamalara üye olan taksicilerin duraktaki sırayı bozarak, talep edildiği anda sıra kendinde olmamasına rağmen müşteriye gittiği, bunun da mevcut durak uygulamasında sıkıntı yarattığı ifade edilmiştir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcisi UBER, BiTaksi gibi araçların trafikte tespit edilmesinin çok zor olduğunu ancak tespit edildikleri anda korsan taşımacılık suçundan ceza-i işlem uygulandığını ve aracın bağlanarak parka çekildiğini belirtmiştir. Fakat takibin ve belirlemenin çok kolay olmamasından dolayı öneri olarak, UBER ve benzeri mobil uygulama üzerinden gerçekleştirilen taşımacılığın yapıldığı illerde yasal düzenlemeye gidilerek uygulamanın engellenmesi veya UBER araçlarının da A1 yetki belgesi almaları zorunlu kılınarak bu kapsamda faaliyet göstermelerinin sağlanabileceği belirtilmiştir. Bu sayede denetimlerinin de daha kolay olacağı ve resmi şekilde düzenlemeye tabi olacakları için tespitlerinin kolaylaşacağı ifade edilmiştir.

Diğer taraftan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi temsilcisi ise, UBER'e tamamen karşı olduklarını, İstanbul ili içinde İstanbul Taksi uygulamasının yürürlüğe girdiğini, yasal durumda yetkilendirilmemiş olan UBER'i istemediklerini vurgulamıştır. UBER benzeri olan İstanbul Taksi uygulamasında, aracın kullanım belgesini E1 olarak değiştirip, taksinin rengi ve özelliklerinin değiştirilmesi mümkün hâle getirilerek, bir nevi lüks araç ile yolcu taşımacılığı hizmeti verilerek, iki katı fazla ücretle müşterilerin taleplerine cevap vermeye çalıştık-

larını ifade etmiştir. Bu bağlamda kendilerinin yasal zeminde oluşturdukları bu uygulama varken UBER'in İstanbul'da hizmet vermesine kesinlikle karşı olduklarını vurgulamıştır.

Toplantıda İBB'nin "lüks otomobil ve filo otomobiliyle yolcu taşımacılığı" adı altında iki yeni taşımacılık türü oluşturma kararı aldığı da yetkililer tarafından ifade edilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinde onaylanan kararlar, lüks otomobille VIP toplu taşımaya ve filo otomobiliyle yolcu taşımacılığına izin verilmiştir. Bu uygulamada, şoför ve araçlar Emniyet Müdürlüğüne kayıtlı olacak ve özel araç sahipleri ancak şirket bünyesinde çalışabilecektir. Aylık veya haftalık olmak üzere sözleşmeyle belirlenecek süre ve kuruluşlar dışında taşımacılık yaptığı tespit edilenlerin sözleşmesi iptal edilecektir. Otomobillerin, Araç Tescil Belgesi kullanım amacı kapsamında, "Yolcu Nakli-Ticari" ibaresi ile POLNET (Polis Bilgi Sistemi) kayıtlarında, "Ücret karşılığı yolcu taşıyamaz" şerhi bulunacağı belirtilmiştir. Buna göre izin belgesi, başkasına devredilemeyecek ve kiraya verilemeyecektir. UKOME kararı ile ilk olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde başlayacak uygulamanın, daha sonra hazırlanacak bir yönergeyle Türkiye'yi kapsayacağı belirtilmiştir.

Çözüm Önerisi:

UBER ve benzeri mobil uygulamalar tüm dünyada taksiciler tarafından çoğunlukla olumsuz olarak karşılanmaktadır. Ancak ABD'deki örneklerinin incelemesinden ve yazılı kaynak taramalarından elde edilen verilere göre, UBER ve benzeri uygulamaların taksici esnafına verdiği zararların önüne geçebilmek için yasal bir düzenlemenin yapılması gerektiği anlaşılmıştır. Yasadaki boşluklardan yararlanarak faaliyet göstermekte olan bu şirketler, yasal zeminde ya tamamen engellenmeli ya da ağırlaştırılmış şartlar çerçevesinde esnafın işine engel teşkil etmeyecek şekilde meşruiyete kavuşturulmalıdır.

Başta ABD ve Hong Kong olmak üzere birçok ülke UBER uygulamasının yasal alt yapısını değerlendirmekte ve taksicilik sektörünün olumsuz etkilenmemesi için çözümler aramaktadır. Plaka sahiplerinin ve taksi şoförlerinin listesinin kamuya açık hâle getirilip bilgilendirilmesi sağlanarak korsan taksicilik yapanlar hızlı bir şekilde belirlenecektir.

ABD'nin Virginia eyaletinde gerçekleştirilen uygulamaya göre belirli sermaye ve çalışma koşulları çerçevesinde UBER yasal olarak meşruiyet kazanmış durumdadır. New York City eyaletinde de diğer taksicilere nazaran daha yüksek vergilendirme kriterleri çerçevesinde çalışmaktadır. Ülkemizde de benzeri bir uygulama yapılması sağlanarak UBER ve benzeri uygulamaların denetimi gerçekleştirilebilir. Bu sayede hem haksız rekabetin önüne geçilmiş, hem de taksici esnafının kazancına ilişkin olumsuz bir etki ortadan kaldırılmış olacaktır.

İş Potansiyeli Düşük Yerlerde, Nüfusa Göre Taşıma Araçlarının Fazla Olması, Diğer Yolcu Taşıma Araçlarının Hatlarının Yarattığı Sıkıntı

Talebe ve nüfusa göre bazı illerde taksi sayısının ihtiyacın üstünde olduğu, yapılan toplantılarda istatistiklerle dile getirilmiştir. Minibüs ve halk otobüslerinin hemen hemen tek araçla müşteriye gideceği noktaya kadar taşımalarının taksiciler için yarattığı sıkıntının yanında, büyük otellerin önünde bekleyen lüks taşımacılık araçlarının da taksicilerin işini olumsuz etkilediği esnaf tarafından büyük sorun olarak nitelendirilmektedir.

Çözüm Önerileri:

- Şehirdeki taksi sayısının nüfusa göre fazla sayıda olduğu iller belirlenerek, bu illerdeki taksi sayısının azaltılması için bazı taksilerin bir araya gelerek taksi-dolmuşa çevrilmesi önerilmektedir.
- İş potansiyelinin arttırılmasına yönelik olarak da taksilerin her gün sırayla bir devlet kurumunun emrine verilmesi önerilmektedir. Bu uygulamaya göre kurumda araç ihtiyacı olduğunda dışarıdan taksi çağırmak yerine hâlihazırda belirlenmiş ve kurum otoparkında bekleyen taksi(ler) çağrılarak hizmet alımı gerçekleştirilebilir. Bu sayede kurumlar ile bağlantı kurulacağı için daha hızlı hizmet verilmesinin mümkün hâle gelmesi sağlanabilecektir.
- Büyükşehir belediyelerinde UKOME'ler, diğer illerde İl Trafik Komisyonlarınca çalışacak araç sayısının belirlenerek bu sayı kadar tahditli plaka/çalışma ruhsatı verilmesi, belirlenen sayıdan fazlasının çalışmasına izin verilmemesine ilişkin karar alınması önerilmektedir.

Kurumsallaşmanın Olmamasından Kaynaklanan Sıkıntılar

Şoförlerin takside çalışırken araç sahibi ile aralarında herhangi bir yazılı sözleşme olmamasından ve her şeyin sözlü olarak konuşulmasından dolayı her iki tarafın da bir sorun ile karşılaştığında kendini savunmada sıkıntı yaşadığı; bazı şoförlerin hakkını almasına rağmen işten ayrıldıktan sonra araç sahibi esnafı mahkemeye vererek fazla mesai (hafta sonu çalıştığını şahit göstererek belirtmek sureti ile) ücreti talep ettiği; esnafın zor durumda kalarak haksızlığa uğradığı; şoförün kendini garanti altına almaya çalışırken esnafı da ister istemez sıkıntıya soktuğu sorun olarak ifade edilmiştir.

Çözüm Önerileri:

- Şoförlüğün yeniden meslek statüsüne alınması gerektiği,
- Şoför kriterlerinin devlet tarafından belirlenmesi, kriterlerin tüm esnaf ve şoförler için standartlaştırılması ve bunun yasal düzenleme ile garanti altına alınması gerektiği,
- Taksici esnafı ile araçta çalışacak şoförler arasında yazılı bir sözleşme yapma zorunluluğunun getirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Korsan Taksicilik

Taksilerin hususi araca dönüşmesinde plaka söküldükten sonra “giydirme” olarak adlandırılan sarı renklerinin değiştirilmemesi ve normal araca dönüştürülmemesi sonucunda korsan olarak çalışmaya devam edilmesi sorunu dile getirilmiştir.

Yine korsan taksicilik başlığı altında bazı transit firmalarının özel araçlarla yolcu taşımacılığı yaptığı belirtilmiş ve bu uygulamanın taksi şoförlerinin işine engel olduğu, gelirinin düşmesine sebep olduğu ve sektörde korsan taşımacılığa yönlendirilmesine sebep olduğu dile getirilmiştir.

Aslında korsan taksicilik yapılmamasına rağmen, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 2/3'de yer alan hükmüne göre, taksilerde ortaya çıkan çeşitli belge eksikliği veya

araçta farklı şoförün bulunması gibi sebeplerden ötürü esnafın ‘korsan taksici’ statüsüne sokulduğu ve mağdur edildiği dile getirilmiştir. Bu kapsamda, her ne kadar taksici korsan olarak çalışmasa da belgelerinin süresinin dolması ve yenilemenin yapılmaması veya araçta çalışan şoförle ilgili evrakların yenilenmemesi, çalışma kaydının olmaması, şoför yerine sadece o günlük bile olsa başka birinin izinsiz çalıştırılması gibi sebeplerden ötürü yakalandıkları takdirde hem aracı bağlanarak 60 gün trafikten men edilmekte hem de para cezası uygulanmaktadır. Bu kapsamda olanlar her ne kadar yasal zeminde korsan taksicilik statüsüne dâhil edilerek cezalandırılmakta ise de, bu maddenin uygulanmasından kaynaklanan mağduriyetlerin önlenmesi için yeniden düzenlenmesine ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir.

UBER, BiTaksi, taksibul.com gibi mobil uygulamaların taksicilerin iş potansiyelini düşürdüğü ve korsan taksicilik statüsünde çalıştıkları belirtilmiştir.

Diğer taraftan, korsan taksiciliği ticari taksi plakasına sahip olmayanların yanında, yasal olarak plaka sahibi olanların da yaptığı belirtilmiştir. Plakalar için ödedikleri çok yüksek fiyatların karşılığını alabilmek için mükerrer (ikiz/sahte) plaka ile korsan taşımacılık yapıldığı ifade edilmiştir. Plakaların pahalı olması da korsan taksiciliğin artmasına sebep olarak gösterilmiştir. Sonuç olarak korsan taşımacılığın, hem haksız rekabeti doğurduğu, hem de trafik güvenliği açısından büyük tehlike yarattığı kabul edilmiştir. Korsan taşımacılığın önlenememesi durumunda illegal taşımaya yönelmede artışların görüleceği vurgulanmıştır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Emniyet Genel Müdürlüğü ve TŞOF’un Karayolları Trafik Kanunu üzerinde hâlen devam etmekte olduğu çalışma çerçevesinde Ek 2 maddesi ile ilgili yeni bir düzenleme yapıldığı belirtilmiştir. TŞOF temsilcisinin açıklamasına göre, ticari araç olup, belgeleri zamanında alamamaktan korsan statüsüne düşen esnaf için düzenleme yapılmaya başlandığı, gerçek korsan taşımacılık yapanlardan ayrılmasını sağlayacak çalışmanın yakın zamanda çıkarılacağı ifade edilmiştir. Söz konusu maddeye yeni bir fıkra eklenerek, korsan taşımacılık yapanlara ve izin veya ruhsatını yenileme işlemini süresi içerisinde yapmamış olanlara uygulanan yaptırımların birbirinden ayrılması amaçlanmaktadır. Mevzuat çalışması diğer maddeler için de devam ettiğinden, kanun taslağı olarak henüz meclise sunulmamıştır.

Diğer taraftan ikiz plaka ile ilgili korsan taşımacılık sorununun daha çok büyükşehirlerde gündeme geldiği ifade edilerek, belediyelerin ceza yetkisi olmadığı sadece Kabahatler Kanunu’na dayanarak, tespit edilen korsan araçların parka çekildiği ve fakat kısa sürede evraklarını tamamlayan esnafın aracı hemen geri alabildiği belirtilmiştir. Belediyenin yaptırım gücü olmadığı için gerekli önlemlerin alınmasının sağlanamadığı dile getirilmiştir. İkiz plakaya ilişkin Ankara Büyükşehir Belediyesi kendi yönetmeliğinde düzenleme yaparak, ikiz plakası olan araç tespit edildiğinde kişinin üstüne kayıtlı diğer tüm araç plakalarının da iptal edilmesine karar vermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilisi tarafından düzenli ve sık denetim yapıldığı, bunun yanında sürekli denetim mekanizmalarını güncellendiği ve yeni yöntemler geliştirildiği belirtilmiştir. Korsan taşımacılığa ilişkin kanunda değişikliğe/düzenlemeye gidilerek tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünde toplanmasını ya da tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünden alınarak yetki devri ile belediyelere devredilmesini önermiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisinin önerisine göre de, Ek 2/3 maddesinden ayrı olarak tescil ve yetki belgesi eksikliği adı altında bir madde daha ihdas edilerek, bu maddede belirtilen evrak eksikliklerinden dolayı korsan taşımacılık cezasından farklı olarak daha hafif cezai işlem yapılmasına ilişkin bir uygulamanın gerçekleştirilebileceği önerilmiştir.

Çözüm Önerileri:

- Transfer taşımacılık yapan firmaların (havaalanı transfer araçları, özel şoförlü rent-a-car firmaları) lüks ve özel araçlarla korsan olarak transfer taşımacılık yapmasını engellemek adına denetimlerinin sıklaştırılması; korsan taşımacılık yapımlarının engellenmesi ve trafikten men edilmesi önerilmektedir.
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu Ek 2/3'de yer alan hükmün, belge eksikliği, şoför farklılığı gibi sebeplerden kaynaklanan durumlarda korsan taksicilik kapsamından daha hafifletilmiş kapsamda cezaya tabi olması şeklinde yeniden düzenlenmesi sağlanmalıdır.
- İzmir UKOME'nin öncülüğünde Haziran 2015'te başlayacak olan bir uygulama ile, müşterilerin akıllı telefonlarına yüklenecek bir uygulama yardımı ile kendilerine en yakın taksi durağından taksi gönderilmesi sağlanarak taksi duraklarındaki sıra bozulmadan ve korsana fırsat vermeden hizmet sağlanmaya başlanacağı bilgisi paylaşılmıştır. Bu gibi benzer uygulamaların UKOME'ler tarafından ve diğer belediyeler tarafından kullanılmaya teşvik edilmesi önerilmektedir.

Eğitime İlişkin Sorunlar

SRC sınav sorularının şoförün genel eğitim seviyesine uygun olmadığı, mesleki soruların sorulmadığı, soruların da zor olması sebebiyle belgenin alınmasının zorlaştırıldığı esnaf ve şoförler tarafından vurgulanmıştır.

Şoförlerin meslek odası üyeliği bulunmamasından dolayı yeterli ve gerekli eğitim verilememekte ve denetimi yapılamamaktadır. Şoförlerin de Mesleki Yeterlilik Belgesi olarak ve kanuni tanımlamasının yapılarak bir sığata kavuşturulması; buna uygun düzenlemelerin yapılması, bu sayede ihtiyaç duyulan eğitimlerin verilmesi sektör temsilcileri tarafından talep edilmektedir.

Şoförlerin alması gereken zorunlu belgeler arasında yer alan psikoteknik belgesi, sürücülerde psikoteknik değerlendirme yapılarak, sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel özelliklerinin (algı, dikkat, hafıza, muhakeme vb.; psikomotor yetenek ve becerilerinin (tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu vb.); tutum-davranış, alışkanlık ve kişilik özelliklerinin (risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol vb.) ölçülmesi ve sürücülük açısından uygunluğu-yeterliliği hakkında bir sonuca varılmasını sağlayan bir belgedir. Ancak bu belge ve eğitimler özel kurumlar tarafından verildiği için gün geçtikçe "çantacı" olarak adlandırılan kişiler tarafından para karşılığı herhangi bir denetim gerçekleştirilmeden geliş güzel şekilde verilmeye başlamış; her başvuran bu belgeyi kolaylıkla alabilir hâle gelmiştir. Bu belgeleri veren kurum/kuruluşlar herhangi bir yönetmelik ve kanunla denet-

lenmediği ve yasal zemine oturtulmadığı için uygulamada boşluklar ortaya çıkmış ve bu da özel kurumlar tarafından kullanılmıştır. Bu hatalı uygulamalar sebebi ile eğitimlerin hakkı ile verilememekte olduğuna ve alınan psikoteknik belgelerinin herhangi bir öneminin kalmadığına dikkat çekilmiştir.

Çözüm Önerisi

- Eğitimlere katılımın sağlanması amacıyla şoförün ve esnafın eğitime katıldığına o günkü yevmiyesini kaybetme durumunun ortadan kaldırılarak eğitime katılanlara en azından eğitim süresince çalışmadığı saatleri kapsayacak bir ödeneğin sağlanmasının hem şoför hem esnaf açısından teşvik edici olacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda hem eğitimler amacına ulaşmış olacak hem de şoförün para kaybetme sorunu olmayacağı için eğitimden faydalanması mümkün hâle gelecektir.
- Şoförlerin eğitimlerinin bu alanda uzman üniversiteler/akademişyenler tarafından verilmesi; eğitimde başarılı olanlara verilecek belgelerin odalar tarafından hazırlanması ve şoföre ait bilgilerin odalarda tutulması önerilmektedir,
- İleri sürüş teknikleri eğitimlerinin verilmesi önem arz etmektedir.
- Şoförlerin meslek odası üyeliği bulunmamasından dolayı yeterli ve gerekli eğitim verilememekte ve denetim yapılamamaktadır. Şoförlerin de mesleki yeterlilik belgesi alarak ve kanuni tanımlaması yapılarak yasal bir sığa kavuşturulması, ona uygun düzenlemelerin yapılması, bu sayede ihtiyaç duyulan eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.
- Belediyeler, odalar ve trafik denetleme birimleri birimleri tarafından şoförlere müşteriye karşı davranış, kılık-kıyafet ve benzeri konularda zorunlu eğitim verilerek bilgilendirme yapılmalıdır.
- Psikoteknik belgelerinin özel kurumlar tarafından verilmesine ilişkin ortaya çıkan sorunlara bakıldığında, psikoteknik belgelerini veren yerlerin denetlenmesinin önem arz ettiği; örneğin bazı büyükşehir belediyelerince şoför eğitimlerinin detaylı ve ciddi şekilde yapılması sağlanarak araç şoförlerine Araç Tanıtım Kartı verildiği; böylece diğer taksilerde de çalışmasına olanak tanındığı belirtilmiştir. Bu uygulamanın yaygınlaştırılması önerilmektedir.
- Bu alanda nitelikli iş gücü temini için, ticari taşıt sürücü branşında meslek liseleri veya meslek yüksekokullarında bölümler açılarak bu alanlarda eğitim verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu kapsamında, TESK bünyesinde, Federasyon ile birlikte yapılan çalışma neticesinde taksî, minibüs, servis aracı, kamyon ve otobüs şoförlük ulusal meslek standartları 26.12.2013 tarihli ve 28863 sayılı mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bağlamda belirtilen standartlar dayanak gösterilerek şoförlere eğitimler verilmesi ve belge ile tescillenmesi gerektiği belirtilmiştir. İşe alınacak olan şoförlerde bu belgelere dikkat edilerek işe alımın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

13.1.14. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Elde edilen sonuçlar kısaca değerlendirilecek olursa, taksi şoförlerinin en sık yaşadığı sorun şoförlüğün meslek olarak tanımlanmaması ve bu nedenle meslek odalarına kayıt yaptıramamaları olarak belirlenmiştir. Şoförlerin oda kayıtlarının olmaması durumu, tüm odak grup toplantılarında, ankette, iyi uygulama incelemelerinde ve yapılan görüşmelerde vurgulanan en önemli sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu büyük sorunun çözümlenmesi durumunda tüm diğer sorunlara da çözüm oluşturulabileceği tüm paydaşlar tarafından onaylanmıştır. Meslek odalarına kayıt olunduğu takdirde şoförlere statü kazandırılacak; sigortalarının takibi sağlanmış olacak; odalar tarafından verilecek eğitimlerden yararlanılabilecek; müşteri ile ilgili bir sorun yaşandığında odaların devreye girmesi ile çözüme kavuşturulabilecek; polisler ile olan ilişkilerde de, gerek eğitimlerden sonra gerekse meslek kapsamına alındıkları için şoförlerdeki olumlu değişimler sayesinde düzelmeler yaşanabilecektir.

Duraklarda yapılacak iyileştirme ve denetimler sayesinde, şoförün hem mesleğini hem de durakları sevmeye başlaması ve bağlılık yaratılması mümkün kılınacaktır.

Diğer taraftan yapılması talep edilen yönetmelik ve mevzuat değişikliklerinde esnafın beklenti ve memnuniyetinin karşılanabilmesi için konu ile ilgili Federasyon ve esnaf odalarından görüş alınarak ortak bir çözüm sunulması; sürece esnafın da dâhil edilerek sorumluluk üstlenmesi sağlanmalıdır. Bu sayede hem kararlara ortak oldukları için sorumluluk alabilecek hem de kararların uygulanması konusunda daha özverili ve uyumlu davranmaları mümkün kılınabilecektir.

Ulaştırma sektörünün önemli bir kısmını oluşturan taksici esnafının sorunlarının giderilmesi veya en azından minimum seviyeye indirgenmesi, esnafın daha iyi çalışabilmesini sağlayabileceği için önem arz ettiği düşünülmektedir. Özellikle gelişen teknolojinin tüm sektörlerde kullanıldığı düşünüldüğünde, taksicilerin, yeni teknolojik uygulamaların kullanımına teşvik edilmeleri sağlanmalı ve yapmaları gereken bürokratik işlemlerin daha da hızlandırılabilmesi için kendilerine kolaylık sağlanması tavsiye edilmektedir.

Ortaya çıkarılan bu çalışmanın başlangıcından itibaren esnafın kendi fikir ve görüşleri alınmış; sektörde yaşanan sıkıntılara karşı onların da sisteme dâhil edilerek çözümün bir parçası olmaları sağlanmaya çalışılmıştır. Proje sürecinde dile getirilen sorunlar gün yüzüne çıkarılmaya çalışılmış, kamu kurumları ve yetkilileri ile yapılan odak grup görüşmeleri ve bilgilendirme toplantıları sayesinde proje henüz tamamlanmadan birçok soruna çözüm olacak şekilde yetkililer tarafından gerek yasal düzenleme gerekse fiili uygulama şeklinde düzenlemeler getirilmeye başlanmıştır. Örnek olarak zorunlu mali trafik sigortasında yaşanan yüksek prim uygulamasına ilişkin çalışma, Hazine Müsteşarlığı tarafından tamamlanmış ve sigorta şirketlerinin sigorta ödeme şartları ve prim ücretlerinin düşürülmesine ilişkin kanun çıkarılarak yürürlüğe girmiştir. Bir başka örnek ise ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnaf ve şoförlerin alması gereken SRC belgesinin yaş sınırına ilişkin yapılan yasal düzenlemedir. Bu düzenlemeye göre, önceden SRC belgesinin yaş sınırı 63 olup, bu yaştan sonra belge yenilenmemekte iken, yeni düzenleme ile alınan karar sonrasında SRC belgesinin 66 yaşından gün almamış olmak kaydıyla kullanılması mümkün kılınmıştır. Bu iki önemli örnek, proje boyunca gerçekleştirilen tüm odak grup toplantıları, anket çalışmaları, yüz yüze mülakatlar ve iyi örnek uygulamalarında esnaf ve şoförler tarafından dile getirilen en büyük sorunlar arasında yer almaktaydı. Yetkililerle paylaşılan sorunların çözüme kavuşması, bu projenin zaman çıktıkları doğrultusunda yapılması gereken diğer değişikliklerin de esnafın ihtiyacı doğrultusunda gerçekleştirilmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir.

Mesleğe İlişkin Kısa-Orta ve Uzun Vadeli Stratejilere Yönelik Değerlendirmeler

Ulaştırma sektöründe ve özellikle taksicilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın geliştirilmesi ve beklentilerinin karşılanması için kısa ve orta vadede gerçekleştirilebilecek stratejiler aşağıda paylaşılmaktadır.

Kısa ve Orta Vadeli Stratejiler;

- Taksi şoförü tanımının MYK'da belirtildiği şekilde kullanılmaya başlanması ve uygulamaların bu şekilde değerlendirilmesi sağlanmalıdır.
- Şoförlerin ihtiyaç duydukları çeşitli eğitimlerden (ileri sürüş teknikleri, stres ve kaygı ile başa çıkma teknikleri, iş sağlığı ve güvenliği eğitimi, ilk yardım eğitimi, temel düzeyde yabancı dil eğitimi vb.) geçirilerek sertifika almaları sağlanmalıdır. Bunun için şoförleri teşvik amacıyla, eğitimde geçen süre çalışma süresinden sayılmalı; eğitim süresince çalışmadığı saatlerin ücretinin bir kısmı esnaf odaları ve devlet desteğiyle şoföre ödenmelidir.
- Taksici esnafının can ve mal güvenliğinin sağlanabilmesi ve hizmet kalitesinin arttırılması için, yurt dışında ziyaret edilen örnek ülkelerde de uygulandığı gibi, şoför-müşteri arasında kurulan koruma kabinlerinin araçlarda zorunlu kılınması sağlanmalıdır. Ayrıca araçların tamamında araç takip cihazının ve panik butonunun zorunlu hâle getirilmesi gerekmektedir.
- Müşteri memnuniyetinin sağlanması ve özellikle kayıt dışı kazanç elde edilmesini önlemek adına araçlarda kredi kartı uygulamasının da başlatılması gerektiği düşünülmektedir.
- 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu ile araç sahibi olmayan şoförlerin esnaf odalarına kayıt olabilmeye imkânı kaldırılmıştır. Bunun sonucunda şoförlerin eğitim, denetim ve kontrolü konularında bir boşluk ortaya çıkmış olup, şoförlere ilişkin bilgi ve uygulama eksikliği sorunu önemli bir konu hâline gelmiştir. Şoförlerin önceden olduğu gibi esnaf odalarına kayıt olması veya yeni bir sistem ile tüm şoförlere ait bilgilerin toplandığı ve kayıt altına alındığı bir bilgi sistemi oluşturularak, denetiminin yapılabildiği bir oluşum kurulması gerekmektedir. Bu sayede hem esnafın şoför istihdamında başvurabileceği güvenilir bir kaynak oluşturulur, hem de şoförlerin referans sunabilecekleri ve bu sayede kolay iş arayabilecekleri bir sistem oluşturulmuş olur. Bununla birlikte, şoföre ilişkin müşteri şikâyetlerinin kolaylıkla şoföre ulaştırılması ile mesleğe karşı duyulan güven düzeyi artarak müşteri memnuniyeti ve tatmini sağlanmış olur.
- 5362 sayılı Kanun'un 62. maddesinde fiyat tarifelerinin esnaf ve sanatkarlar meslek kuruluşları tarafından hazırlanacağı hükmü yer alırken 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu bu yetkiyi ulaşım ile ilgili hizmetlerde belediyelere vermiştir. Bu sebeple odalar ve belediyeler arasında farklı kararlar alınması nedeni ile yetki çatışması yaşanmakta olup, esnaf bu durumdan şikâyetçidir. Fiyat tarifelerinin ya iki kurum tarafından ortak bir şekilde belirlenmesi ya da meslek kuruluşlarına yetkinin tamamen devredilmesi sağlanmalıdır.

- 5510 sayılı Kanun'un Ek 6. maddesi uyarınca sigortalılık işlemleri yürütülen taksi ve dolmuş şoförleri için iki tip işlem söz konusudur. Ay içerisinde 10 gün ve daha fazla çalışmak üzere sözleşme imzalamış bir şoförün primleri, plaka sahibi tarafından ödenmektedir. Şoför ay içerisinde 30 gün çalışıyorsa primlerin tamamı plaka sahibi tarafından ödenir. Plaka sahibine bağlı olarak ay içerisinde 10 günden az çalışan taksicinin kendi ödediği primler içerisinde iş kazası ve meslek hastalığı primi bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu şekilde çalışan bir taksici iş kazası geçirip hayatını kaybederse, geride kalan yakınlarına SGK tarafından ölüm geliri bağlanması mümkün değildir. Eğer bu kişinin primleri ölüm aylığı almaya yetiyorsa yani 900 günlük prim ödemesi tamamlanmış ise, geride kalanlara ölüm sigortasından ölüm aylığı bağlanması mümkün kılınmaktadır. Ev hizmetlerinde bile ay içerisinde 10 günden az çalışan kişilere işverenleri tarafından yüzde 2 oranında iş kazası ve meslek hastalığı primi ödenmekte olup, iş başındayken karşılaşılabilecekleri bir iş kazasında ölüm durumunda geride kalanlarına ölüm aylığı bağlanmaktadır. Taksicilerin de bu haktan yararlanabilmeleri sağlanmalı, 900 gün prim ödeme zorunluluğu kaldırılmalı veya gün şartı biraz daha hafifletilerek uygulanmalıdır.
- 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu kapsamında, TESK bünyesinde, ilgili Federasyon ile birlikte yapılan çalışma neticesinde taksi, minibüs, servis aracı, kamyon ve otobüs şoförlük ulusal meslek standartları 26.12.2013 tarihli ve 28863 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bağlamda belirtilen standartlar dayanak gösterilerek şoförlere eğitimler verilmesi ve belge ile tescillenmesi gerektiği belirtilmiştir. İşe alınacak olan şoförlerde bu belgelere dikkat edilerek işe alımın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.
- Teknolojinin hızla geliştiği ve toplumun özellikle gençlerin kolaylıkla adapte olmaya başladığı mobil uygulamalarda taksici esnafının da yer alması sağlanmalı, UBER, BiTaksi ve benzeri mobil uygulamalarla rekabet edebilmek için esnaf ve sanatkâr odaları tarafından taksici esnafına bu konuda gerekli destek verilmelidir.
- Her ilin, her bölgenin taksi aracı için o bölge veya ile uygun özelliklerinin farklı olduğu, bu sebeple de araçların bölge şartlarına uyumlu olarak tasarlanması önerilmektedir (örneğin kışın ılıman geçtiği illerde kış lastiğinin zorunlu kılınmaması vb.). Bu bağlamda araçların şekli, motor özelliği, arazi şartlarına göre araç yapısının farklılaşmasının gerektiği düşünülmektedir.
- İş potansiyelinin arttırılmasına yönelik olarak, her gün sırayla taksilerin bir devlet kurumunda görevlendirilmesi önerilebilir. Böylece hem duraklardaki araçlar boş beklememiş olacak, hem de kurumlar ile direkt bağlantı kurulduğu için daha hızlı hizmet verilmesi sağlanmış olacaktır. Ayrıca, kamu kurumları da ulaştırma işlerini bu yöntemle daha az maliyetle idare edebilecektir. Bununla birlikte, kamu kurumlarında ulaşım ihtiyacını sağlamak için araç kiralınmasından ziyade, dönemlik olarak (aylık, 3 aylık veya yıllık gibi) farklı taksi durakları ile anlaşma yapılarak hizmet alımı sağlanabilir. Bu sayede taksicilere de iş imkânı yaratılmış olacağı düşünülmektedir.
- Taksici esnafı ile araçta çalışacak şoförler arasında yazılı bir sözleşme yapma zorunluluğunun getirilmesi gerektiği bu sayede esnaf ile şoför arasında yaşanabilecek olumsuz durumların azalacağı düşünülmektedir.

- Şoförlük kriterlerinin belirlenmesinde görev sadece duraklara ait olmamalı, kriterler devlet tarafından kamu denetlemesi yapılarak standartlaştırılmalı ve tüm şoförler için uygulanmalıdır. Bunun için yasal düzenleme yapılması önerilmektedir.

Uzun Vadeli Stratejiler:

- Taksici esnafı ve şoförlere, İngiltere’de olduğu gibi belirli eğitimlerden geçirildikten ve sınavları başarı ile tamamladıktan sonra taksici ehliyeti verilmesi önerilmektedir. Günümüzde taksiciler ile ilgili müşterilerin karşı karşıya kaldığı en önemli sorun taksicinin adresleri ve yolları bilmemesi sebebiyle müşteriye uzun yoldan gideceği adrese götürmesi şeklinde dile getirilmiştir. Bu sebeple, İngiltere’de taksi şoförleri 4 yıllık eğitimin ardından gerçekleştirilen yazılı ve sözlü sınav ile taksici ehliyeti ve çalışma izni almaktadır. Bu eğitim süresince, taksicinin çalışacağı il içerisindeki tüm cadde ve sokakları detaylı bir şekilde öğrenmesi, tüm yolların hangi durumlarda nasıl kullanılacağını bilmesi gerekmektedir. Eğitimin sonunda gerçekleştirilen yazılı ve sözlü sınavlar sonucunda taksiciler, özel ehliyet almaya hak kazanmaktadır. Benzer uygulama ülkemizde de hayata geçirilmeli, en az 2 senelik eğitimlerden geçirilerek taksi şoförü olmaya hak kazanılmalıdır. Bu uygulamanın gerçekleştirilmesi için üniversitelerin meslek yüksek okullarında ilgili bölümler açılabilir veya Karayolları Genel Müdürlüğü veya Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından bu eğitimler düzenlenerek taksici esnafına uygulanabilir. Bu sayede hem daha bilinçli ve bilgili kalifiye esnaf ve şoförler yetiştirilmiş olacak, hem de denetimler sayesinde isteyen herkesin taksi şoförü olma ihtimali ortadan kalkacaktır. Ancak sürekliliğin ve kalitenin devamlılığının sağlanması için ehliyet alındıktan sonra en fazla 5 senede bir bu sınav tekrarlanarak şoförün bilgileri güncellenmelidir.
- ABD-New York Şehri yurt dışı iyi uygulama örneğimizde incelendiği gibi, taksicilerin bir araya gelerek şirketleşmesi sağlanarak, tüm işlemlerin tek elden gerçekleştirilmesi mümkün kılınabilir. Bu sayede tüm taksi araç, esnaf ve şoförlerinin kaydı tutulabileceği ve kontrol edilebileceği bir sistem oluşacağı için ikiz plaka, korsan taksicilik gibi sorunların da ortadan kalkması mümkün olacaktır.
- Gidişi dolu-dönüşü boş, şehir içi ve ilçeler arası taşımacılık gibi sorunları ortadan kaldıracı bir adıma ABD ve diğer bazı gelişmiş ülkelerde olduğu gibi farklı renklerde taksilerin hizmet vermesi sağlanarak rekabet sorununun ortadan kaldırılması önerilmektedir. Bu bağlamda, şehir içi, sadece şehir merkezi, ilçeler arası gibi farklı kategoriler oluşturulmalı ve her bir yer için farklı renkte taksiler tanımlanarak (örneğin şehir içi sarı renk, ilçeler arası kırmızı renk, merkez yeşil renk gibi) belediye sınırları içerisinde faaliyet göstermeleri sağlanabilmelidir. Ayrıca UBER gibi mobil uygulamalarla hizmet veren araçlara yasal olarak engel konulmadığı sürece, bu araçlarla rekabet edebilmek için İstanbul Büyükşehir Belediyesinin hayata geçireceği yeni proje gibi, belirli koşullarla lüks ticari taksi olarak çalışılmasına izin verilerek, müşterilere UBER ve benzeri diğer uygulamaların sunduğu hizmet kalitesinde hizmet sunulması sağlanmalıdır. Bu sayede hem taksicilerin sektördeki konumu sağlamlaştırılmış olur, hem de diğer tüm toplu taşıma araçları ile rekabet edebilme şansı artarak kazanç elde etme imkânı sunulmuş olur.

- Yurt dışı ülke ziyaretlerinde incelenen ve yazılı kaynaklardan da elde edilen bilgiler çerçevesinde ABD'nin New York eyaletinde taksiciliğe ilişkin çeşitli kanun ve yönetmelikler oluşturulduğu tespit edilmiştir. Bu kanun ve yönetmeliklerin uygulandığı kurumlardan biri de 1941 yılında New York Şehri hükümetine bağlı olarak kurulan NYC Taksi ve Limuzin Komisyonu (TLC) olup, sürücü lisansı, ticari araç madalyonu, taksiler, kiralık taksi hizmeti (Amerika'da sarı ticari taksilerden farklı olmak üzere caddelerde müşteri aramayan ve sadece telefon ile çağırabileceğiniz daha lüks otomobillerden oluşan size özel taksi hizmeti) verenler, black car olarak adlandırılan özel taksi-limuzin hizmeti veren araçlar, banliyö minibüsleri ve engelli araçlarının düzenlemelerinin yapıldığı bir birim olarak hizmet vermektedir. TLC'nin başlıca görevleri arasında madalyon taksi olarak adlandırılan sarı taksilerin lisanslarının ve madalyonlarının verilmesi için gerekli prosedürlere sahip olup olmadığını kontrol etmek; başvuran şoför veya taksi sahiplerinin ticari olarak çalışmasına ilişkin ehliyeti ifade eden lisansı alabilmesi için eğitimden ve sınavdan geçirilmesini sağlamak; belgelerin hazırlayıp şoförlere vermek; süresi dolan madalyonların yenilenmesi için gerekli işlemlerin takibini yapmak yer almaktadır. Diğer taraftan sarı taksilerde olduğu gibi, şehrin merkezinin dışındaki ilçelerde hizmet veren Boro adı verilen yeşil taksiler için de hem lisans hem de araç çalışma belgesi hazırlanması, denetlenmesi ve belgelerin yenilenmesi gibi işlemlerin takibini de TLC gerçekleştirmekle yükümlüdür. Ülkemizde de TLC gibi ticari taksi ve lüks araç taşımacılığı yapan esnaf ve şoförlerin kayıt olabilecekleri ve tüm işlemlerin tek bir kurum üzerinden gerçekleştirilmesinin sağlanacağı bir yapı oluşturulması önerilmektedir. Bu sayede hem işlemlerin kolay ve hızlı ilerlemesi hem de denetimin kolaylıkla ve tek yetkili üzerinden gerçekleştirilmesi mümkün kılınmış olacaktır.
- Taksiciler arasında şirketleşmeye gidilmesine olanak sağlanmalıdır. Bir araya gelen taksicilerin KOBİ niteliğinde işletme olarak değerlendirilmeleri sağlanmalı, KOSGEB, İŞKUR ve benzeri kamu kurumlarından teşvik ve kredi destekleri alabilmelerine imkân tanınmalıdır. Bu sayede hem taksici esnafı arasında bütünleşme ve bir araya gelme isteği oluşmasına fırsat tanınmış olacak hem de bir işletme statüsü altında değerlendirilecekleri için denetimleri de daha kolay hâle gelecektir.
- Taksici ve diğer ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnaf ve şoförler için verilen eğitimlerin, üniversiteler ve esnaf odaları iş birliği ile hazırlanıp verilmesi sağlanmalı, eğitim sonunda yapılacak uygulama veya sınavdan geçemeyenlerin sertifika almalarının önüne geçilmelidir. Sertifika alamayanların da taksi kullanmalarının önüne geçilmesi ve denetimlerle düzenin oluşturulması sağlanmalıdır.
- Sektörde nitelikli iş gücü temini için, ticari taşıt sürücü branşında meslek liseleri veya meslek yüksekokullarında bölümler açılarak bu alanlarda eğitim verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Son olarak yapılan araştırmalar sonucu taksiye ihtiyaç duyan kadınların güvenlik ve cinsel taciz sebebi ile çekinceler yaşadığı; bu nedenle özellikle büyükşehirlerde sadece kadınlara özel, kadın şoförlerin hizmet verdiği; Kahire'de de örnekleri olan

“pembe taksi” uygulamasının ülkemizde hayata geçirilmesinin sektöre yeni bir kazanç kapısı oluşturacağı düşünülmektedir.

13.2. Minibüsçülük Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler

13.2.1. Mesleğin tanımı

Minibüsçülük: Çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs (sürücüsü dâhil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüsler) vasıtasıyla ve kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda, esnaf ve sanatkârlar sicilinde kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından yapılan kamu hizmeti yolcu taşımacılığı (şehir içi ya da 100 km’ye kadar şehirler arası) işidir. (MYK Minibüs Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Taşıma Yönetmeliği)

MYK Tanımı:

Minibüs Şoförü (Seviye 3); iş sağlığı güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs ile kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir.

13.2.2. Mesleğin Tarihsel Gelişimi

Ücretin ortaklaşa ödendiği taksi dolmuşlar ile dolmuşçuluğu meslek hâline getiren ilk kişi Aşçı Halil’dir. 1931 yılında Karaköy-Taksim arasında yolcu taşımaya başlamış ve minibüsçülüğü başlatmıştır.

15 Mart 1932’de eski model arabaların müşteri bulamaması üzerine ticari olarak yolcu taşıyan tüm araçların tek tip ve yeşil renkte olmasına karar verilmiştir ancak bu karar uygulanmamıştır. 6 Kasım 1932’de ticari araçların plakalarına sarı-siyah çizgilerin konulması ile taksi-özel araç ayrımı yapılmaya başlanmış ve taksiciliğin kurallara bağlanmasına karar verilmiştir.

Dolmuşçuluğun asıl gelişmesi de 1945 yılından sonra olmuştur. Toplu taşıma ihtiyacı taksi-dolmuşlarca karşılanmaya başlanmıştır. Dolmuşların toplu taşımanın bir parçası olduğunu gören Belediye, taksi-dolmuşları kabul etmek zorunda kalmış ve 1954 yılında ilk resmî tarifeyi ilan etmiştir.

30 Ağustos 1956 tarihinde alınan bir kararla taksi şoförlerine makbuz kesme zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca müşteri almayan boş taksilere ve istenilen yere gitmeyen taksi sürücülerine cezai yaptırım uygulanmasına karar verilerek taksici esnaf kurallara bağlanmıştır. Taksi ve dolmuşların birbirlerinden ayrılması 26 Temmuz 1965’te alınan kararla gerçekleştirilmiştir. Dolmuşların/minibüslerin belediye sınırları içinde çalışması ve belli hatlarda yolcu taşımaları kararlaştırılmıştır. Taksilerin sarı ve siyah 10 cm genişliğinde bir kuşakla; dolmuşların ise aracın rengine zıt bir renkte 10 cm genişliğinde bir kuşakla boyanması; ayrıca taksimetre kullanmadan, sadece tespit edilen güzergâhta çalışması zorunlulukları getirilmiştir.

13.2.3. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler

Mesleğe ilişkin istatistiki veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği, kamyon/kamyonetçilik, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu) toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş; 17.825 esnaf terkin edilmiştir. Alt meslek gruplarına göre değerlendirildiğinde, 31.872 tescil edilen esnafın 7.486'sı minibüsçülük mesleğinde faaliyet göstermekte olup tescil almıştır. Yine aynı yılın terkin sayıları değerlendirildiğinde, 17.825 esnafın, 5.298'i minibüsçülük mesleğinden terkin alarak piyasadan çıkış yapmıştır.

Tablo 46. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları							
Sektör	Meslek	Tescil 2013	Terkin 2013	Tescil 2014	Terkin 2014	Tescil 2015	Terkin 2015
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.165	3.539
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	6.207	8.317	6.512	7.486	5.298
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	9.789	2.211
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.650	1.263
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.173	2.904	3.231	2.532	2.333
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.250	3.181
	Toplam	35.196	21.174	34.954	22.876	31.872	17.825

Yıllara ve mesleklere göre tescil-terkin oranlarının toplam dağılım içerisindeki payları incelenecek olursa (**Tablo 47**), yaklaşık %25'inin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2015 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam tescil edilen esnafın %23,8'inin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı tescil oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam tescil edilen esnafın %23,5'inin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir.

Tablo 47. Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,17172406	3.697	0,1746009
	Toplam	35.196		21.174	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.120	0,17507726	3.947	0,17253891
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
	Toplam	34.954		22.876	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2015	%Değişim	Terkin 2015	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Ulaştırma	Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297223
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Ulaştırma	Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
	Toplam	31.872		17.825	

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise, 2013 yılında toplam terkin edilen esnafın %29,31'inin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin edilen esnafın %28,47'sinin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı terkin oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam terkin edilen esnafın %29,72'sinin minibüsçülük mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir (**Tablo 47**).

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklere göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaşım sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun da sıralamada ilk 20'de yer aldığı görülmektedir (**Tablo 48**). Bu verilere göre, minibüsçülük mesleğinde kayıtlı 110.064 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 48. Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik, Büfecilik	161.918
2	Minibüsçülük	110.064
3	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	84.963
4	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
5	Taksicilik	76.282
6	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	72.051
7	Pazarcılık	58.391
8	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
9	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
10	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	41.881
11	Otobüsçülük	28.552
12	Tuhafiyecilik	24.157

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
13	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	22.837
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	21.652
15	Oto Motor Tamirciliği	21.118
16	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	18.646
17	Terzilik	18.441
18	Mobilya İmal ve Satıcılığı	18.241
19	Fırıncılık	15.142
20	Demircilik (sıcak ve soğuk demircilik)	14.064

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 49. 2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik Büfecilik	18.095
2	Servis Aracı İşletmeciliği	10.722
3	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	8.471
4	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	8.470
5	Minibüsçülük	8.133
6	Lokantacılık (Kebab, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	7.496
7	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.926
8	Pazarcılık	5.777
9	Taksicilik	5.598
10	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	4.082
11	Kafe, Kafeterya, Kahvaltı Salonu İşletmeciliği	3.608
12	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	3.534
13	Aperatif Yiyecek Maddeleri İmal ve Satıcılığı (Tantuni, Ciğer, Kokoreç, Midye, Gözleme, Katmer, Dürüm, sıkma, Çiğköfte vb.)	3.454
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	3.422
15	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.851
16	Telefon, Cep Telefonu, Fax, Telsiz ve Diğer Haberleşme Cihazları ve Aksesuarları Satış Tesisat Kuruculuğu, Bakım ve Tamirciliği	2.633
17	Tuhafiyecilik	2.465
18	Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	2.179
19	Pastanecilik (Pasta, Börek, Tatlı vb. İmal ve Satıcılığı)	2.146
20	Mobilya İmal ve Satıcılığı	2.128
	Toplam:	111.190

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 49'dan de anlaşılacağı üzere, 2015 yılında en fazla tescili yapılan meslek grupları içerisinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubundan beşinin listeye girdiği ve üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bu bağlamda, beşinci sırada 8.133 tescille minibüsçülük mesleği gelmektedir.

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren minibüsçü esnafının cinsiyete göre dağılımı **Tablo 50'**de verilmiş olup, illere göre en yoğun dağılımlara ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu verilere göre, minibüsçülerin en yoğun hangi 5 ilde daha fazla sayıya sahip olduğuna ilişkin veriler karşılaştırıldığında, şu bilgiler elde edilmiştir:

Tablo 50. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı

Ulaştırma Hizmetleri Meslek Grupları ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayısı				
Meslek	Erkek	Kadın	Toplam	Yüzde
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmecisi	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

- Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde; 676 kişi ile İstanbul, 334 kişi ile Muğla, 296 kişi ile Ankara, 265 kişi ile Aydın, 264 kişi ile İzmir illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 6.962 kişi ile İstanbul, 4.065 kişi ile Hatay, 3.606 kişi ile Ankara, 3.428 kişi ile Muğla, 3.191 kişi ile Aydın illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının genel çerçevede motorlu araçlarla kara yolu taşımacılığı yapan esnafta 50, minibüsçülükte 45,5 olduğu tespit edilmiştir.
- ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan ve minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın eğitim durumları ayrı ayrı düzenlenmiş şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:
 - Minibüsçülük mesleğindeki 111.485 esnafın %0,75'i okuryazar; %51,34'ü ilkököl; %13,26'sı ortaokul; %19,16'sı lise ve %1,89'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %13,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.
 - Esnafın büyük bir çoğunluğunun ilkököl ve lise mezunlarından oluştuğu; az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

Mesleğin Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Minibüsçülük mesleğinin coğrafi bölgeler itibarıyla dağılımına ilişkin değerlendirmeler şu şekildedir:

EGE BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun olarak 3.762 esnafın Muğla'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Muğla ilini 3.456 esnaf ile Aydın, 2.467 esnaf ile İzmir, 2.320 esnaf ile Denizli, 2.001 esnaf ile Manisa, 1.111 esnaf ile Afyonkarahisar, 808 esnaf ile Kütahya ve son olarak 530 esnaf ile Uşak illeri takip etmektedir.

MARMARA BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il olarak 7.638 esnafın İstanbul'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. İstanbul ilini 2.182 esnaf ile Tekirdağ, 2.073 esnaf ile Balıkesir, 1.701 esnaf ile Bursa, 1.100 esnaf ile Edirne, 1.050 esnaf ile Kocaeli, 916 esnaf ile Çanakkale, 875 esnaf ile Sakarya, 387 esnaf ile Düzce ve son olarak 303 esnaf ile Bilecik illeri takip etmektedir.

AKDENİZ BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il olarak 4.270 esnafın Hatay'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Hatay ilini 2.581 esnaf ile Adana, 2.230 esnaf ile Mersin, 2.198 esnaf ile Kahramanmaraş, 2.028 esnaf ile Antalya, 1.230 esnaf ile Osmaniye, 301 esnaf ile Burdur, 265 esnaf ile Isparta illeri takip etmektedir.

İÇ ANADOLU BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il olarak 3.902 esnafın yine Ankara'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Ankara ilini 1.683 esnaf ile Konya, 1.270 esnaf ile Yozgat, 1.129 esnaf ile Sivas, 595 esnaf ile Karaman, 585 esnaf ile Aksaray, 550 esnaf ile Kayseri, 521 esnaf ile Kırıkkale, 484 esnaf ile Kırşehir, 434 esnaf ile Niğde, 387 esnaf ile Nevşehir, 306 esnaf ile Eskişehir ve son olarak 196 esnaf ile Çankırı illeri takip etmektedir.

GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il olarak 3.221 esnafın Şanlıurfa'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Şanlıurfa ilini 1.950 esnaf ile Adıyaman, 1.288 esnaf ile Diyarbakır, 1.204 esnaf ile Mardin, 1.156 esnaf ile Gaziantep, 732 esnaf ile Batman, 576 esnaf ile Siirt, 391 esnaf ile Kilis, 385 esnaf ile Şırnak illeri takip etmektedir.

DOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il olarak 2.769 esnafın Van'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Van ilini 2.068 esnaf ile Malatya, 1.321 esnaf ile Erzurum, 1.223 esnaf ile Elazığ, 1.099 esnaf ile Kars, 844 esnaf ile Bingöl, 705 esnaf ile Muş, 658 esnaf ile Bitlis, 648 esnaf ile Ağrı, 583 esnaf ile Erzincan, 581 esnaf ile Ardahan, 521 esnaf ile Iğdır, 452 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 344 esnaf ile Tunceli illeri takip etmektedir.

KARADENİZ BÖLGESİ

- Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnafın sayıları incelendiğinde, en yoğun il 3.018 esnaf ile Ordu'dur. Ordu ilini 2.858 esnaf ile Samsun, 2.745 esnaf ile Trabzon, 2.476 esnaf ile Giresun, 1.570 esnaf ile Rize, 1.434 esnaf ile Tokat, 1.400 esnaf ile Zonguldak, 1.137 esnaf ile Artvin, 887 esnaf ile Çorum, 878 esnaf ile Kastamonu, 834 esnaf ile Amasya, 806 esnaf ile Sinop, 704 esnaf ile Bartın, 575 esnaf

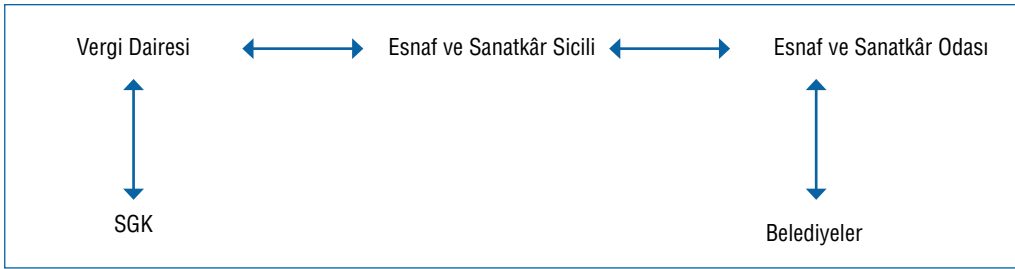
ile Gümüşhane, 521 esnaf ile Karabük, 387 esnaf ile Düzce, 273 esnaf ile Bayburt ve son olarak 158 esnaf ile Bolu illeri takip etmektedir.

13.2.4. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri

Minibüsçülük mesleği için işe başlama süreci ve istenilen evraklar belediyeden belediyeye farklılık gösterse de genel olarak şu şekildedir:

- Başvuru Aşamasında Yapılması Gerekenler
 - Esnaf siciline kayıt yaptırılması,
 - Esnaf odasına kayıt yaptırılması,
 - Ticari plaka alınması,
 - Vergi dairesine kayıt yaptırılması,
 - Belediyeden çalışma ruhsatnamesinin alınması,
 - SGK kaydının yaptırılması.

Şekil 79. Minibüsçü Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamlar



Esnaf olmak için gerekli olan bu işlemler yapıldıktan sonra minibüsçülük için gerekli olan işlemler aşağıda sıralanmıştır.

1- Esnaf olmaya ilişkin Maliye, Sicil, Oda kaydı ve SGK işlemleri

Esnaf olmak için gerekli olan bu işlemler yapıldıktan sonra minibüsçülük için gerekli olan işlemler aşağıda sıralanmıştır.

2- Ticari Araç Tahsis Belgesi

Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilen Ticari Araç Tahsis Belgesi, esnafın şoförlük yapmak suretiyle geçimini kazandığının kanıtı olan; ticari araç satın alabilmesini; işletebilmesini ve ticari plaka alabilmesini sağlayan belgedir. Bu belge ile aracın, yolcu taşıma amacıyla ticari bir iş için kullanılacağı beyan edilmiş olunur.

3- Çalışma Ruhsatnamesi

Çalışma Ruhsatnamesi, Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilir. Belediye tarafından uygun görülen hatta aracın çalışmasına

(ticari faaliyette bulunmasına) izin verildiğini gösteren belgedir. Araç sahibini (işleticisini) ve kullanarı (çalıştırılan şoförü) gösterir.

Minibüs Şoförü Olma Şartları

- T.C. vatandaşı olmak,
- İlgili ilde ikametgâh sahibi olmak,
- B/C/E sınıfı sürücü belgesine sahip olmak,
- SRC belgesine sahip olmak,
- 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 102, 103, 104, 105, 109, 179/3, 188, 190, 191 ve 227. maddeleri ile ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 35. maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu ve (her yıl yenilenmek üzere) bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) alınmış sağlık raporuna sahip olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapora sahip olmak,
- Aslı kusurlu ölümlü kazalar, alkol vb. gibi suçlardan dolayı ehliyetine el konulmamış olmak.

13.2.5. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri

SRC Belgesi

Kara yolunda faaliyet gösteren ticari araçları kullanan şoförlerin SRC belgelerini almaları mecburidir. Aksi takdirde para cezası uygulanır. SRC belgesini sınavsız kurssuz alabilmek için 25 Şubat 2003 tarihinden önce ehliyet sahibi olmak gerekmektedir. Bu şartları sağlayabilenler sınava girmeden ve kursa gitmeden SRC belgesi alabilirler.

SRC 2 Belgesi

Yurt içinde yolcu taşımacılığı yapacak şoförlerin alması gereken belgedir. 66 yaşından gün almamış olmak yeterlidir. 25 Şubat 2003'ten önce ehliyet sahibi olanlar sınava girmeden bu belgeyi alabilirler. Bu tarihten sonra ehliyet sahibi olanlar ise sınava girmek zorundadır.

SRC 2 belgesini kimler alır?

- Personel taşımacılığı yapanlar,
- İl içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapanlar,
- Öğrenci servisi sürücüleri,
- Ticari taksi kullananlar,
- Dolmuş kullananlar.

Kısacası yolcu taşımak için imal edilmiş bir ticari aracı kullanan sürücülerin SRC 2 belgesine sahip olmaları zorunludur.

SRC 2 belgesi almanın şartları

SRC 2 belgesi alacak kişilerde;

- Otobüs kullanacakların 26; minibüs kullanacakların 19 yaşından gün almaları,
- 66 yaşından büyük olmamaları,
- Kullanacağı araca göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Psikoteknik raporuna sahip olmaları şartı aranır.

Psikoteknik Belgesi

Yolcu, yük ve eşya taşımacılığında ticari amaçlar için araç kullanan bütün şoförlerin psikoteknik belgelerini almaları mecburidir. Ticari taşımacılıkta kullanılan araçları sevk ve idare eden şoförlerin - kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs, ticari taksi- bu belgeyi alması gereklidir. Yasal zorunluluklar sadece şoförleri değil, kullandıkları araç sahiplerini de bağlayıcıdır. İş verenler de çalıştırdıkları personellerin, şartlara uygun yeterlilik belgelerine sahip olmalarını sağlamak zorundadır.

Psikoteknik Belgesi Nereden Alınır?

Psikoteknik belgesi Sağlık Bakanlığı tarafından onay almış kurumlar tarafından verilebilir. Belge, yaklaşık 1 saat sürecek bir test işleminden sonra, başarılı olanlara verilir.

Psikoteknik Belgesi İçin Gerekli Evraklar

- 2 Adet Fotoğraf,
- Ehliyet Fotokopisi,
- Kimlik Fotokopisi.

13.2.6. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Mevcut durum raporunda detaylı olarak verildiği üzere, Maliye Bakanlığı verilerine göre minibüsçülük mesleğindeki esnaf sayısı ve meslekteki esnafın ağırlığı zaman içinde artış göstermektedir. 2010 yılında meslekteki esnaf sayısı 78.612 ve esnaf oranı %63,5 iken 2014 yılında esnaf sayısı 97.924'e ve esnaf oranı ise %88,2'ye çıkmıştır.

Öte yandan mesleğin 2014 yılı cirosu 4,1 milyar TL olarak gerçekleşirken; kârlılığı, proje kapsamında incelenen diğer mesleklere göre daha düşük bir seviyede kalmıştır (1,26 milyar TL). Ancak mesleğin kâr bildirim oranı oldukça yüksektir ve taksiciliğin ardından ikinci sıradadır. 2014 yılında meslekte yer alan 97.924 esnafın 89.302'si (%91) kâr beyan etmiştir. Buradan mesleğin genel olarak kârlı olduğu, ancak kârlılığın yüksek olmadığı sonucuna ulaşılabilir.

Mesleğin İnsan Kaynağı Analizi

Minibüsçülük mesleğinde çalışanlara ilişkin gerçekleştirilen insan kaynağı analizinde elde edilen veriler şu şekildedir:

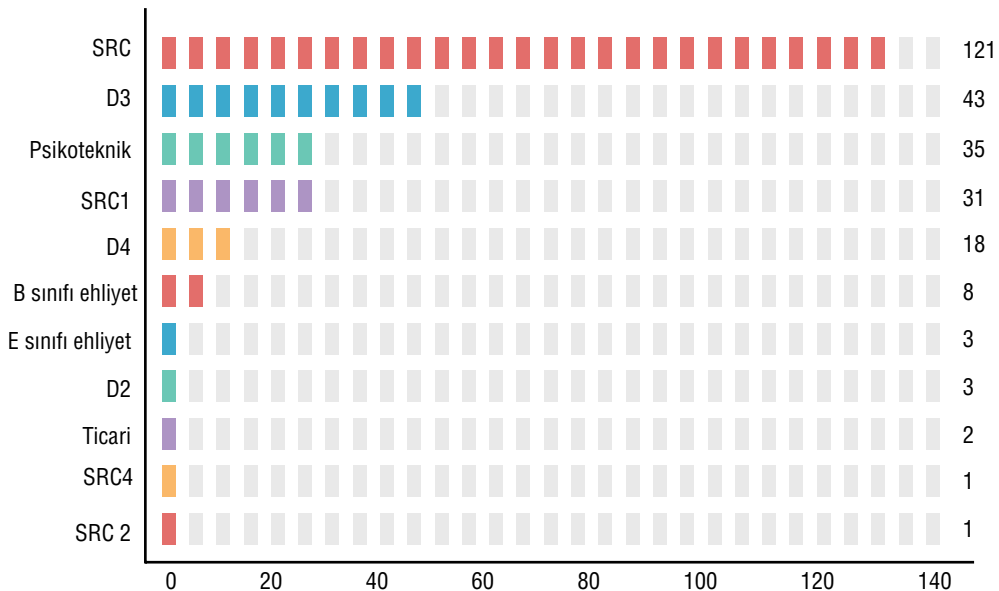
- ESBİS sistemine kayıtlı toplam 1.596.633 adet esnaf yer almakta olup, bu esnafın 430.938'i (%25,6) ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu sektördeki

esnafın %27'lik kısmını oluşturan toplam 110.064 esnafın minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösterdiği ve bu meslek grubundaki 103.389 esnafın erkek, 6.675 esnafın kadın olduğu tespit edilmiştir.

- Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde, 676 kişi ile İstanbul, 334 kişi ile Muğla, 296 kişi ile Ankara, 265 kişi ile Aydın, 264 kişi ile İzmir illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Minibüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 6.962 kişi ile İstanbul, 4.065 kişi ile Hatay, 3.606 kişi ile Ankara, 3.428 kişi ile Muğla, 3.191 kişi ile Aydın illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların ağırlıklı olarak yer aldığı yaş grubunun 42-50 arası olduğu; minibüsçülük mesleğinde çalışanların yaş ortalamasının ise 45,5 olduğu tespit edilmiştir.
- Minibüsçülük mesleğindeki 111.485 esnafın, %0,75'i okuryazar; %51,34'ü ilköğretim; %13,26'sı ortaokul; %19,16'sı lise ve %1,89'u üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %13,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.

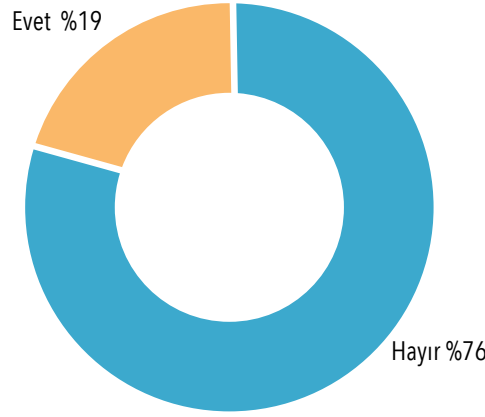
Minibüsçülerin aldıkları belge ve sertifikalara ilişkin veriler toplulaştırılmış olarak herhangi bir kurumda tutulmamaktadır. Bu verilere ulaşılamadığı için proje çerçevesinde esnaf ve şoförlere uygulanan anket sonuçlarından elde edilen veriler kullanılarak bir değerlendirme yapılabilmektedir. Buna göre, ankete katılan minibüsçü esnafının %93'ü, bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belge %45,5 ile SRC belgesidir (**Şekil 80**). Bunu %16,1 ile D3 ve %13,1 ile psikoteknik belgesi takip etmektedir. Minibüste hem şoför hem de araç sahibi olarak çalışan esnafın, psikoteknik belgesine sahip olma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu sebeple, psikoteknik belgeye sahip esnafın aynı zamanda kendi aracında şoförlük yaptığı da anlaşılmaktadır.

Şekil 80. Minibüsçü Esnafının Sahip Olduğu Araç Yetki Belgesi

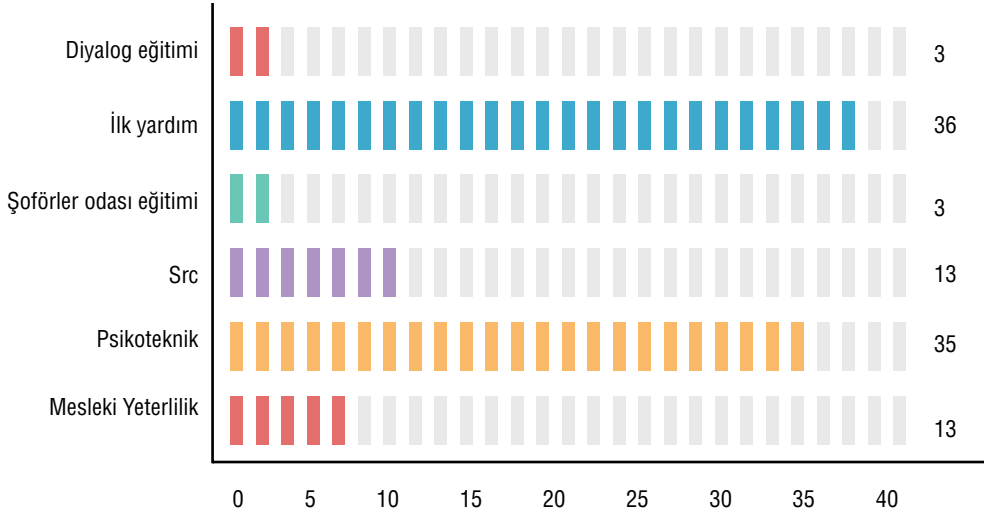


Aynı şekilde, minibüsçü esnafının mesleğe ilişkin almış olduğu eğitimlere yönelik toplulaştırılmış verilere ulaşamadığı için yine anketten elde edilen verilere yer verilmiştir. Buna göre, alınan eğitimlere ilişkin soru ve cevaplar değerlendirildiğinde, esnafların şoförlerle kıyasla daha büyük bir kısmının meslekle ilgili eğitim aldığı görülmüştür. Şoförlerin yalnızca %12'si eğitim alırken, esnafların %24'ü eğitim almıştır (**Şekil 81**). Esnafların aldıkları eğitimler incelendiğinde, katılımcıların en çok psikoteknik eğitimi aldığı, bunu SRC ve mesleki yeterlilik eğitimlerinin takip ettiği görülmektedir (**Şekil 82**).

Şekil 81. Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



Şekil 82. Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim



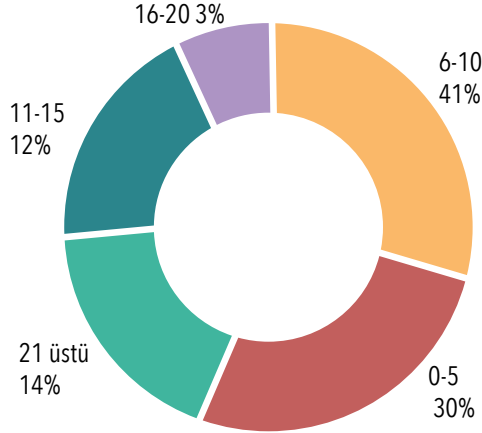
Öte yandan esnafların %78'i alınan eğitimlerin faydalı olduğunu düşünürken, %11'i faydalı olmadığını düşünmektedir. Ancak tıpkı şoförler gibi esnafların hemen hemen tamamı (%97) eğitimlerin gereksiz olduğunu düşünmektedirler. Esnaflara eğitimle ilgili son olarak, hangi eğitimlerin gerekli olduğu sorulmuştur. Buna göre esnaflar; psikoterapi, halkla ilişkiler ve diyalog eğitimleri istediklerini belirtmişlerdir. Proje süresince gerçekleştirilen odak grup toplantılarına katılan esnaf ve şoför temsilcileri, eğitimlerin gerekli olduğunu ama verimli ve etkili bir eğitim verilmediği için eğitimlerin amacına ulaşmadığını belirtmişlerdir. Buradan yola çıkarak yine eğitimlerin zorunlu olması ve konusunda uzman ve profesyonel kişiler tarafından verilip denetlenmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Şoför ve esnafa uygulanan anketten elde edilen sonuçlara göre, insan kaynağına ilişkin yapılan değerlendirme şu şekildedir:

a. Şoför

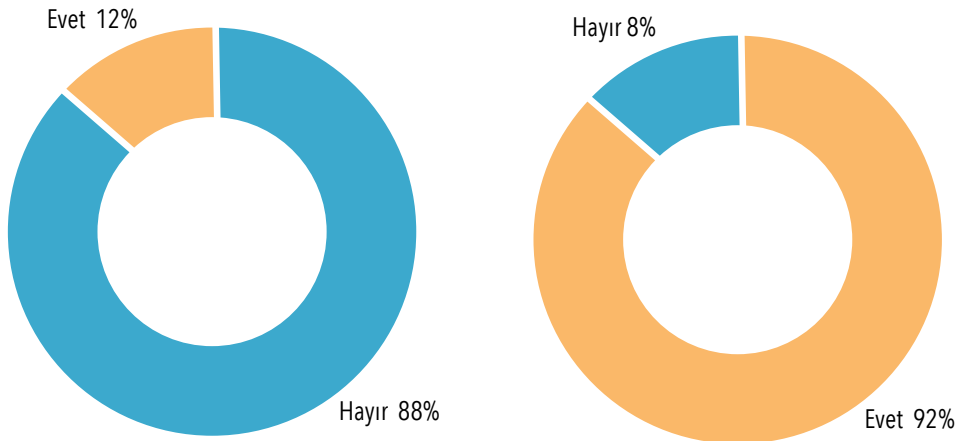
Şoförlerin çoğunlukla mesleğe yeni girdiği; %30'unun bu işte 5 yıldan daha az süredir çalıştığı görülmektedir. Bunun yanında, tutarlı olarak bu meslekte kalarak mesleği benimsediği anlaşılan, 10 yıldan daha uzun süredir çalışan şoförlerin oranı ise %29'dur. (**Şekil 83**)

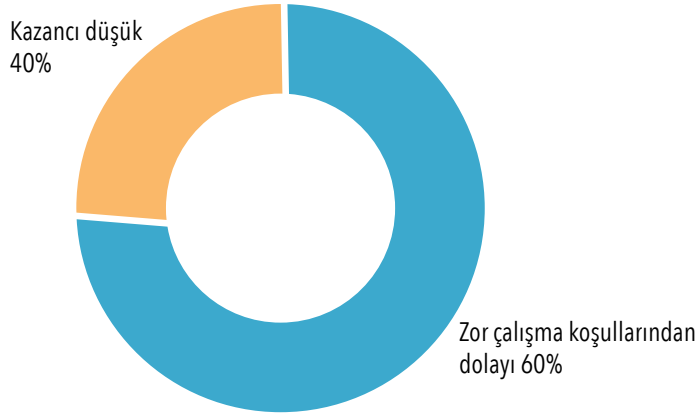
Şekil 83. Minibüs Şoförü Olarak Çalışılan Yıl



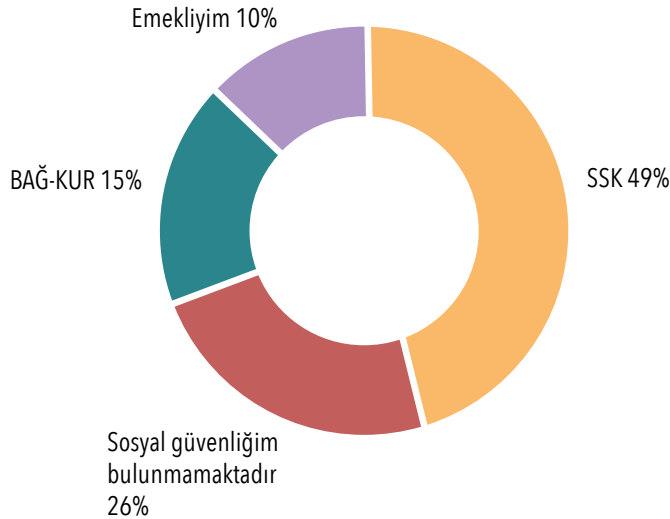
Öte yandan şoförlerin %88'i herhangi bir ek işle uğraşmazken (**Şekil 84, Sol Panel**), %92'si önümüzdeki iki yıl içinde bu işe devam etmeyi düşünmektedir (**Şekil 84, Sağ Panel**). Buna göre, şoförlerin mesleğe aidiyet duygularının yüksek olduğu, her ne kadar mesleğe yeni girişler yüksek olsa da genel olarak mesleğin geçici bir iş olarak düşünülmediği yorumu çıkarılabilir. **Şekil 85**'de mesleği bırakmayı düşünenlerin neden bırakmak istediklerine dair sebeplerin dağılımı verilmiştir. Bu grafikten görülebileceği üzere, en önemli sebep olarak odak grup toplantılarında da dile getirilen ağır çalışma koşulları verilmiştir. İş bırakmayı düşünenler için ikinci sebep ise, kazançlarının düşük olmasıdır. Bu bulgular bize, minibüs şoförlüğü mesleğinin cazibesinin artırabilmesi için en önemli etkenin diğer toplu taşıma araçlarında olduğu gibi şoförlerin gelir düzeyinde ve çalışma koşullarında yapılabilecek iyileştirmeler olduğunu göstermektedir.

Şekil 84. Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri

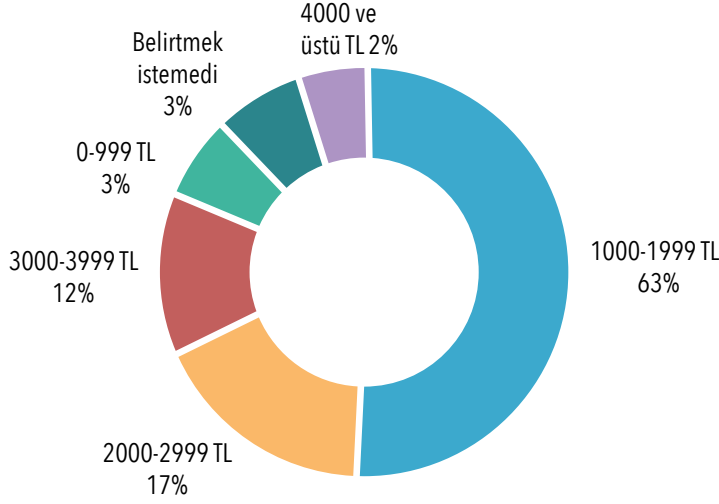


Şekil 85. Şoförlerin Mesleği Bırakma Sebepleri

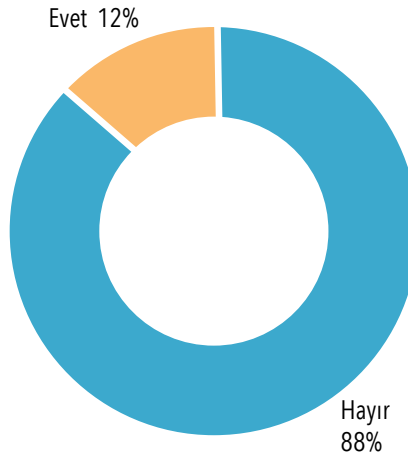
Odak grup toplantılarında dile getirilen, sosyal güvencenin olmaması meslekten çıkışı tetikleyebilecek bir başka unsur olarak öne çıkmaktadır. Şoförlerin %26'sı herhangi bir sosyal güvenlik sistemine kayıtlı gözükmemektedir. (**Şekil 86**). Bu endişe verici derecede yüksek bir orandır. Bunun yanında, emekli olup da şoförlük yapan %10 oranındaki şoförün de sigortasız olarak çalıştırıldığı, özellikle de bu yüzden iş verenler tarafından maliyetleri azaltmak adına bu şoförlerin tercih edildiği yine odak grup toplantılarından elde edilen ve anket ile de teyit edilen bulgulardandır. Beklendiği üzere en büyük grup ise SSK'ya kayıtlı olanlardır (%49); bunu %15 ile BAĞ-KUR'a kayıtlı şoförler izlemektedir.

Şekil 86. Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu

Şoförlerin mesleği bırakmayı düşünmelerinin en önemli nedeni olan kazançların düşük olması **Şekil 87**'de incelenmiştir. Şekle göre şoförlerin %63'ü 1.000-1.999 TL aralığında gelir elde etmektedir ki bu da şoförlerin günümüz koşullarında kazançlarından şikâyet etmelerinin normal olduğunu göstermektedir. Anket sonuçlarına ilişkin yapılan analizlerde şoförlerin gelirlerinin, ait oldukları hanehalkının temel geçim kaynağı olduğu da tespit edilmiştir.. Bu bağlamda genel olarak şoförlerin içinde bulundukları hanelerin çok da iyi şartlarda yaşamadığı sonucuna ulaşılabılır. Nitekim şoförlerin %51'i kazandığı gelirin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğini ifade etmiştir.

Şekil 87. Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir

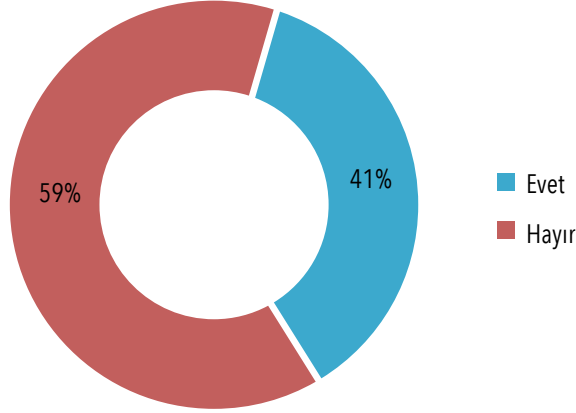
Şoförlerin niteliklerini geliştirmek adına yapılması gereken önemli uygulamalardan biri, şoförlere çeşitli konularda eğitim vermektir. **Şekil 88'**e bakıldığında mesleği ile ilgili eğitim alan şoförlerin oranının sadece %12 olduğu görülmektedir. Alınan eğitimler yaygınlık sırasına göre, psikoteknik, SRC, ileri sürüş tekniği olarak belirlenmiştir. Katılımcıların %72'si katıldıkları eğitimleri faydalı bulmuş, ancak yine de katılımcıların %92'si yeni bir eğitime ihtiyaçları olmadığını belirtmişlerdir. Eğitim almak isteyenler bilgilendirme seminerlerine ve direksiyon eğitimine ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir. Bu cevaplar ışığında ve odak grup toplantılarında ortaya çıkan sonuçlardan, şoförlerin mesleki eğitimlerinin yeterli olmadığı, ancak eğitim aldıkları takdirde bunu faydalı buldukları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şoförlerin belirli aralıklarla bu eğitimleri almaları, mesleki kaliteyi geliştirebilecektir.

Şekil 88. Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları

Minibüs şoförlerinin %59'u bir derneğe, üye olduklarını beyan etmişlerdir (**Şekil 89**). Odak grup toplantılarındaki bulguları doğrular şekilde şoförlerin %71'i bir meslek odası-

na ihtiyaçları olduğunu belirtmişlerdir. 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince şoförlerin meslek odalarından kayıtlarının silinmesinin, ulaştırma sektöründe çalışan tüm şoförlerin ortak sorunlarından olduğu bilinmektedir.

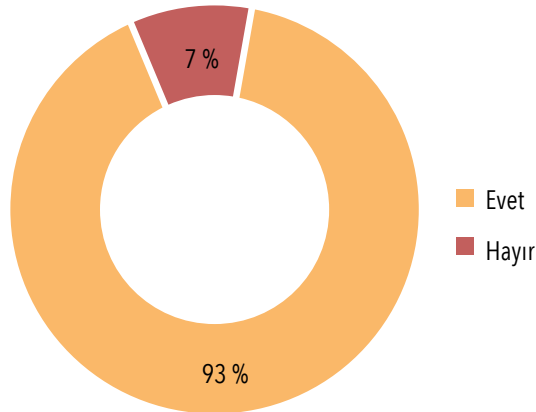
Şekil 89. Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu

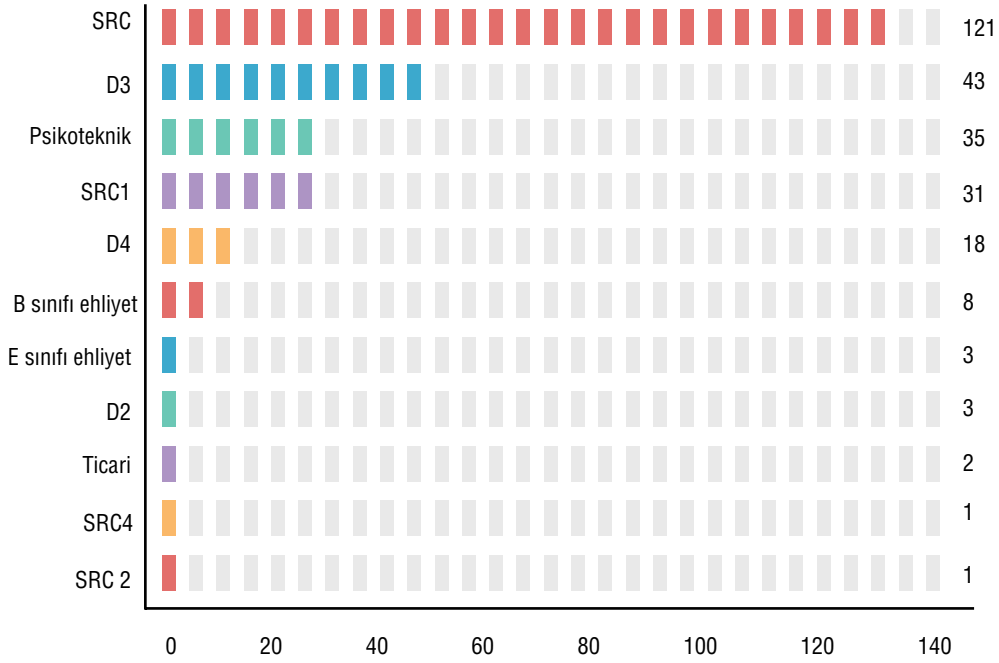


B. Esnaf

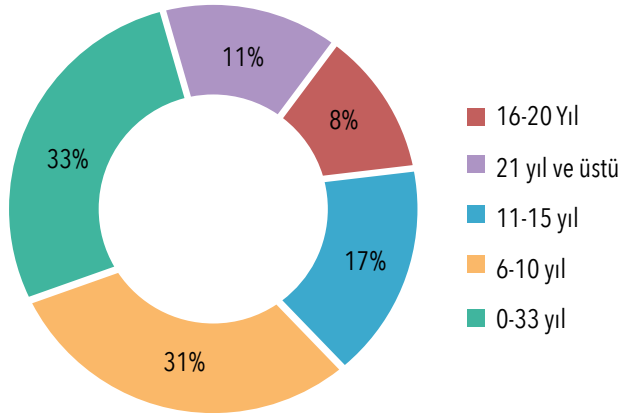
Esnafın yetki belgesine sahip olma durumları **Şekil 90**’da verilmiştir. Katılımcıların %93’ü bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belgeler SRC belgesidir. Bunu D3 ve psikoteknik belgesi takip etmektedir. (**Şekil 91**)

Şekil 90. Araç Yetki Belgesi Sahipliği



Şekil 91. Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi

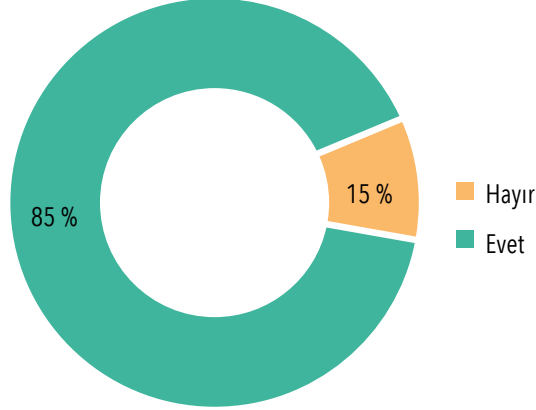
Esnafların minibüse sahip oldukları süreye bakıldığında (**Şekil 92**), her ne kadar %33 oranında sektöre yeni giren esnaf olsa da, çoğunluğun (%36) 10 yıldan daha uzun süredir bu meslekte olduğu görülmektedir. Esnafların %92'sinin yalnızca 1 adet plakası varken, 2 adet olanların oranı %5,1 ve 2 plakanın üzerinde plaka sahibi olanların oranı ise %3'tür. Ayrıca esnafların %95'i araca tek başına sahipken, %5'inin sahipliği ortaklık şeklindedir. Bunun dışında, esnafların %89'u sadece bu işi yaparken, %11'i başka bir işle daha uğraştığını ifade etmiştir.

Şekil 92. Minibüs Aracına Sahip Olunan Süre

Şoförlere benzer şekilde esnaflara da önümüzdeki iki yılda bu işi yapmayı planlayıp planlamadıkları sorulmuştur (**Şekil 93**). Şaşırtıcı şekilde, şoförlerle karşılaştığımızda, bu

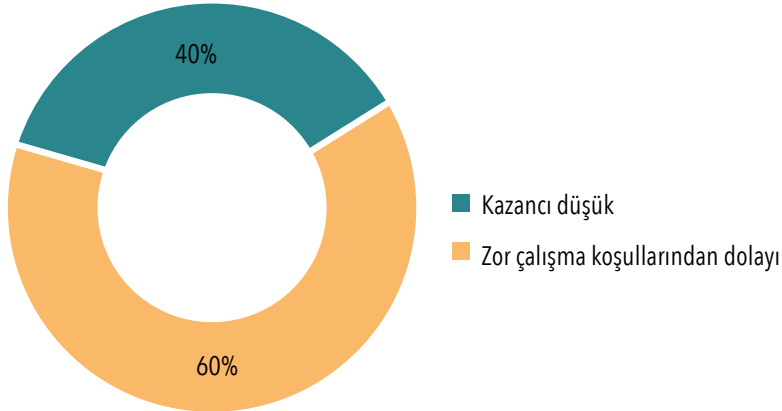
işi yapmayı planlamayanların oranı daha yüksektir. Minibüs şoförlerinin %8'i işi bırakmayı planlarken, bu oran esnaflarda %15'dir.

Şekil 93. Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu

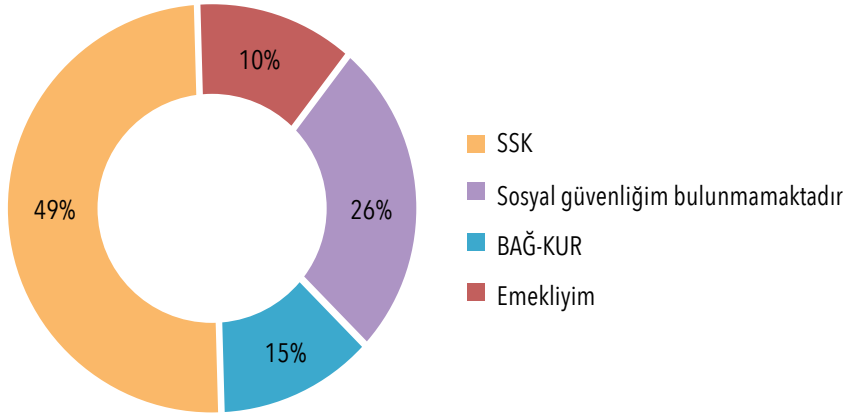


İşe devam etmemeyi düşünenlerin %60'ı zor çalışma koşullarını sebep olarak göstermiştir (**Şekil 94**). Şoförlere kıyasla daha yüksek gelir elde etmelerine rağmen yine de kazancın düşük olduğunu söyleyen esnaf oranı da azımsanmayacak kadar yüksektir (%40).

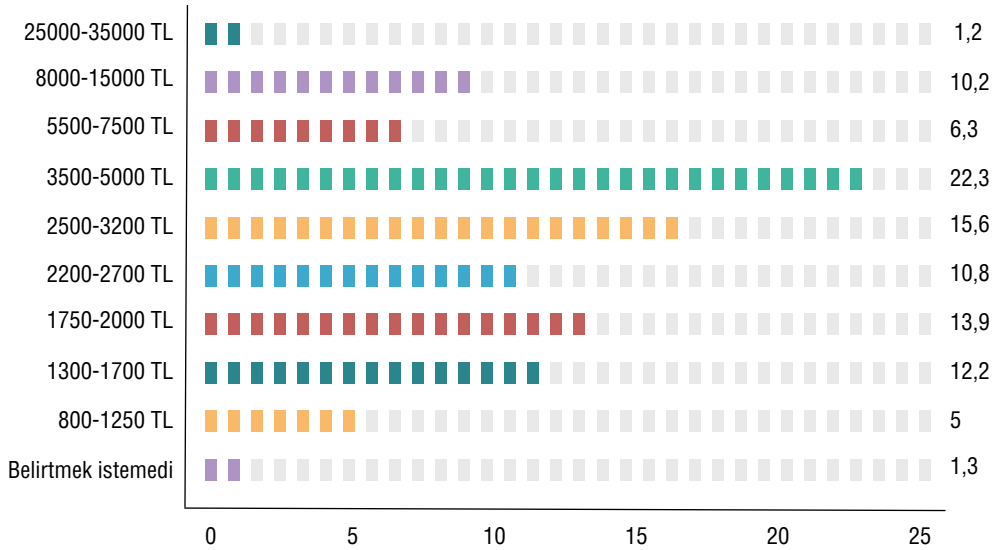
Şekil 94. Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni



Esnaflarda sosyal güvenlik sistemine kayıtlılık incelendiğinde, ulaştırma sektöründeki diğer esnaflardan farklı olarak çoğunluk %49 gibi bir oranla SSK'ya kayıtlıdır. %15'lik kısmın ise BAĞ-KUR kaydı bulunmaktadır (**Şekil 95**). Emeklilerin payı ise %10'dur. Sosyal güvenliği olmayanların oranı (%26) şaşırtıcı şekilde yüksektir. Hiçbir meslekte bu kadar yüksek olmayan sigortasızlıkla mücadele edilmesi, sosyal güvencesi olmayan esnaf ve yakınları açısından önem arz ettiği gibi, devletin prim ve vergi geliri kaybının engellenmesi için de gereklidir.

Şekil 95. Esnafın Sosyal Güvenlik Durumu

Şekil 96'ya göre 2.000 TL'nin altında geliri olduğunu ifade edenlerin oranı %31,1'dir. Bu oran şoförlerde %66 olarak bulunmuştur. Üst gelir dilimlerdeki paya bakıldığında 5.500-15.000 TL aralığında geliri olan esnafın oranı %16,4 ve 25.000 TL üstünün payı ise %1,2'dir. Bu rakamlar ışığında ve beklendiği üzere, şoförlerle karşılaştırıldığında esnafın gelirlerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

Şekil 96. Esnafın İşten Kazandıkları Net Gelir

13.2.7. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi

Proje kapsamında yapılan inceleme, toplantı ve anket sonuçları meslekte teknoloji kullanımının çok yoğun olmadığını, ancak giderek arttığını ortaya koymuştur. İyi örnek uygulamaları ve büyük şirket incelemeleri sonucunda meslekte teknoloji kullanımına dair bazı örnekler aşağıda verilmiştir.

GPS ile Güzergâh Takip Sistemi

İzmir Minibüsçüler Odası temsilcileri minibüs duraklarında çıkan tartışmaların önemli bir kısmının süre çalmaktan kaynaklandığını belirtmişlerdir. Minibüs hareket ettikten sonra şoför yavaş giderek daha fazla yolcu toplamaya çalışmakta, böylece arkasından gelen diğer şoför mağdur olmaktadır. Bazen arkadan gelen minibüs, diğerinin önüne geçmek için süratini artırmakta; tehlikeli manevralar yapmakta bu da yolcuların güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Yavaş giderek daha fazla yolcu taşımaya çalışmak, ayrıca trafiğin akışının yavaşlamasına; gerek minibüsteki yolcuların gerekse de trafikteki diğer araçların planladıklarından daha uzun sürede gidecekleri yere varmalarına yol açmaktadır.

İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası bu sorunun önüne geçmek amacıyla GPS ile güzergâh takip sistemi ve kioks cihazının duraklarda kullanımını sağlamıştır. Sistem, A ile B yerleri arasını belli aralıklara bölerek, bu bölünen yerlere takip cihazlarının konulmasına dayanmaktadır. Şoförler yola çıkmadan duraklardaki kioks cihazlarından hangi zamanda nerede olacakları bilgisini almakta, ardından yola çıkınca GPS ile şoförlerin belirtilen zamanlarda buralarda olup olmadıkları kontrol edilmektedir. Eğer şoför varması gereken noktalara daha geç varırsa ceza almaktadır. Günde üç ihlal yapana 10 TL ceza verilirken, beş ihlalde bir saat araç kapama cezası verilmektedir.

Oda yetkilileri bu uygulamanın hayata geçmesi ile yukarıda bahsedilen sorunların büyük ölçüde çözüldüğünü dile getirmişlerdir. Ancak yine de uygulamanın getirdiği bazı sorunların olduğunu da vurgulamışlardır. Öncelikle belli bir zamanda belli bir yerde olma gerekliliğinin, şoförde stres yarattığını belirtmişlerdir. Ayrıca şoförlerin zaman kısıtı yüzünden yolcu yoğunluğu az olan yerlerde hızlı, az olduğu yerlerde yavaş gittiği ve araca binmesi zaman alacak olan, yaşlı, engelli gibi vatandaşları almaktan zaman zaman kaçındıkları da ifade edilmiştir.

Minibüslerde Kamera Sistemi

İzmir Minibüsçüler Esnaf Odasının talebiyle, İzmir Büyükşehir Belediyesinin minibüslere kamera sistemi kurulmasını zorunlu hâle getirdiği belirtilmiştir. Kamera sisteminin kurulmasının faydaları olarak şunlardan bahsedilmiştir:

- Şoförle yolcu arasında yaşanan sıkıntılarda kamera kontrolü yapılarak haksız tarafın tespit edilebildiği ifade edilmiştir.
- Kameraların kurulmasıyla beraber şoförlerin tutum ve davranışlarında düzelme olduğu belirtilmiştir.
- Araçlarda kamera olduğunun bilmesinden sonra, hırsızlık gibi güvenlik sorunlarında önemli bir azalma olduğu vurgulanmıştır.
- Araç sahibi esnafın, araçlarda çalışan şoförlerini kontrol etmesinin kolaylaştığı ifade edilmiştir.

Minibüslerde Klima Zorunluluğu

İzmir Minibüsçüler Esnaf Odası minibüslerde klima olmasını zorunlu hâle getirmiştir. Yolcuların daha konforlu seyahat etmesini sağlamak adına sıcak havalarda kontroller gerçekleştirilmiş, kliması çalışmayan araçlara ceza verilmiştir.

Şoför Tanıtım Kartı

İzmir Büyükşehir Belediyesi ile yürütülen iş birliği çerçevesinde minibüslerde şoför olarak çalışacak kişilerin şoför tanıtım kartı alması zorunlu tutulmuştur. Bu kartı almak isteyenlerden psikoteknik belge, uyuşturucu ve keyif verici madde test sonucu, sabıka kaydı ve eğitim seminerlerine katılım belgesi istenmektedir. Ayrıca şoförlerin periyodik olarak eğitimden geçmeleri de oda tarafından zorunlu tutulmuştur.

Engelli Erişimine Uygun Araçlar

Engellilere ilişkin çıkan yasa, minibüslerde engellilerin araca binmesini ve araçtan inmesini kolaylaştıracak mekanizmayı zorunlu hâle getirmektedir. Bu yüzden giderek yaygınlaşan oranda engelliler için uygun minibüsler kullanılmaya başlanmıştır.

Edirne Serhad Birlik Etus Minibüsçüler, Midibüsçüler, Otobüsçüler ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Örnek Uygulamaları

Edirne Serhad Birlik Kooperatifi, teknoloji kullanımı ve yenilik anlamında güzel uygulamalara sahiptir. Aşağıda bunlardan bazıları verilmiştir:

- LED ekranlarla hangi otobüsün ne zaman geldiğini gösteren akıllı durak uygulaması,
- Yolcuların mesafeye göre ücret ödemesi,
- Kent-Kart uygulamalarının akıllı telefonlarda kullanılması ile yolcuların hangi aracın ne zaman geleceğini görebilmeleri,
- Tüm araçlarda kamera istemi bulunması,
- Yolcu şikâyetlerine telefon veya internet yoluyla anında cevap verilmesi,
- Belediyeye, yetersiz kaldığı yerlerde Kooperatife ait araçlarla destek sağlanması,
- Kadın şoförlerin çalışması,
- Şoförlere düzenli eğitimler verilmesi.

13.2.8. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri

Minibüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf ve şoförlerin iletişimde bulundukları meslek kuruluşları; ilgili meslek odaları, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) ve Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonudur (TESK).

Mesleğin ilişkide bulunduğu kamu kurumları ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı ve Belediyelerdir.

13.2.9. Mesleği İlgilendiren Mevzuat

Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yayımlanan Yönetmelik'in amacı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu hükümleri uyarınca araçların yapım ve kullanma bakımından kara yolu yapısına ve trafik güvenliğine uyma zorluluğunu yerine getirmek üzere; tadil aşamasında ve tip onayı yönetmelikleri (MARTOY, TORTOY, MOTOY) kapsamı dışında kalan yapım aşamasındaki araçlar ile tip onayı yönetmelikleri kapsamındaki araçlara Ulusal Tip Onayı verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Bu Yönetmelik minibüsçü esnafının şikâyetlerine konu olan ayakta yolcu taşınmasını engelleyen yönetmelik olarak da bilinmektedir.

Araçların İmal, Tadil ve Montajı (AİTM) onayı için, araçların seri imalatında ve tip onayı bulunan araçların seri tadilatında her bir tip araç için ayrı bir başvuru yapılır. Tadilat setleri için, set ile tadil edilmiş ve tahribatlı deneylerde yapılabilecek numune ile onay kuruluşa veya onay kuruluşu tarafından görevlendirilmiş teknik servisler başvurulur. Gerekirse ana araç imalatçısının görüşü alınır. Bu setler ile üreticisi tarafından, setle birlikte verilen montaj talimatına uygun olarak yapılan seri tadilatlar sadece talimata uygun montaj yapıldığı kontrol edilerek, uygunsa onaylanır. Araç AİTM tip onayı veya AİTM uygunluk belgesi başvuruları, imalatçı tarafından onay kuruluşuna veya onay kuruluşunun yetkilendirdiği kuruluşa yapılır.

Çok aşamalı AİTM onayı başvurusunda, birinci aşamada, tamamlanmamış araç ve aracın tamamlanma durumuna dair ilgili yönetmeliklerden uygulanabilir olanlardan her biri uyarınca sahip olunan tip onayı belgeleri; eğer yoksa, yetkili teknik servislerden o araç için ilgili yönetmeliklere göre alınmış deney raporları ve gerektiğinde bu Yönetmelik'te istenilen belgeleri içeren tanıtım paketi ve tanıtım paketi fihristinden oluşan bilgi ve belgeler eklenir. İkinci veya daha sonraki aşamalarda, tamamlanmamış aracın bir önceki aşama uygunluk belgesi veya AİTM uygunluk belgesinin bir sureti ile aracın tamamlanma durumuyla ilgili olarak, ilgili yönetmeliklerden uygulanabilir olanlardan her biri uyarınca sahip olunan tip onayı belgeleri; eğer bu belgeler yoksa, teknik servislerden o araç için ilgili yönetmeliklere göre alınmış deney raporları, tanıtım dosyası, tanıtım paketi ve tanıtım paketi fihristi yer alır.

Yönetmelik'in 6. maddesinde AİTM onayı işlemlerine ilişkin olarak onay kuruluşunca verilecek belgeler aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

- a) Tanıtım dosyasındaki özelliklere uygun olmak kaydıyla, bu ilgili yönetmeliklerin teknik özelliklerine uyan, imal veya tadil edilmiş her bir araç için AİTM uygunluk belgesi,
- b) Tanıtım dosyasındaki özelliklere uygun olmak kaydıyla bu Yönetmelik'te belirtilen ilgili yönetmeliklerin teknik özelliklerine uyan seri imalat ve seri tadilatla her bir tip için 7. maddede belirtilen işlemler çerçevesinde AİTM tip onayı belgesi verilir.

Öte yandan araçların, sistemin, aksam veya ayrı teknik ünitenin bu Yönetmelik'teki hükümlere uygun olmakla birlikte, yol güvenliği açısından ciddi bir tehlike oluşturduğunun belirlenmesi hâlinde; onay kuruluşu veya onay kuruluşunun yetkilendirdiği kuruluş, AİTM tip onayı belgesi veya AİTM uygunluk belgesi vermeyi reddedebilir.

Yönetmelik'in 8. maddesinde, tek tek onaylanmış yeni araçların tesciline veya trafiğe çıkmasına, sadece onay kuruluşu veya onay kuruluşunun yetkilendirdiği kuruluş tarafından tasdik edilmiş uygunluk belgeleri taşımaları hâlinde izin verileceğini hükme bağlanmıştır. Tamamlanmamış araçların sürekli tescillerine ve trafiğe çıkmalarına tamamlanmadıkları sürece izin verilmeyeceği ve seri imalat nedeni ile AİTM onayı olan araçların, imalatçı firmasının düzenleyeceği uygunluk belgesi ile tescil edileceği ifade edilmiştir. Tadilatların yasal süre içerisinde aracın kayıtlarına, Yönetmelik uyarınca verilen seri tadilat veya tadilat uygunluk belgelerine göre işlenmesi gerektiği belirtilmiştir.

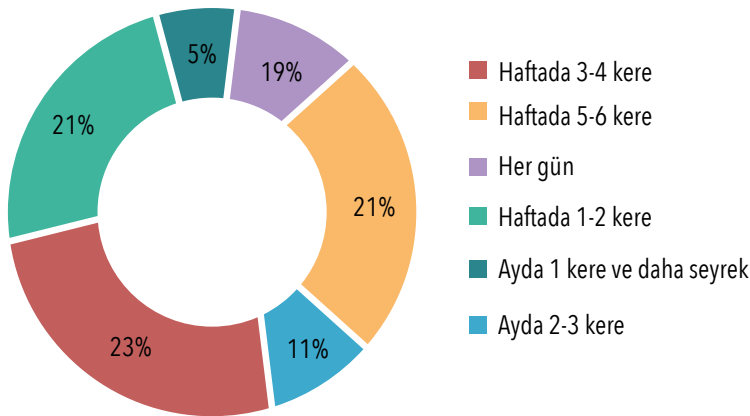
Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının 13 Eylül 2003 tarihli, Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in 2. maddesi ile Ek-I'nin 7.1.1 inci maddesi şu şekilde değiştirilmiştir. "Sürücü dâhil en az 10 en fazla 17 oturan kişiyi taşıyan araçlardır. Minibüslerde ayakta yolcu taşımak amacıyla ayrılmış alan bulunamaz."

13.2.10. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri

Minibüs kullanımı ve müşteri memnuniyetine ilişkin mesleğin değerlendirilmesinin yapılabilmesi için proje kapsamında gerçekleştirilen müşteri anketi verileri kullanılmıştır.

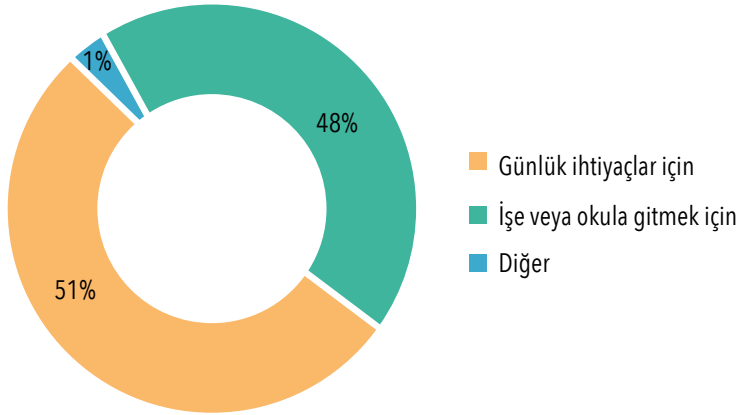
Ankette ilk olarak katılımcılara minibüs kullanma sıklığı sorulmuştur. Katılımcıların yaklaşık beşte biri, minibüsü her gün kullandığını ifade etmiştir. Minibüsü haftada en az 3-4 kez kullananların oranı %63 iken bu oran takside %24'tür. İstanbul'a baktığımızda minibüsü haftada en az 3-4 kez kullananların oranının %49 ile Türkiye genelinden düşük olduğu görülmektedir. Ancak her gün kullananların oranı Türkiye genelinden daha yüksektir (%24).

Şekil 97. Minibüs Kullanım Sıklığı



Ankete katılanların %51'i minibüsü günlük ihtiyaçları için kullandığını ifade ederken işe ve/veya okula gitmek için kullananların oranı ise %48 olmuştur (**Şekil 98**). İstanbul da ise minibüsü işe gitmek için kullananların oranı daha fazladır. İstanbulluların %53'ü minibüsü işe gitmek, %45'i ise günlük ihtiyaçları için kullanmaktadır. Yukarıda da bahsedilen, İstanbul'da her gün minibüse binenlerin Türkiye genelinden daha çok olması, bu sonuçla örtüşen bir bulgudur. Taksiyle karşılaştırıldığında minibüsün işe veya okula gitmek için daha fazla tercih edildiği anlaşılmaktadır. Fiyat avantajının açık ara minibüs lehine olması, her gün yapılması gereken ulaşımda minibüsün tercih edilmesini anlaşılır kılmaktadır.

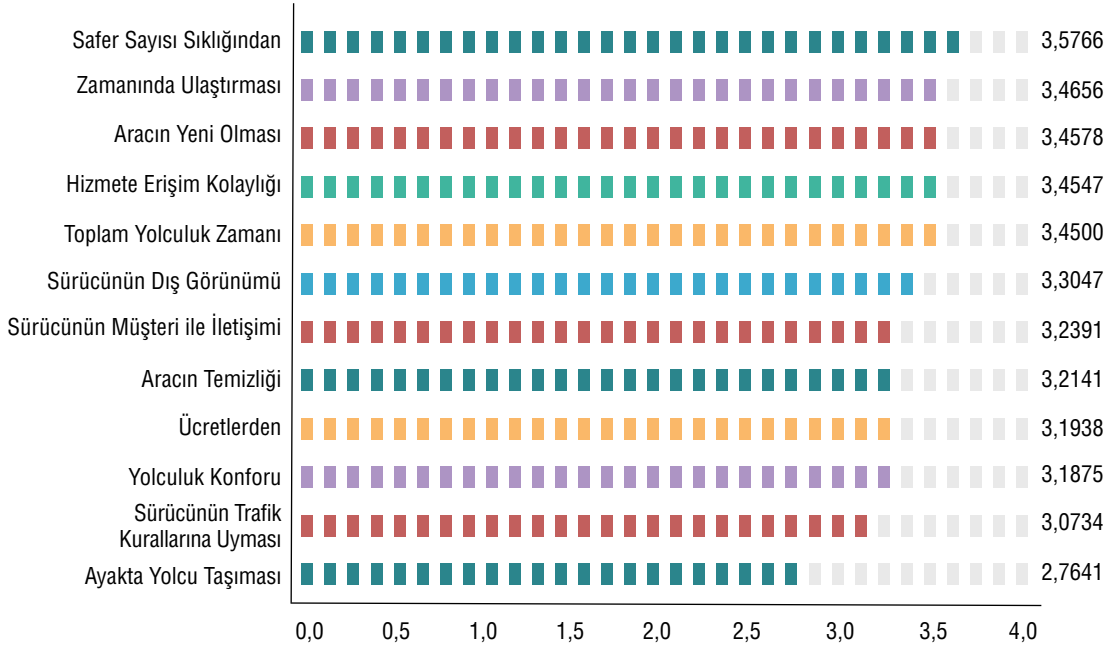
Şekil 98. Minibüs Kullanım Nedeni



Minibüse dair memnuniyet incelendiğinde müşterilerin en memnun olduğu kriterin sefer sayısı sıklığı olduğu görülmektedir. Ancak yukarıda verilen, çeşitli kriterler için toplu taşıma aracı tercihi analizlerinde (**Şekil 99**) sefer sayısı sıklığında minibüs, tercih sıralamasında çok da yukarılarda yer almamaktadır. Her ne kadar müşterilerin minibüste en memnun olduğu kriter sefer sayısı sıklığı olsa da, bu konuda minibüsten daha iyi olan araçlar olduğu da ortadadır. Müşteriler, zamanında ulaştırması ve toplam yolculuk zamanı gibi yolculuk süresine dair kriterlerden de memnun gözükmemektedirler.

Ankete katılanlar minibüslerin yeniliğinden memnunken, şoförün dış görünümü ve müşteri ile iletişiminden orta derece memnundurlar. Minibüslerde en az memnuniyet ayakta yolcu taşınmasıdır. Odak grup toplantılarında esnafların belirttiği en önemli sorunlardan olan ayakta yolcu taşıyamamanın, aslında müşteri tarafından çok da istenen bir durum olmadığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda iki tarafı da memnun edecek bir çözüm bulunması adına ayakta belirli sayıda yolcu taşınmasına izin verilmesi, esnafların sorununa sağlıklı bir çözüm gibi gözükmemektedir. Anket katılımcılarının en az memnuniyet duydukları diğer kriterler ise yolculuğun konforu ve şoförün trafik kurallarına uyması olmuştur. Araçların yeniliğinden memnuniyet düşünüldüğünde, konforsuzluğun büyük ihtimalle ayakta yolcu taşınması ile ilişkili olduğu çıkarımı yapılabilir.

Şekil 99. Müşteri Memnuniyeti, Minibüs



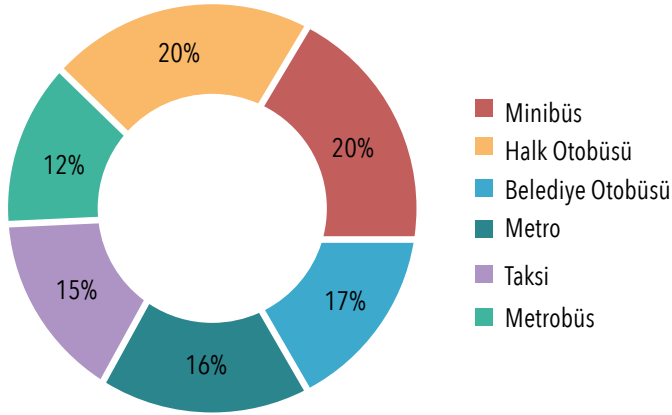
13.2.11. Mesleğin Rekabet Analizi

Minibüsçülüğün diğer toplu taşıma araçları ile nasıl bir rekabet ilişkisine sahip olduğunu anlayabilmek için proje kapsamında gerçekleştirilen esnaf ve müşteri anketlerinden elde edilen sonuçlar kullanılmış ve rekabet analizine ait aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede, mevcut toplu taşıma araçları arasında rekabet değerlemesi, müşteriler ve sektöre yeni giriş başlıkları altında mesleğin rekabet analizi ele alınmıştır.

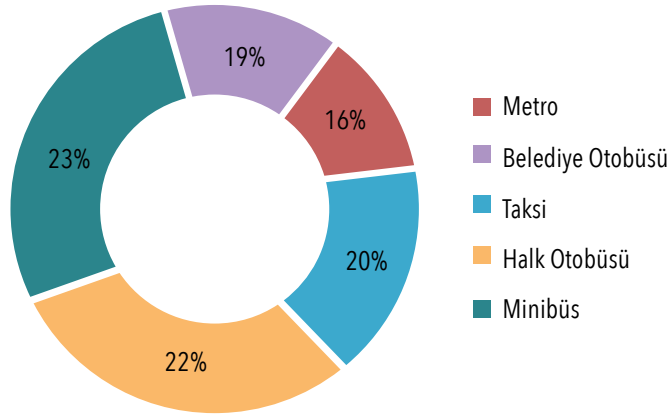
Rakipler (Mevcutlar arasındaki rekabet)

Minibüsçülük de dâhil olmak üzere şehir içi toplu taşımada yer alan araçlara dair mesleklerin rekabet analizlerini Türkiye'yi temsil edecek şekilde ele almak, veri eksikliğinden dolayı mümkün görülmemektedir. Bu bağlamda bu bölümde yapılacak analizlerde proje kapsamında gerçekleştirilen anket verileri kullanılacaktır.

Müşterilerin tercihleri, sektörün rekabet yapısını anlamakta kullanılacak bilgilerden bir tanesidir. Minibüslerin sektörde rekabet ettiği temel toplu taşıma araçları halk otobüsü, belediye otobüsü ve taksilerdir. Bunlara ilave olarak metro olan şehirlerde metro ve İstanbul'da metrobüs de kullanım yoğunluğu açısından önemli bir rakip olabilme potansiyeline sahiptir. Ancak tüm Türkiye için metro ve metrobüsün de içinde bulunduğu toplu bir analiz yapmak bu araçların belli illerde olmasından dolayı yanıltıcı sonuçlar verecektir. Bu bağlamda müşterilerin tercihleri raporlanırken İstanbul için ayrı, İstanbul hariç metro bulunan iller (Adana, Ankara, Bursa ve İzmir) için ayrı ve bu şehirlerin dışında kalan diğer iller için ayrı grafikler verilmiştir.

Şekil 100. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul

Şekil 100'de İstanbul'daki kullanıcıların toplu taşıma tercihleri verilmiştir. Dağılım olarak dengeli bir kullanım görülmekle birlikte en çok tercih edilen araç minibüs ve halk otobüsüdür⁸⁶. Minibüsçülük mesleği açısından, İstanbul için en önemli rakipler olarak otobüsler (halk otobüsü ve belediye otobüsü) görülmektedir. Metro ve taksi de kullanım oranı olarak yine önemli rakipler olarak göze çarpmaktadır.

Şekil 101. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller

İstanbul dışında metro ağına sahip diğer iller olan Adana, Ankara, Bursa ve İzmir için toplu taşımada müşteri tercihleri **Şekil 101**'de verilmiştir. Bu illerde de minibüs yine en çok tercih edilen toplu taşıma aracı olmuştur. İstanbul'a benzer şekilde minibüslerin sektördeki en önemli rakipleri sırasıyla halk otobüsü ve taksi olarak karşımıza çıkmaktadır. Belediye otobüsü ve metro da bunları takip etmektedir.

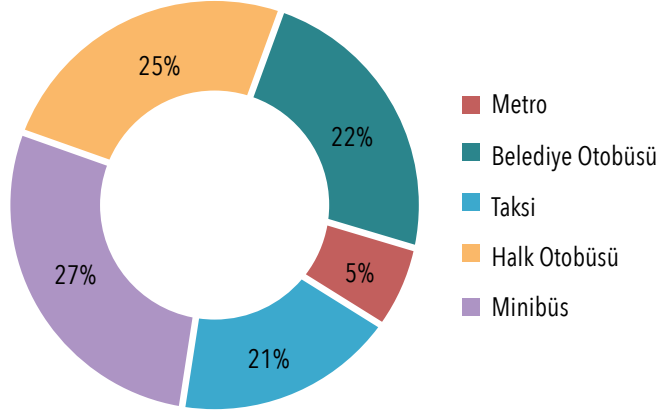
Son olarak metro olan iller ve İstanbul dışında kalan şehirler için, müşterilerin toplu taşıma tercihleri **Şekil 102**'de verilmiştir⁸⁷. Türkiye'nin büyük illerini dışarda bıraktığımızda

⁸⁶ Grafikte eşit olarak görünse de minibüs çok az farkla en çok tercih edilen toplu taşıma aracıdır.

⁸⁷ Şekilde yer alan raylı sistem bazı illerde yer alan tramvay gibi ulaşım araçlarına aittir.

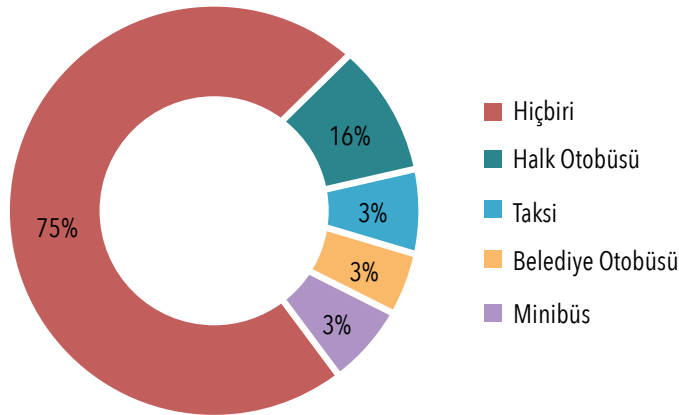
minibüsün yüzdesini artırarak en çok tercih edilen araç olduğu görülmektedir. İstanbul'daki tabloya benzer şekilde minibüsün en önemli rakipleri sırasıyla, halk otobüsü ve belediye otobüsüdür. Sonuç olarak, Türkiye'de şehir içi taşımacılıkta en çok tercih edilen aracın minibüs olduğu anlaşılmaktadır. Önceki bölümlerde verilen esnaf rakamları da bunu doğrular niteliktedir. Minibüsün en önemli rakipleri ise halk otobüsü ve belediye otobüsü olarak görülmektedir.

Şekil 102. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye

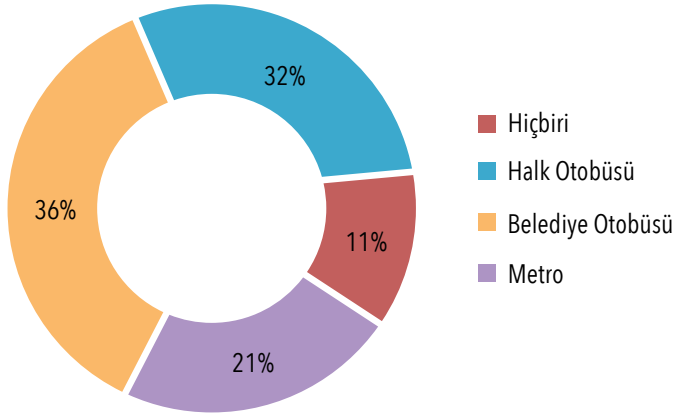


Sektördeki rekabeti anlamak adına, müşterilerin yanında minibüsçülerin rakip olarak kimleri gördüğü bilgisi de önemlidir. Bu bağlamda **Şekil 103**, **Şekil 104** ve **Şekil 105**'te yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı, İstanbul, İstanbul dışında metro bulunan şehirler ve diğer şehirler için ayrı ayrı olmak üzere minibüsçülerin sektörde kimleri rakip olarak gördüğü verilmiştir.

Şekil 103. Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul

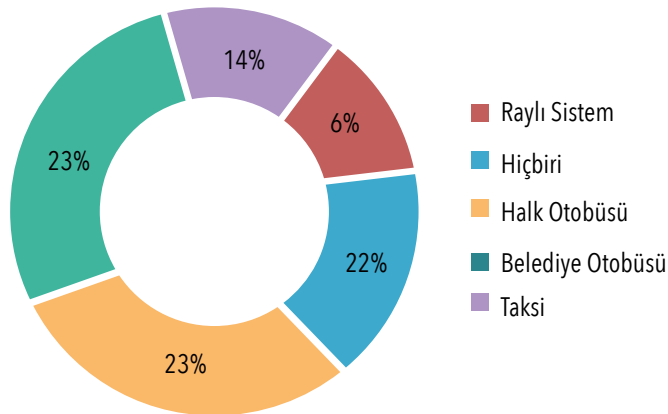


Şekil 103'e göre İstanbul'daki minibüsçüler sektörde kendilerini oldukça güvende hissetmektedirler; katılımcıların %75'i kendilerine rakip görmemektedirler. Belirtilen en önemli rakip ise müşteri anketinde de en çok tercih edilen ikinci araç olan halk otobüsleridir. Diğer toplu taşıma araçlarının yüzdeleri ise oldukça düşüktür (%3).

Şekil 104. Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller

İstanbul dışındaki metro bulunan illere bakıldığında, İstanbul'dan oldukça farklı olarak kendilerini rakipsiz görenlerin oranının %11'e düştüğü görülmektedir (**Şekil 104**). Bu illerde en önemli rakip olarak belediye otobüsü, ardından halk otobüsü gelirken; metro en az belirtilen toplu taşıma aracı olmasına karşın yüzdesi yüksek görülmektedir. Diğer bir ifadeyle metro da önemli bir rakip olarak algılanmaktadır. Sonuçlara ilişkin ilginç bir nokta taksinin rakip olarak görülmemesidir.

İstanbul ve metro ağı olan iller dışında kalan şehirlere bakıldığında ise en önemli rakipler olarak yine halk ve belediye otobüsleri ifade edilmiştir. Ancak, metro ağı olan illerden farklı olarak bu şehirlerde taksi, katılımcıların %14'ü tarafından rakip olarak belirtilmiştir. Bir başka önemli fark ise bu illerde kendilerine rakip görmeyenlerin oranının metrolu illere göre iki kat daha fazla olmasıdır (%22). Küçük illerde taksinin çok kullanılmaması bu sonucu doğurmaktadır.

Şekil 105. Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye

Müşteriler

Rekabet analizlerinde önemli bir diğer nokta kullanıcı yapısının belirlenmesidir. Bu bağlamda **Tablo 51**'de çeşitli sosyo-ekonomik özelliklere göre müşterilerin toplu taşıma ara-

cı tercihleri yer almaktadır. Öncelikle tabloda göze çarpan ilk husus, hemen hemen tüm özelliklere göre en çok tercih edilen toplu taşıma aracının minibüs olmasıdır. Gerek kadın gerekse de erkekler toplu taşımada en çok minibüsü tercih etmektedir. Son zamanlarda minibüslerde yaşanan olumsuz olaylara karşın kadınların minibüsü yüksek oranda tercih etmeleri, minibüsle ulaşım güvencilerinin göstergesi olarak yorumlanabilir. Kadın ve erkeklerin ikinci tercihlerinin otobüs olması, yukarıda anlatılanlarla uyumlu şekilde, sektördeki en önemli rakiplerin otobüs olduğunu göstermektedir. Medeni durum göz önüne alındığında da benzer bir tablo vardır. Hem evli hem de evli olmayanlar için yine en çok tercih edilen toplu taşıma aracı minibüs olmuştur. Minibüsü halk otobüsü takip etmektedir. Yaşa bakıldığında, yaş ile beraber minibüs kullanımının düştüğü görülmektedir. Ancak yine de 60 yaşa kadar en çok tercih edilen toplu taşıma aracı minibüstür. 60 yaş ve üstü grupta minibüs kullanımı oldukça sert bir düşüş göstermekte ve halk otobüsünün bir hayli gerisinde kalmaktadır. Bu durum, otobüslerin 65 yaş ve üzeri için bedava olmasının bir yansıması olarak yorumlanabilir. Gelir durumu açısından incelendiğinde, en düşük gelir grubu (1.000 TL altı) için en çok tercih edilen toplu taşıma aracının belediye otobüsü olduğu; bunu aynı orana sahip minibüs ve halk otobüsünün takip ettiği görülmektedir. 4.000 TL'ye kadar gelire sahip müşterilerde tüm 1.000'er TL'lik dilimlerde minibüs birinci, halk otobüsü ikinci sıradadır. 4.000-4.999 TL aralığında gelire sahip olanların tercih sıralaması az fakla halk otobüsü lehine dönmüştür. 5.000 TL ve üstü gelire sahip olanlarda ise beklenildiği gibi en çok tercih edilen araç taksi olmuştur. Bunu minibüs takip etmiştir. Sonuç olarak özellikle orta gelir grubunun açık ara en çok tercih ettiği araç, minibüs olarak görülmektedir. Ayrıca gelir seviyesi değerlendirmelerine genel olarak bakıldığında yine en çok tercih edilen araç minibüstür. Son olarak eğitim durumuna göre toplu taşıma aracı tercihleri incelendiğinde, her eğitim grubu için müşterilerin birinci tercihlerinin yine minibüs, en önemli rakibin ise halk otobüsü olduğu görülmektedir.

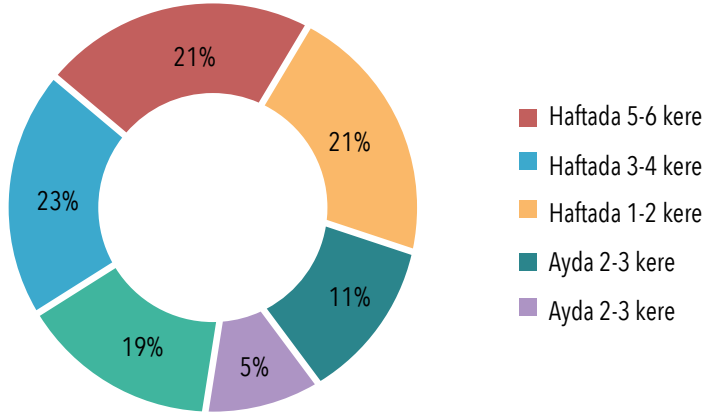
Tablo 51. Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşıma Tercihleri (Yüzde)

	Cinsiyet		Medeni Durum		Yaş			
	Kadın	Erkek	Evli	Evli Olmayan	15-29	30-44	45-59	60+
Minibüs	39.1	43.5	43.8	40.8	43.5	42.6	35.2	14.3
Taksi	11.7	11.9	12.6	11.1	10.3	12.9	10.8	14.3
Otobüs	26.2	24.0	27.1	22.9	22	25.8	29.7	42.9
Metro	2.5	3.4	1.8	4.1	4	0.03	6.3	4.8
Belediye Otobüsü	12.6	14.8	12.8	15.1	15.8	12.5	14.4	23.8
Metrobüs	7.9	2.5	1.8	6	4.4	5.7	3.6	0

	Gelir					
	1000 TL altı	1000 - 1999 TL	2000 - 2999 TL	3000 - 3999 TL	4000 - 4999 TL	5000 TL üstü
Minibüs	29.5	45.1	48.90	38.9	29.5	30.8
Taksi	4.6	5.5	9.10	14.5	19.2	34.6
Otobüs	29.5	22.7	24.50	29	32.1	12.3
Metro	2.3	4.8	1.50	3.6	2.6	3.7
Belediye Otobüsü	34.1	19.0	12.10	9.8	12.8	6.2
Metrobüs	0	2.9	3.90	4.1	3.8	12.4

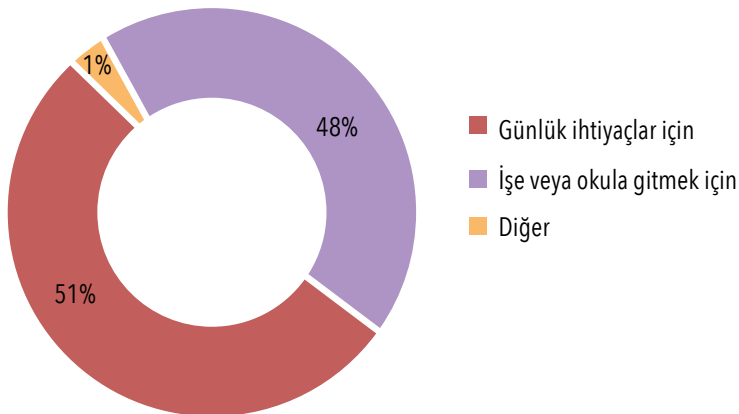
	Eğitim					
	Mezuniyeti yok	İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön lisans	Lisans ve üzeri
Minibüs	42.8	38.3	47.7	43.4	43.1	32.3
Taksi	0	8.8	9.2	10.6	18.1	19.7
Otobüs	28.6	34.3	23.5	24.3	22.1	21.3
Metro	0	2.9	2	4.5	0	0.7
Belediye Otobüsü	28.6	14.7	15	13.1	15.3	14.9
Metrobüs	0	1	2.6	4.1	1.4	11.1

Şekil 106. Minibüs Kullanma Sıklığı



Minibüs kullanım sıklığına baktığımızda, minibüslerin yalnızca en çok tercih edilen toplu taşıma aracı olmadığı, aynı zamanda oldukça da sık kullanıldığı görülmektedir (**Şekil 106**). Minibüs kullananların %19'u her gün kullanırken haftada 3-4 kez ve daha çok kullananların oranı %63'e ulaşmaktadır. Burada ilgili grafik verilmemekle beraber, İstanbul için yapılan analizlerde bu oranın %49 olduğu görülmektedir. Öte yandan minibüs kullanım nedenleri incelendiğinde, katılımcıların %51'i günlük ihtiyaçları için minibüs kullanırken, %48'inin iş veya okula gitmek için kullandığı görülmektedir (**Şekil 107**). İstanbul'da ise farklı olarak minibüsler daha çok (%53) iş veya okula gitmek için kullanılmaktadır.

Şekil 107. Minibüs Kullanma Nedeni

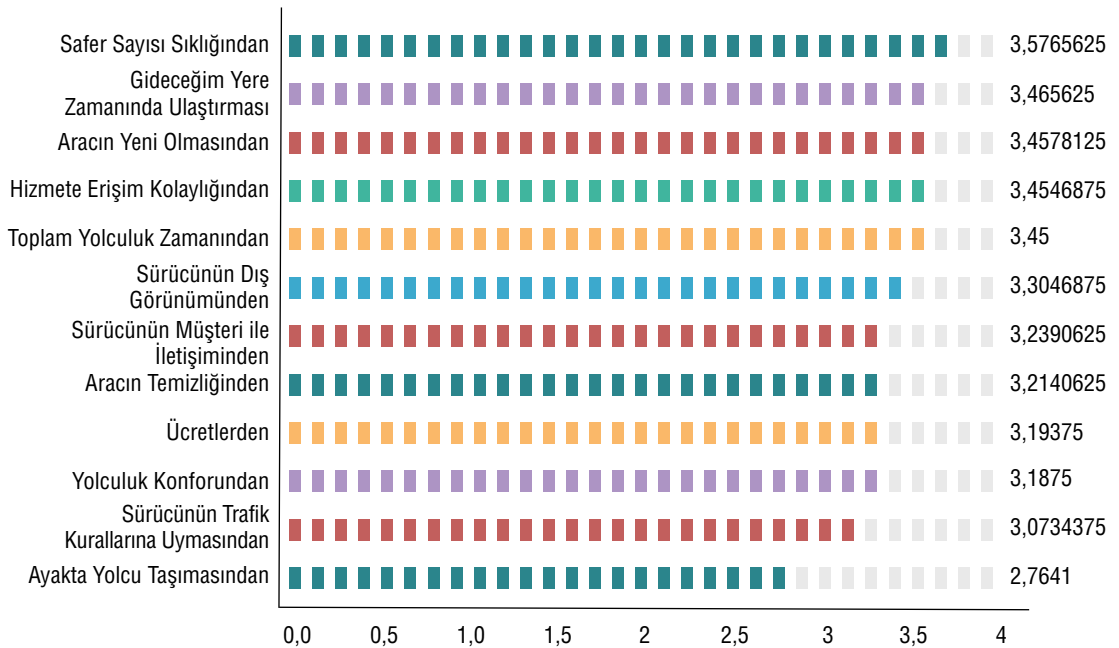


Ankette, katılımcıların ilgili kriterlere göre memnuniyet düzeylerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunum” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buna göre verilen cevaplardan, her kriter için ortalama memnuniyet puanları hesaplanmış ve sonuçlar **Şekil 108**’de verilmiştir. Şekle göre minibüslerde en çok memnun olunan kriter “sefer sayısı sıklığı”dır. Minibüslerin çalışmak için belirli bir saat tarifesine uymak zorunda olmamaları, gerekli görüldüğü takdirde sefer yapabilmelerinin bu sonucu doğurmuş olduğu görülmektedir. Ayrıca benzer bir şekilde minibüslerin her yerden yolcu alabilmeleri de yüksek bir memnuniyet oranı sağlamıştır. Bunun haricinde “yolculuk zamanı” ve “zamanında ulaşma” gibi süreyle ilgili kriterlerde de yolcuların minibüslerden memnuniyetleri yüksektir. Sonuçlara bakıldığında göze çarpan bir diğer nokta, yolcuların minibüslerin yeni olmasından memnuniyet duymaları, ancak minibüsleri çok da temiz bulmamalarıdır. Sürücüyü ilgili olarak ise dış görünüm ve iletişim kriterleri memnuniyet sıralamasında ortalarda yer alırken, ankete katılanlar, sürücülerin trafik kurallarına pek uymadıklarını düşünmektedirler. Rekabet üzerinde önemli bir unsur olan “ücret”, memnuniyet açısından alt sıralarda yer almaktadır.

Odak grup toplantılarında esnaf ve şoförler, en önemli sorunları olarak ayakta yolcu taşıyamamayı belirtmişlerdir. Müşteriler açısından bakıldığında bu durum en az memnuniyet duyulan kriter olarak karşımıza çıkmıştır. Daha detaylı incelendiğinde “hiç memnun değilim” ve “memnun değilim” diyenler %46 iken, “memnunum” ve “çok memnunum” diyenler %32.9’dur. Kalan %21.1 ise ne memnunum ne memnun değilim diyenlerdir. İlk anda her ne kadar en az memnun olunan kriter bu olsa da, memnuniyet ve memnuniyetsizlik arasında önemli bir fark görülmemektedir. Bu bağlamda da şoför ve esnaf taleplerinin müşterilerin isteklerine ters düşmediği anlaşılmaktadır.

Memnuniyet sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, ilgili kriterlerle alakalı olarak, yolcuların minibüslerden genel olarak memnun olduğu söylenebilir. Bu durum da minibüslerin en çok tercih edilen toplu taşıma aracı olmasının bir sebebi olarak yorumlanabilir.

Şekil 108. Minibüsten Memnuniyet



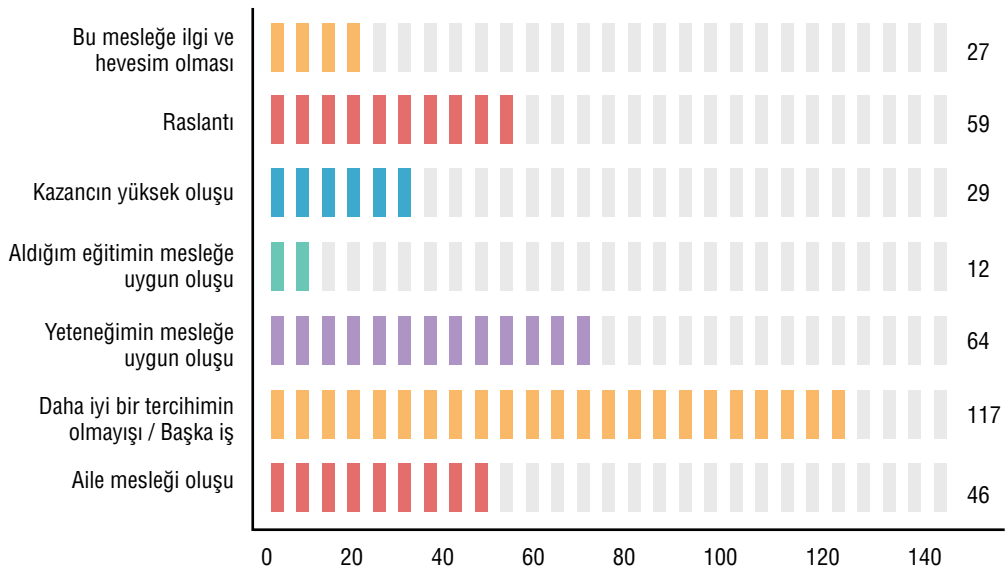
Sektöre Yeni Girişler

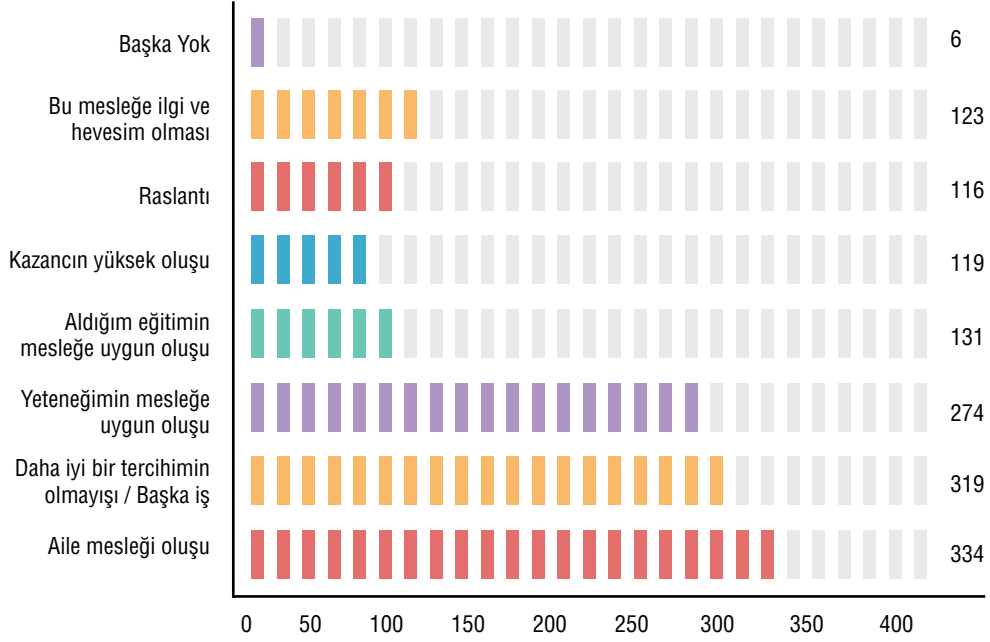
Sektöre yeni girişleri incelerken ilk olarak minibüsçülük mesleğinin ne için tercih edildiğini anlamak önemlidir. **Şekil 109** ve **Şekil 110** sırasıyla şoförlerin ve esnafların mesleği tercih etme nedenlerini vermektedir. Ankette katılımcılardan mesleği seçmelerindeki en önemli üç etkeni sırayla belirtmeleri istenmiştir. Bu değişken raporlanırken, kişilerin ilk tercih etme nedenine üç, ikinci tercih etme nedenine iki ve üçüncü tercih etme nedenine bir vermek suretiyle toplam tercih puanları oluşturulmuştur. **Şekil 109** ve **Şekil 110**'da her bir kriter için hesaplanmış bu puanlar verilmiştir.

Odak grup toplantılarında esnaflar, çalıştıkları şoförlerin niteliklerinin çok yüksek olmadığını belirtmişlerdir. Şekle bakıldığında, bunu destekler şekilde, şoförlerin bu mesleği en çok tercih etme nedeni olarak daha iyi bir iş bulamamayı belirttiklerini görmekteyiz. Mesleği seçme nedeni olarak rastlantı seçeneğinin en çok tercih edilen üçüncü neden olması da bu olguyu doğrular niteliktedir. Şoförlerin mesleği seçmesinde etkili olan ikinci neden yeteneklerinin bu işe yatkın olduğunu düşünmeleri olmuştur. Ancak ilk nedenle karşılaştırıldığında arada büyük puan farkı vardır. Çok fazla olmasa da aile mesleği etkisi şoförlük için göze çarpmaktadır. Kazanç sebebiyle bu işi seçenler az sayıdadır. Şekilde gözlemlenen önemli sonuçlardan biri, mesleği seçenlerin eğitimleriyle bu işin çok uyumlu olmadığını ifade etmeleri olmuştur. Bu da daha iyi bir iş bulamamalarının doğal bir sonucu olarak yorumlanabilir.

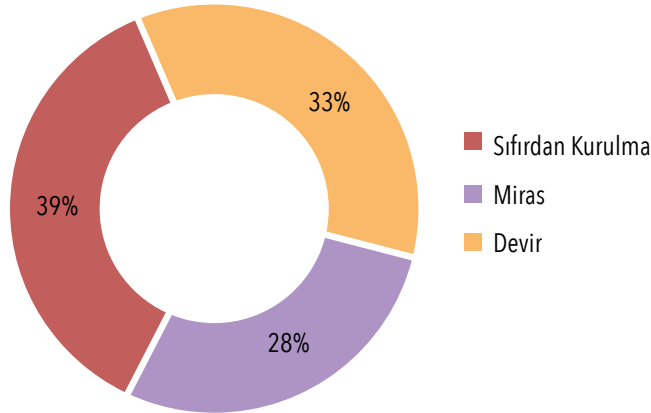
Esnafların bu mesleği tercih etmesindeki en etkili sebep ise, beklenildiği gibi, minibüsçülüğün aile mesleği olmasıdır. En çok tercih nedeni olarak ikinci belirtilen başka iş bulama durumu, esnaflarla ilgili kaygı verici bir gelişme olarak yorumlanabilir. Esnaflar şoförlere göre eğitimlerinin bu işe uygun olduğunu daha çok vurgulamışlardır. Kazanç faktörü şoförlerde olduğu gibi önemli bir tercih nedeni olarak görülmemektedir.

Şekil 109. Minibüsçülüğü Seçme Sebebi, Şoför

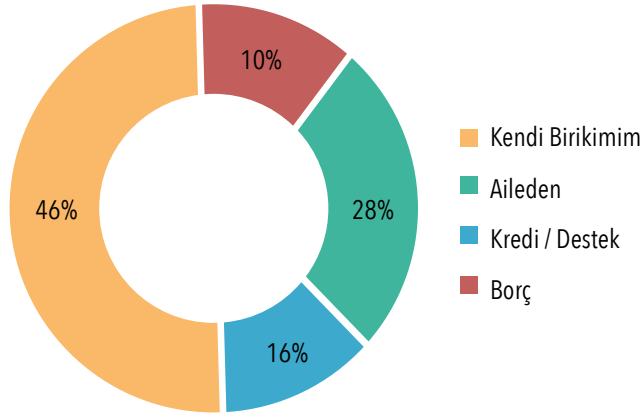


Şekil 110. Minibüsçülüğü Seçme Sebebi, Esnaf

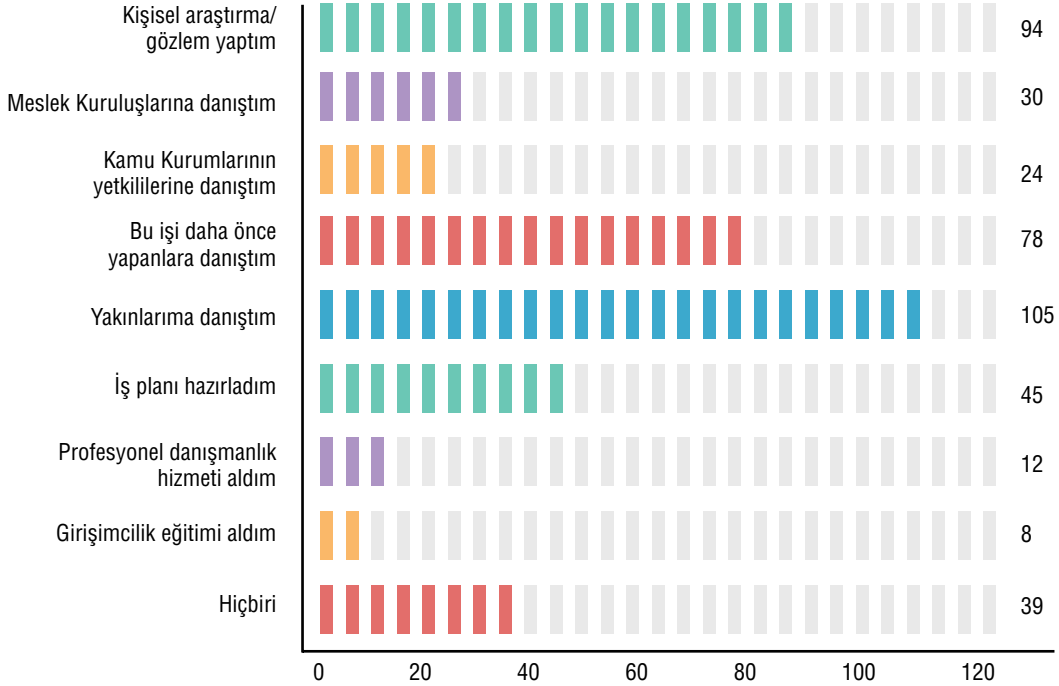
Esnafların işe başlama şekilleri incelendiğinde %39 ile en çok sıfırdan işe başlama, bunu %33 ile devir alma ve %28 ile mirasın takip ettiği görülmektedir. (**Şekil 111**) Her ne kadar en büyük pay sıfırdan kurulma olsa da mesleğe yeni girişin o kadar da çok olmadığı anlaşılmaktadır.

Şekil 111. Esnafların İşe Başlangıç Şekli

İşe başlayanların başlangıç sermayelerinin ise çoğunlukla iç finansmanla karşılandığı (%46 kendi, %28 aile), dışarıdan kaynağa çok başvurulmadığı görülmektedir (**Şekil 112**).

Şekil 112. İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı

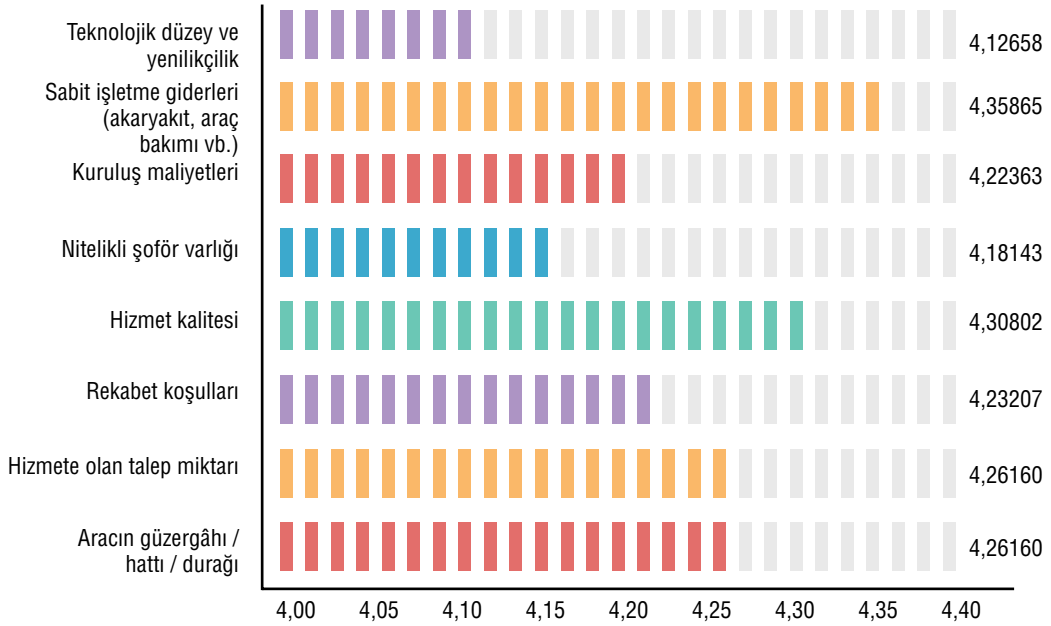
Şekil 113'te esnafların işe başlarken yaptıkları hazırlıklara ilişkin kriterlerin, **Şekil 109** ve **Şekil 110** için anlatıldığı şekilde hesaplanan, tercih puanları verilmektedir. Buna göre esnaflar işe başlarken çoğunlukla ya yakınlarına danışmakta ya da kendileri araştırma yapmaktadırlar. Bunlardan sonra yoğun olarak yapılan bir hazırlık da işi daha önce yapanlara danışmak olarak ifade edilmiştir. Öte yandan sonuçlara göre esnaflar işe girerken profesyonel kanalları çok kullanmamaktadırlar.

Şekil 113. İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar

Son olarak **Şekil 114**'de, esnaflarca vurgulanan, mesleğe yeni girenlerin dikkat etmesi gereken hususların almış olduğu ortalama önem puanları verilmiştir. Esnafların belirttiği dikkat edilmesi gereken en önemli husus sabit işletme giderleridir. Bunu, müşteriler aç-

sından olumlu bir husus olan hizmet kalitesi takip etmektedir. Odak grup toplantılarında belirtilen sorunlardan biri olan durağın yeri, bu kez güzergâhla beraber işe yeni girenler için dikkat edilmesi gereken önemli hususlardan biri olarak vurgulanmıştır. Bu hususla aynı puanı alan bir başka husus ise hizmete olan taleptir. Bu faktörlerle etkileşim içinde olan rekabet faktörünün de dikkat edilmesi gereken önemli bir husus olduğu anlaşılmaktadır. Nitelikli şoförün varlığı, en düşük puanı alan ikinci husus olmuştur. Bu da esnafın şoföre bakışını yansıtan önemli bir sonuç ortaya koymaktadır. Esnaf, işin iyi gitmesi için nitelikli şoförün varlığını çok da önemsememektedir. Son olarak meslek adına olumsuz bir sonuç ise, işe giren birinin en az dikkat etmesi gereken husus olarak teknolojinin çıkmasıdır. Bu, esnafın sektörün geleceğinde teknolojik gelişmeyi çok da önemsemediğinin bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Şekil 114. Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar



Sonuç olarak yukarıda anlatılanlar ışığında minibüsün şehir içi toplu taşımada en büyük paya sahip olduğu ve rakiplerinin pek çok anlamda önünde olduğu anlaşılmaktadır. Sektördeki en önemli rakibi ise halk otobüsüdür.

13.2.12. Mesleğin SWOT Analizi

Minibüsçülük mesleğine ilişkin gerçekleştirilen tüm odak grup toplantıları, iyi uygulama örnekleri, büyük şirket incelemeleri, anket ve yurt dışı incelemeleri neticesinde elde edilen bilgiler ışığında mesleğe ait güçlü-zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditler şu şekilde özetlenebilir:

Güçlü Yönler

- Türkiye genelinde minibüsçülük mesleğini gerçekleştiren esnaf sayısı 110.000'den fazla olup, siyasi ve sosyal açıdan bir güç taşımaktadırlar.

- Şehir içi taşımacılıkta otobüs ve raylı sistemin kullanımına il bazında gösterilen direnç çoğunlukla başarı ile sonuçlanmış ve hatlar korunabilmiştir.
- Otobüslere göre trafikte hareket kabiliyetinin daha yüksek olması sebebiyle ana arterler dışında şehir içi taşımacılığın en yaygın kullanılan taşımacılık sistemidir.
- İl bazında niteliksiz iş gücü istihdamına katkıda bulunmaktadır.
- Her ilde faaliyette bulunarak toplumla iç içe olunması, müşteri ile birebir ilişkiyi geliştirilmektedir.
- Sektör, esnaf odaları ve birlikler aracılığı ile söz sahibi olacak güce erişmiş bir örgütlenme yapısına sahiptir.
- Vardiyalı çalışma sisteminde, genellikle aile üyelerinin şoför olarak çalışmasından dolayı ailesel dayanışma oluşmaktadır.

Zayıf Yönler

- Gelişmiş ülkelerin hemen hemen hiçbirinde şehir içi taşımacılıkta minibüs kullanılmamaktadır.
- Konfor ve kontrol diğer şehir içi taşımacılık yöntemlerine göre daha düşüktür.
- En önemli rakipleri belediye ve halk otobüs işletmeciliğidir.
- Otobüslere göre bir seferde daha az yolcu taşınabilmektedir.
- Yaşanan olumsuz olaylar minibüs şoförlerine güveni olumsuz etkilemiştir.
- Minibüs şoförlerinin dinlenebilmeleri için ilk ve son duraklar için standartlara uygun tesisler mevcut değildir.
- Belediyelerle olan ilişkiler ve belediye görevlilerinin inisiyatifli çalışma koşullarını önemli ölçüde etkilemektedir.
- Mevcut durumda birçok ilde esnaf odaları ile bir ölçüde inisiyatif sağlanmış olmasına rağmen, kurumsallaşma yeterli değildir. Bu sebeple belediyelerle olan ilişkilerde keyfilik söz konusu olabilmektedir.
- Ücretler üzerinden alınan yüksek sosyal güvenlik primleri ve vergi oranlarının yüksek olması esnaf dışındaki şoför çalışanların çalışma koşullarını olumsuz etkilemektedir.

Fırsatlar

- Raylı sisteme geçiş sonrası kısa mesafeli bağlantılar için minibüs kullanımı maliyet avantajı sağlayacaktır.
- Bazı illerde uygulanmakta olan minibüsten otobüse geçiş, finansman imkânları sağlanması durumunda minibüsçü esnafı için önemli fırsatlar yaratacaktır.
- Belediyelerce yönergeler kapsamında düzenlenen yetkinlik koşulları ve eğitim zorunlulukları minibüs şoförlerinin kişisel ve mesleki gelişimlerine önemli katkılar sağlamaktadır.
- Minibüslere de yolcu indirme/bindirme durağı sağlanması hizmet kalitesini ve hızını artırmaktadır.

- Her ilde önemli sayıda bulunan minibüslerin başta yakıt ve yedek parça olmak üzere, araç yenileme de dâhil, ortak ihtiyaçlarının esnaf odaları aracılığı ile tek elden sağlanması önemli maliyet düşüşleri yaratabilir.
- Artan nüfus ve şehirleşme, yeni yerleşim yerlerinin oluşmasına neden olmaktadır. Bu durum da yeni hatların açılmasını gerektirmektedir.
- Gelir dağılımının bozulması ve hanehalkının gelir seviyesinin düşmesi sonucunda toplu taşıma genel kullanımı artmaktadır.
- Etkin kurumsallaşmanın sağlanması ile özellikle belediyeler ve kamu ile ilişkiler daha rasyonel bir zemine oturtulmaya çalışılmaktadır.

Tehditler

- Akaryakıt fiyatları ve kurlardaki oynamalar esnafın gelirini dalgalandırmaktadır.
- Mevcut minibüslerin 07/07/2018 tarihine kadar engellilerin erişimine uygun hâle getirilmeleri gerekmektedir.
- Belediyelerde minibüs sektörünün geleceğine ilişkin alınacak kararlarda, minibüs esnafı temsilcileri süreçlere yeterince dâhil olmadıklarından şikayetçidir.
- Bazı illerde gerçekleştirilmiş olan minibüsten otobüse dönüşüm projeleri ek finansman ihtiyacı yaratmakta ve tahditli plaka değerinin korunmasını engellemektedir.
- Belediye ve halk otobüsü taşımacılığının sefer ve hat sayısının artırılması minibüs kullanımını azaltabilecektir.
- Raylı sisteme geçiş sağlanması durumunda sefer ve hat sayısı azalabilecektir.
- Otopark imkânlarının artırılması toplu taşımacılık sektörünü genel olarak etkileyecek ve minibüs kullanımını azaltacaktır.
- Minibüs plakalarının belediyelerce nüfusa ve toplu taşıma kullanım yoğunluğuna dikkat edilmeden verilmesinin, ihtiyaçtan fazla aracın taşımacılık yapmasına ve sefer yapılan mesafelerin kısalmasına neden olduğu belirtilmiştir.
- Ana arterlerde ve AVM gibi yolcu merkezlerinde otopark imkânının artması minibüs kullanımını azaltmaktadır.
- Maliyet sebebi ile daralan mali güç sonucunda ihtiyaç duyulan nitelik ve nicelikte eleman bulunamamaktadır.

13.2.13. Mesleğe Özgü Sorunlar

Motorlu Taşıt Vergisi ile İlgili Sorunlar

6495 sayılı “Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile minibüsteki koltuk sayısı arttırılmıştır. Sürücü hariç 16 oturma yeri olan araçlar minibüs sınıfına dâhil edilmiştir. Ancak 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’na bunun yansıtılmadığı ifade edilmiştir. 197 sayılı Kanun’da minibüs, sürücüsü dâhil 15 oturma yeri olan araç olarak tanımlanmıştır. Böylece bandrol ücretlendirmesinde mini-

büslerle otobüslerin aynı kategoride değerlendirildiği ve bu durumun da esnafa ekstra yük getirdiği vurgulanmıştır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Mevcut durumda sürücüsü dâhil 15'e kadar oturma yeri olan araçların 748 TL, üstü oturma yeri olan araçların ise 1.886 TL tutarında motorlu taşıtlar vergisi ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu durumdan etkilenen araç sayısının verilmesinin ardından yetkililer, 64. Hükümet programında bununla ilgili bir madde olmadığını, ancak kendilerinin bu uyumsuzluğu gidermek adına çalışma yaptıklarını belirtmişlerdir. İki farklı senaryo üzerinden yapılan çalışmanın birinci alternatifinin otobüs tanımına uygun olarak 18'e kadar oturma yeri olan araçlardan bandrol ücreti olarak 2015 yılı itibarıyla 748 TL alınması; ikinci alternatifinin ise 15'e kadar oturma yeri olan araçlardan 748 TL; 15-17 arası oturma yeri olan araçlardan 1.120 TL ve daha fazla oturma yeri olan araçlardan 1.886 TL alınması olduğu ifade edilmiştir. Bu durumun eylem planında olmadığı, ancak sektör talebi olduğu vurgulanmıştır.

Çözüm Önerisi

Konu ile ilgili olarak Maliye Bakanlığı gerekli girişimlerde bulunmaktadır.. Mevcut durumdaki uyumsuzluğun yakın zamanda giderilmesi beklenebilir.

Ayakta Yolcu Taşıma

Özellikle AB uyum yasaları çerçevesinde minibüslerin İmal Tadil ve Montaj Yönetmeliği'ne uygun hâle getirilmesine ve gelişen teknolojiyle daha modernize olmasına rağmen minibüsçülere ayakta yolcu taşıma hakkı verilmemektedir. Yapılan toplantılarda, belediye otobüsleri ve halk otobüsleri ayakta yolcu taşıyabilirken, minibüsler için bu durumun geçerli olmadığı ve ayakta yolcu tespit edildiği zaman cezaya maruz kalındığı ifade edilmiştir. Bu durumun ise haksızlık olarak algılandığı vurgulanmıştır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcileri tarafından görev tanımları gereği mevzuatta yer aldığı sürece ayakta yolcu taşımaya ceza yazılacağı ifade edilmiştir.

Çözüm Önerisi

Uygulamada belediye otobüsleri ve halk otobüslerine tanınan esnekliğin, minibüslere tanınmadığı anlaşılmaktadır. Haksızlık yaratan bu durumun giderilmesi ancak ilgili mevzuatta yapılacak gerekli düzenlemeyle giderilebilecektir. Gün boyunca olmasa da toplu taşıma kullanımının yoğun olduğu saatlerde minibüslere kısıtlı olarak ayakta yolcu taşıma izni verilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmiştir.

Plakaya Yazılan Cezalar

Plakaya yazılan, özellikle fahri müfettişler tarafından arkadan kesilen cezalarla ilgili olarak iki şekilde mağduriyet bildirilmiştir. İlk olarak plakaların yanlış okunması sonucu yanlış

araçlara ceza gidebildiği vurgulanmıştır. Örneğin, farklı güzergâhta çalışan bir minibüse güzergâhının çok dışında bir başka yerden ceza gelebildiği söylenmiştir. İkinci olarak ise ayakta yolcu taşımadıkları hâlde, para vermek için ayağa kalkan yolcuları gören bir polisin plakaya ceza yazdığını söylemişlerdir. Bu konuda esnafın ifade ettiği bir başka sorun trafik ihlali nedeniyle arkadan plakaya yazılan cezanın şoföre değil, araç sahibine yazılmasıdır. Bu durum araç sahibi için ceza maliyeti doğurmakta, ancak aracı kullanan şoför için herhangi bir caydırıcılık niteliği taşımamaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Emniyet Genel Müdürlüğü temsilcileri tarafından ceza gerektiren bir durum varsa ve o anda araç durdurulup müdahale edilemiyorsa, aracın plakasına ceza yazmanın sadece minübüslere has değil, bütün taşıtlara yönelik gerçekleştirilen bir uygulama olduğu belirtilmiştir.

Çözüm Önerisi

Eğer ayakta yolcu taşıma ile ilgili sorun çözülebilirse plakaya kesilen cezalarda da büyük oranda bir azalış söz konusu olacaktır. Ayrıca cezanın haksız olduğunu ispatlamanın ve iptalinin prosedür olarak uzun sürdüğü ve oldukça zaman alan zor bir işlem olduğu da ifade edildiğinden, bu prosedürün kısaltılması da sorunun çözümüne bir nebze de olsa katkı sağlayacaktır. Ayakta yolcu taşınmadığını ispat etmek üzere minibüs içi kamera görüntülerinin kullanılabilmesi de sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır.

13.2.14. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Minibüsçülük mesleği esnaf sayısı açısından, ulaştırma sektöründe birinci, tüm mesleklerde ise ikinci en çok esnaf barındıran meslektir. Bu bağlamda gerek kısa vade gerekse de uzun vadede mesleğe dair iyi planlama yapmak ve uygun stratejiler geliştirmek çok önemlidir.

Kısa ve Orta Vadeli Stratejiler

Esnaf sayısının yanında, müşteri anketinde görülmüştür ki, toplu taşımada en fazla tercih edilen araç minibüstür. Ancak yine anketlerde minibüse dair memnuniyetin çok yüksek olmadığı anlaşılmaktadır. Bu yüzden hem esnafın sorunlarının çözüldüğü hem de yolcuların memnuniyet seviyesinin yükseltildiği önlemlerin alınması, kısa ve orta vadede mesleğe dair uygulanması gereken bir stratejidir.

Bu bağlamda ilk olarak, esnafın en fazla şikâyet ettiği ancak yolcuların da en az memnun olduğu ayakta yolcu taşınmasında, 28/11/2008 tarihli ve 27068 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmeliği 2. maddesinde yapılacak değişiklikle ayakta belirli sayıda yolcu taşınmasına izin verilebilir. Belirlenecek sayının üstünde yolcu taşımaya verilecek cezanın da artırılarak caydırıcılık yaratılabilir. Böylelikle hem esnaf daha fazla gelir elde etme imkânına sahip olabilir, hem müşterilerin ulaşımda araç bulamamaktan dolayı yaşadığı aksaklıklar giderilebilir hem de müşterilerin yolculuk konforları, ayakta çok yolcu olmadığından dolayı yüksek kalabilir.

Anketlerden elde edilen ve tüm toplu taşıma araçları için geçerli olan şikâyet şoförlerin dış görünüşü, müşteri ile ilişkileri ve özellikle de kurallara uymamalarıdır. Bu bağlamda ilk

öneri şoförlerin bir yapı ile kontrol edilmeleridir. Örneğin şoförlerin ilgili meslek kuruluşuna kayıt yaptırmaları zorunlu hâle getirilebilir veya esnafın kendi yanında çalışan şoförlerden sorumlu olmasını zorunlu kılacak bir yasal düzenleme yapılabilir. Bunların ardından ise ilgili konularda, şoförlere zorunlu etkili eğitimler verilebilir.

Şoförlerin davranışlarını düzeltmede ve minibüslerdeki can ve mal güvenliğini artırma-da işe yarayabilecek bir başka strateji kamera kullanımıdır. Hâlihazırda bazı illerde hayata geçen bu uygulama ile şoförlerin davranışlarında gözle görülür bir düzelme olmuştur. Ayrıca hırsızlık gibi adli vakalarda da kameralar suçluların yakalanmasını sağlamıştır.

Esnafların şikâyetçi olduğu bir başka konu fahri müfettişlerdir. Fahri müfettişlerin plaka-ya yazdığı cezaların keyfi nitelik taşımasının önüne geçilmesi için teknolojiden faydalanılabilir. Fahri müfettişlerin, ispat niteliği taşıyacak şekilde fotoğraf ve benzeri belgelerle suçun işlendiğini gösterir bir kanıtı tutanak ekinde sunması gerektiğine ilişkin düzenleme yapılması önerilir. Ayrıca tüm illerimizde MOBESE, EDS ve araç takip cihazları sokak sokak yaygınlaştırılmıştır; fahri müfettişlere artık ihtiyaç duyulmamalıdır.

Minibüs duraklarında çıkan tartışmaların önemli bir kısmı süre çalmaktan kaynaklanmaktadır. Minibüs hareket ettikten sonra şoför yavaş giderek daha fazla yolcu toplamaya çalışmakta, böylece arkasından gelen diğer şoför mağdur olmaktadır. Bazen arkadan gelen minibüs diğerinin önüne geçmek için süratini artırmakta; tehlikeli manevralar yapmakta bu da yolcuların güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Yavaş giderek daha fazla yolcu taşımaya çalışmak ayrıca trafiğin akışının da yavaşlamasına ve gerek minibüsteki yolcuların gerekse de trafikteki diğer araçların gidecekleri yere planladıklarından daha uzun sürede varmalarına yol açmaktadır. Bu sorunun önüne geçmek amacıyla GPS ile güzergâh takip sistemi ve kioks cihazının duraklarda kullanımı teşvik edilebilir.

Toplantıda görüşülecek olan konuların önceden bildirilmek sureti ile ilgili meslek grubundaki ihtisas odası temsilcilerinden birer kişinin, UKOME ve İl Trafik Komisyonlarında görevlendirilerek esnafı temsil etmesi sağlanmalıdır. Temsilcinin oy hakkının olması da önerilmektedir.

Uzun Vadeli Stratejiler

Yukarıda sayılanlar hayata geçirildiği takdirde hem esnafların sektördeki durumu daha iyiye gidecek hem de yolcuların konforunda önemli iyileştirmeler sağlanabilecektir. Ancak bunlar kısa vadeli stratejilerdir. Uzun vadede mesleğin en önemli sorunu hayatta kalmak olacaktır. Buna ilişkin mesleğe dair uygulanabilecek uzun vadeli stratejiler şunlardır:

Öncelikle şehir içi toplu taşımacılığa ilişkin uygulama esasları, başta büyükşehir ve belediye kanunları olmak üzere farklı kanun ve yönetmeliklerin içinde yer almaktadır. Tek bir “şehir içi toplu taşımacılık kanunu” çıkarılarak, diğer toplu taşıma araçlarıyla beraber, minibüs taşımacılığına ilişkin usul ve esasların bu kanunda yer alması ve uygulamaya yönelik yönetmeliklerin de bu kanun dayanak alınarak oluşturulması uygun olacaktır.

Mevcut durumda şehir içi taşımacılıkla ilgili tüm yetki belediyelere bırakılmıştır. Gelişen teknoloji ve büyüyen nüfus, toplu taşımada yeni planlamaların yapılması ihtiyacı yaratmaktadır. Öncelikle şehir içi toplu taşıma stratejileri geliştirilmeli, ancak bunun geli-

tirilmesi ve uygulanması yalnızca belediyelere bırakılmamalıdır. Oluşturulacak stratejinin halkın refahı, mevcut altyapı ve imkânlar gibi öngörülerle birlikte, AB’de hâlen devam etmekte olan ‘smartcities’ benzeri toplu taşımacılığın özendirilmesi, geliştirilmesi ve modernleştirilmesi gibi hedefleri olmalıdır.

Öte yandan şehir içi toplu taşımacılıkla ilgili planlamalarda yer alabilmek için minibüslerin kooperatifleşmeleri ya da şirketleşmeleri gerekmektedir. Bu sayede yeni planlar yapılırken bir güç olarak pazarlık masasında yer alınlabilecektir. Türkiye’de bu tip uygulamalar hayata geçmeye başlamıştır. Kooperatifleşmeye örnek olarak Edirne Serhad Birlik Kooperatifi, şirketleşmeye örnek olarak ise Erzincan’da faaliyet gösteren minibüsçülerin halk otobüslerine dönüşüm kapsamında oluşturduğu şirket verilebilir. Minibüsçülerin kooperatif veya şirket çatısı altında birleşmelerinin kendilerine sağlayacağı diğer avantajlar şunlardır:

- Araç yenilemelerde gerçekleştirilebilecek toplu alımlarla maliyetleri düşürecekler.
- Yaratacağı yüksek tutarlı borçlanma imkânları sayesinde yeni yatırım yapma şansı bulacaklardır.
- Kurumsallaşmanın getireceği kriterler ve gerektirdiği denetimler, şoförlerin mesleki standartlarını yükseltecektir.
- Akaryakıt, yedek parça ve benzeri alımların tek bir elden gerçekleştirilecek olması önemli bir fiyatlama avantajı sağlayacaktır.
- Sermayenin tabana yayılmasını sağlayan şirketleşme, getirdiği ortaklık yapısı ve pay hakları çerçevesinde mevcut esnafın kişisel servetinin gelişmesine ve yeni nesillere aktarımına imkân verecektir.

Mesleğe dair önerilebilecek uzun vadeli önemli bir başka strateji de akıllı kart ve havuz sistemine geçilerek belediyelerin toplu taşıma sistemine dâhil olmaktır. Bu durumun sağlanması için gerekli görüldüğü takdirde, Erzincan’da olduğu gibi, minibüsten otobüse geçmek gibi dönüşüm projeleri hayata geçirilebilir. Bu durumla ilgili başarılı örnekler iyi uygulama ve büyük şirket raporlarında bulunmaktadır.

13.3. Servis İşletmeciliği Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler

13.3.1. Mesleğin Tanımı:

MYK Tanımı

Servis Aracı İşletmeciliği: Çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, esnaf ve sanatkârlar sicilinde kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs veya otobüs türü taşıtı kullanarak, bir akit karşılığı, belirli bir güzergâh doğrultusunda öğrenci, personel ve/veya diğer yolcuların ulaşımını sağlama işidir. (MYK Servis Aracı Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Taşıma Yönetmeliği)

Servis Aracı Şoförü (Seviye 3); iş sağlığı güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs veya otobüs türü taşıtı kullanarak belirli bir güzergâh doğrultusunda öğrenci, personel ve/veya diğer yolcuların ulaşımını sağlayan nitelikli kişidir.

Millî Eğitim Bakanlığı Tanımı

Okul Servis Aracı: Genel olarak okul öncesi eğitim, ilköğretim, ortaöğretim ve yüksek öğretim öğrencileri ile sadece rehber personel taşınmalarında kullanılan taşıttır.

13.3.2. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler

Mesleğe ilişkin istatistiki veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği, kamyon/kamyonetçilik, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu) toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş, 17.825 esnaf terkin edilmiştir. Alt meslek gruplarına göre değerlendirildiğinde, 31.872 tescil edilen esnafın 9.789'u, servisçilik mesleğinde faaliyet göstermekte olup tescil almıştır. Yine aynı yılın terkin sayıları değerlendirildiğinde, 17.825 esnafın 2.211'i, servisçilik mesleğinden terkin alarak piyasadan çıkış yapmıştır.

Tablo 52. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları							
Sektör	Meslek	Tescil 2013	Terkin 2013	Tescil 2014	Terkin 2014	Tescil 2015	Terkin 2015
ULAŞTIRMA	Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.165	3.539
ULAŞTIRMA	Minibüsçülük	8.534	6.207	8.317	6.512	7.486	5.298
ULAŞTIRMA	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	9.789	2.211
ULAŞTIRMA	Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.650	1.263
ULAŞTIRMA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.173	2.904	3.231	2.532	2.333
ULAŞTIRMA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.250	3.181
TOPLAM		35.196	21.174	34.954	22.876	31.872	17.825

Yıllara ve mesleklere göre tescil-terkin oranlarının toplam dağılım içerisindeki payları incelenecek olursa (**Tablo 52**), 2013 yılında %26,6'sının servisçilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam tescil edilen esnafın %26,9'unun servisçilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı tescil oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam tescil edilen esnafın %30,7'sinin servisçilik mesleğinde çalıştığı ve tescil aldığı görülmektedir. Bu rakamlardan servisçilik mesleğinin tescil-terkin oranlarının, tüm ulaştırma sektörü içerisinde, yıllar içinde arttığı anlaşılmaktadır.

Tablo 53. Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,17172406	3.697	0,1746009
	Toplam	35.196		21.174	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.120	0,17507726	3.947	0,17253891
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
	Toplam	34.954		22.876	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2015	%Değişim	Terkin 2015	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Ulaştırma	Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297223
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Ulaştırma	Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
	Toplam	31.872		17.825	

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise, 2013 yılında toplam terkin edilen esnafın %24,2'sinin servisçilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin edilen esnafın %11,5'inin servisçilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı terkin oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, toplam terkin edilen esnafın %12,4'ünün servisçilik mesleğinde çalıştığı ve terkin aldığı görülmektedir (**Tablo 53**).

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklere göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaşım sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun da sıralamada ilk 20'de yer aldığı görülmektedir (**Tablo 54**). Bu verilere göre, servisçilik mesleğinde kayıtlı 58.221 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 54. Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayıları (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik, Büfecilik	161.918
2	Minibüsçülük	110.064
3	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	84.963
4	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
5	Taksicilik	76.282

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
6	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	72.051
7	Pazarcılık	58.391
8	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
9	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
10	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	41.881
11	Otobüsçülük	28.552
12	Tuhafiyecilik	24.157
13	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	22.837
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	21.652
15	Oto Motor Tamirciliği	21.118
16	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	18.646
17	Terzilik	18.441
18	Mobilya İmal ve Satıcılığı	18.241
19	Fırıncılık	15.142
20	Demircilik (sıcak ve soğuk demircilik)	14.064

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Tablo 55'ten de anlaşılacağı üzere, 2015 yılında en fazla tescili yapılan meslek grupları içerisinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubundan beşinin listeye girdiği ve üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bu bağlamda, ikinci sırada 10.722 tescille servisçilik mesleği gelmektedir.

Tablo 55. 2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik Büfecilik	18.095
2	Servis Aracı İşletmeciliği	10.722
3	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	8.471
4	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	8.470
5	Minibüsçülük	8.133
6	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	7.496
7	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.926
8	Pazarcılık	5.777
9	Taksicilik	5.598
10	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	4.082
11	Kafe, Kafeterya, Kahvaltı Salonu İşletmeciliği	3.608
12	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmalığı	3.534
13	Aperatif Yiyecek Maddeleri İmal ve Satıcılığı (Tantuni, Ciğer, Kokoreç, Midye, Gözleme, Katmer, Dürüm, sıkma, Çiğköfte vb.)	3.454
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	3.422
15	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.851
16	Telefon, Cep Telefonu, Fax, Telsiz ve Diğer Haberleşme Cihazları ve Aksesuarları Satış Tesisat Kuruculuğu, Bakım ve Tamirciliği	2.633
17	Tuhafiyecilik	2.465
18	Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	2.179
19	Pastanecilik (Pasta, Börek, Tatlı vb. İmal ve Satıcılığı)	2.146
20	Mobilya İmal ve Satıcılığı	2.128
	Toplam:	111.190

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren servis aracı esnafının cinsiyete göre dağılımı aşağıdaki ekte yer alan **Tablo 56**'da verilmiştir.

Tablo 56. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı

Ulaştırma Hizmetleri Meslek Grupları ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayısı				
Meslek	Erkek	Kadın	Toplam	Yüzde
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmeciliği	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

- Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde, 3.129 kişi ile İstanbul, 632 kişi ile İzmir, 260 kişi ile Antalya, 241 kişi ile Ankara, 233 kişi ile Samsun illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 14.745 kişi ile İstanbul, 4.011 kişi ile Ankara, 3.659 kişi ile İzmir, 2.566 kişi ile Bursa, 2.344 kişi ile Kocaeli illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının genel çerçevede motorlu araçlarla kara yolu taşımacılığı yapan esnafa 50; servis aracı işletmeciliğinde ise 42,4 olduğu tespit edilmiştir.
- ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan ve servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın eğitim durumu ayrı ayrı düzenlenmiş şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:
- Servis Aracı İşletmeciliği mesleğindeki 57.950 esnafın %0,82'si okur yazar, %40,54'ü ilkökul, %15,3'ü ortaokul, %26,71'i lise ve %3,62'si üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın (%13)eğitim durumu bilinmemektedir.
- Esnafın büyük bir çoğunluğunun ilkökul ve lise mezunlarından oluştuğu; az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

Mesleğin Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Minibüsçülük mesleğinin coğrafi bölgeler itibarıyla dağılımına ilişkin değerlendirmeler şu şekildedir:

EGE BÖLGESİ

- Servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 4.291 esnaf ile İzmir'dir. Bu ili takiben 1.447 esnaf ile Muğla, 1.295 esnaf ile Aydın, 662 esnaf ile Denizli, 619 esnaf ile Manisa, 317 esnaf ile Uşak, 134 esnaf ile Kütahya ve son olarak 92 esnaf ile Afyonkarahisar illeri sıralanmaktadır.

MARMARA BÖLGESİ

- Servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 17.874 esnaf ile İstanbul'dur. Bu ili takiben 2.775 esnaf ile Bursa, 2.532 esnaf ile Kocaeli, 1.105 esnaf ile Sakarya, 275 esnaf ile Edirne, 200 esnaf ile Balıkesir, 194 esnaf ile Düzce, 16 esnaf ile Tekirdağ ve son olarak 15 esnaf ile Bilecik illeri sıralanmaktadır.

AKDENİZ BÖLGESİ

- Servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olarak yer aldığı il 2.593 esnaf ile yine Antalya olarak belirlenmiştir. Bu ili takiben 1.504 esnaf ile Adana, 1.298 esnaf ile Hatay, 829 esnaf ile Mersin, 794 esnaf ile Kahramanmaraş, 243 esnaf ile Osmaniye, 7 esnaf ile Isparta ve son olarak sadece 2 esnaf ile Burdur illeri sıralanmaktadır.

İÇ ANADOLU BÖLGESİ

- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il yine 4.252 esnaf ile Ankara olarak belirlenmiştir. Ankara ilini 1.126 kayıtlı esnaf sayısı ile Kayseri, 840 esnaf ile Eskişehir, 512 esnaf ile Konya, 228 esnaf ile Nevşehir, 212 esnaf ile Kırıkkale, 123 esnaf ile Kırşehir, yine 123 esnaf ile Sivas, 77 esnaf ile Aksaray, 44 esnaf ile Niğde, 4'er esnaf ile Çankırı ve Yozgat, son olarak 3 esnaf ile Karaman illeri takip etmektedir.

GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il otobüsçülük mesleğinde olduğu gibi 1.343 esnaf ile Gaziantep olarak belirlenmiştir. Gaziantep ilini 572 kayıtlı esnaf sayısı ile Diyarbakır, 422 esnaf ile Şanlıurfa, 102 esnaf ile Kilis, 74 esnaf ile Adıyaman, 51 esnaf ile Batman, 38 esnaf ile Mardin ve 6 esnaf ile Şırnak illeri takip etmektedir.

DOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 203 esnaf ile Erzurum olarak belirlenmiştir. Erzurum ilini 191 kayıtlı esnaf sayısı ile Elazığ, 114 esnaf ile Malatya, 75 esnaf ile Erzincan, 57 esnaf ile Kars, 23 esnaf ile Van, 14 esnaf ile Muş, 8 esnaf ile Hakkâri, 6 esnaf ile Bitlis ve son olarak 2'ser esnaf ile Ağrı ve Ardahan illeri takip etmektedir.

KARADENİZ BÖLGESİ

- Servis aracı işletmeciliği mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 1.935 esnaf ile Samsun olarak belirlenmiştir. Samsun ilini 757 kayıtlı esnaf sayısı ile Trabzon, 471 esnaf ile Zonguldak, 414 esnaf ile Karabük, 383 esnaf ile Ordu, 234 esnaf ile Tokat, 194 esnaf ile Düzce 179 esnaf ile Çorum, 163 esnaf ile Rize, 88 esnaf ile Kastamonu, 61 esnaf ile Bolu, 48 esnaf ile Sinop, 20 esnaf ile Gümüşhane, 18 esnaf ile Bayburt ve son olarak 1'er esnaf ile Artvin ve Giresun illeri takip etmektedir.

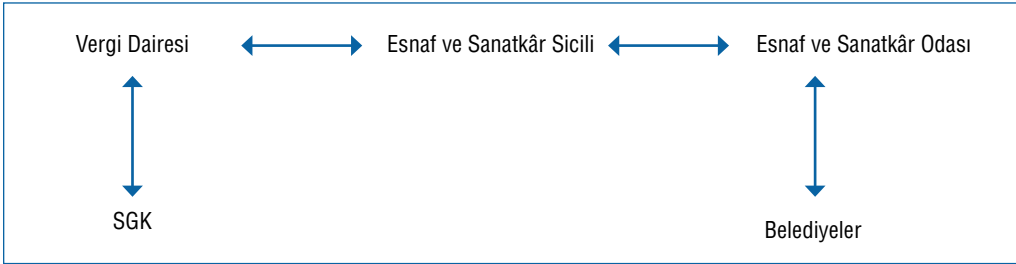
13.3.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri

Servis işletmeciliği mesleğine ait işe başlangıç süreçleri değerlendirildiğinde başlangıç aşamasında istenilen belgeler ve başvuru süreci tüm illerde aynı olmakla birlikte, özellikle büyükşehir belediyelerinde UKOME kararları çerçevesinde istenilen evraklarda farklılıklar yer alabilmektedir. Ortak olarak servisçilik esnafının meslekte yerine getirmesi gereken işe başlangıç süreçleri şu şekilde sıralanabilmektedir;

Başvuru Aşamasında Yapılması Gerekenler

- Esnaf siciline kayıt yaptırılması,
- Esnaf odasına kayıt yaptırılması,
- Ticari plaka alınması,
- Vergi dairesine kayıt yaptırılması,
- Belediyeden çalışma ruhsatnamesinin alınması gerekmektedir.

Şekil 115. Servis İşletmecisi Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması



Başvuruda istenilecek belgeler:

1. Talep dilekçesi,
2. Başvuru sahibinin yolcu taşımacılığı ile ilgili vergi mükellefi olduğuna dair belge (Vergi levhası fotokopisi veya Vergi Dairesince tanzim edilmiş yoklama fişi),
3. Başvuru sahibi özel ve tüzel kişilerin il merkezinde bulunan ihtisas odasına veya icaret Odasına kayıtlı olduğunu bildiren “Oda Kayıt Belgesi”,
4. Başvuruya konu aracın, başvuru sahibine ait olduğunu belirtir Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünce verilmiş olan motorlu araç tescil belgesi ile motorlu araç trafik belgesinin fotokopisi veya noter onaylı satış belgesi fotokopisi,
5. Devir edecek ve devir alacak olanların Belediyesi Mali Hizmetler Müdürlüğünden alacakları “Borcu Yoktur” belgesi,
6. Noter onaylı taahhütname.

Başvuru sahibi özel kişi ise;

- a. Nüfus Cüzdanı Örneği,
- b. İkametgâh İlmühaberi,

- c. 2 adet Fotoğraf,
- d. Sabıka Kaydı. (Türk Ceza Kanunu'nun 103, 104, 109, 188, 190, 191, 227. maddeleri ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 35. maddesindeki suçlardan affa uğramış olsa bile hüküm giymemiş olmak.

Servis Araçlarında Şoför Olabilmek için Gereken Şartlar:

- Servis aracı minibüs ise, B sınıfı için 5 yıl; otobüs ise, E sınıfı için 3 yıllık sürücü belgesi,
- Sürücü Belgesi İptal Bilgisi Sorgulaması (son iki aylık),
- Başvuru tarihi itibarıyla 6 ayı geçmemiş, resmî kurumlar için sorgulanmış Adli Sicil Kaydı (5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 102, 103, 104, 105, 109, 179/3, 188, 190, 191, ve 227. maddeleri ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 35. maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş),
- Toplu Taşıım Aracı Kullanım Belgesi (Akredite Edilmiş Kurumlar, eğitim sertifikası vermeye başladıktan sonra uygulamaya geçilecektir),
- Taşımacı ve/veya Alt Taşımacı üzerine kayıtlı Sosyal Güvenlik Kurumu belgesi,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden her yıl alınacak buulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) sağlık raporu,
- Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu kapsamında yetkilendirilmiş kurumların koordinasyonunda verilecek Eğitim Sertifikası.

Okul Servislerinde Bulunması Gereken Rehber Personel için Gereken Şartlar:

Rehber personel için 20 yaşını doldurmuş ve en az ilköğretim mezunu olmak (Okul Servis Araçları Yönetmeliğine göre 20 yaş şartı aranmakla beraber Danıştay 8. Dairesinin 12.02.2010 tarihli ve Esas No: 2009/10048 sayılı Kararı uyarınca rehber personel için 22 yaş ve en az lise mezunu olma şartı uygulanmaktadır.)

Okul Servis Araçlarında Aranan Şartlar:

- Okul servis araçlarının arkasında "OKUL TAŞITI" yazısını kapsayan numunesine uygun renk, ebat ve şekilde reflektif bir kuşak bulundurulmalıdır.
- Okul servis aracının arkasında, öğrencilerin iniş ve binışleri sırasında yakılmak üzere en az 30 cm çapında kırmızı ışık veren bir lamba bulunmalı ve bu lambanın yakılması hâlinde üzerinde siyah renkte büyük harflerle "DUR" yazısı okunabilmeli; lambanın yakılıp söndürölmesi tertibatı fren lambaları ile ayrı olmalıdır.
- Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlarda, öğrencilerin kolayca yetişebileceği camlar ve pencereler sabit olmalı, iç düzenlemesinde demir aksam açıkta olmamalı, varsa yaralanmaya sebebiyet vermeyecek yumuşak bir madde ile kaplanmalıdır.
- Okul servis araçlarında Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirtilen standart, nitelik ve sayıda araç, gereç ve malzemeler her an kullanılabilir durumda bulundurulmalıdır.

- Okul servis araçlarının kapıları şoför tarafından açılıp kapatılabilecek şekilde otomatik (Havalı, Hidrolikli vb.) olabileceği gibi, yine araç şoförü tarafından elle kumanda edilebilecek şekilde (Mekanik) de olabilir. Otomatik olduğu takdirde, kapıların açık veya kapalı olduğu şoföre optik ve/veya akustik sinyallerle intikal edecek şekilde olmalıdır.
- Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlar temiz, bakımlı ve güvenli durumda olmalı ve 6 ayda bir bakım ve onarımları yaptırılmalıdır. Ayrıca taşıtların, cinslerine göre Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin öngördüğü periyodik muayeneleri de yaptırılmış olmalıdır.
- Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtların yaşları yirmi yaşımdan büyük olmamalıdır. Taşıtların yaşı, fabrikada imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır. (Danıştay 8. Dairesinin 12.02.2010 tarihli ve Esas No: 2009/10048 sayılı Kararı uyarınca 12 yaş şartı uygulanmaktadır.)
- Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine göre tayin edilen ve o araca ait tescil belgelerinde gösterilen oturacak yer adedi, aracın içerisine görülebilecek bir yere yazılarak sabit şekilde monte edilmelidir.
- Kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişi ve kuruluşlara ait okul servis aracı olarak teçhiz edilmiş araçlar, taahhüt ettikleri öğrenci taşıma hizmetlerini aksatmamak kaydıyla, personel servis taşıma hizmetlerinde de kullanılabilir. Ancak, bu taşıma esnasında okul servis araçlarına ait ışıklı işaretlerin şoförler tarafından kullanılması yasaktır.
- Okul servis aracı, Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uygun olmalıdır.
- Gerektiği hâllerde ilgili meslek odası, okul veya iş yeri ve öğrenci velileriyle haberleşebilmek için telsiz veya mobil telefon bulunmalıdır.
- Taşıtlarda her öğrenci için bir emniyet kemeri bulunmalıdır.
- Taşıtlarda görüntü ve müzik sistemleri taşıma hizmeti sırasında kullanılmamalıdır.

Personel Servis Araçlarında Aranan Şartlar:

- Fabrikada imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınmak kaydıyla 19 yaşından küçük,
- 3/2/1993 tarihli ve 21485 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik ile Türk Standartları Enstitüsünün Kasım 2001 tarihli ve TS12257 no'lu Standardına göre;
 - İmal edilmiş ve iç düzenlemesi yaralanmalara karşı yumuşak bir doku malzemesi ile donatılmış,
 - Araca ait koltuk adedini gösteren tescil belgesi, aracın içerisinde görülebilecek bir yere monte edilmiş,
 - Kapıları, ikaz sinyali ile sürücülerini uyaracak nitelikte otomatik veya elle kumanda edilebilecek şekilde mekanik olarak imal edilmiş,
- 18/7/1997 tarihli 23053 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirtilen;

- Standartlara uygun nitelikte ve sayıda kullanılabilir durumda araç, gereç, malzeme ile donatılmış,
- Esaslara uygun olarak koltuklarında emniyet kemeri bulunduruyor,
- Periyodik trafik muayeneleri ile bir yıllık mutad bakım ve onarımlarının yapılmış ve formların tanzim edilmiş olması zorunludur.

13.3.4. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri

SRC Belgesi

Kara yolunda faaliyet gösteren ticari araçları kullanan şoförlerin SRC belgelerini almaları mecburidir. Aksi takdirde para cezası uygulanır. SRC belgesini kursa gitmeden sınavsız alabilmek için 25 Şubat 2003 tarihinden önce ehliyet sahibi olunması; 25 Şubat 2003'ten önce ehliyet sınıfı B ise bu tarihten önce SGK veya BAĞ-KUR kaydının olması şarttır. Bu şartları sağlayabilenler sınava girmeden ve kursa gitmeden SRC belgesi alabilirler.

SRC 2 Belgesi

Yurt içinde yolcu taşımacılığı yapacak şoförlerin alması gereken belgedir. 66 yaşından gün almamış olmak yeterlidir. 25 Şubat 2003'ten önce ehliyet sahibi olanlar, sınava girmeden bu belgeyi alabilirler. Bu tarihten sonra ehliyet sahibi olanlar ise sınava girmek zorundadır.

SRC 2 belgesini kimler alır?

- Personel taşımacılığı yapanlar,
- İl içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapanlar,
- Öğrenci servisi sürücüleri
- Ticari taksi kullananlar,
- Dolmuş kullananlar.

Kısacası yolcu taşımak için imal edilmiş bir ticari aracı kullanan sürücülerin SRC 2 belgesine sahip olmaları zorunludur.

SRC 2 belgesini almanın şartları

- Otobüs kullanacakların 26; minibüs kullanacakların da 19 yaşından gün almaları,
- 66 yaşından büyük olmamaları,
- Kullanacağı araca göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Psikoteknik raporuna sahip olmaları.

Psikoteknik

Yolcu ve yük ve eşya taşımacılığında ticari amaçlar için araç kullanan bütün şoförlerin psikoteknik belgelerini almaları mecburidir. Ticari taşımacılıkta kullanılan araçları sevk ve idare eden şoförler ile kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs, ticari taksi şoförlerinin alması

gereklidir. Yasal zorunluluklar sadece şoförleri değil, kullandıkları araç sahiplerini de bağlayıcıdır. İş verenler de çalıştırdıkları personellerin şartlara uygun yeterlilik belgelerine sahip olmalarını sağlamak zorundadır.

Psikoteknik Belgesi Nereden Alınır?

Psikoteknik belgesi Sağlık Bakanlığı tarafından onay almış kurumlar tarafından verilebilir. Belge, yaklaşık 1 saat sürecek bir test işleminden sonra başarılı olanlara verilir.

Psikoteknik Belgesi İçin Gerekli Evraklar

- 2 Adet Fotoğraf,
- Ehliyet Fotokopisi,
- Kimlik Fotokopisi.

13.3.5. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri:

Mevcut durum raporunda detaylı olarak verildiği üzere, Maliye Bakanlığı verilerine göre servis işletmeciliği mesleğindeki esnaf sayısı ve meslekteki esnafın ağırlığı zaman içinde artış göstermektedir. 2010 yılında meslekteki esnaf sayısı 30.084 ve esnaf oranı %43,9 iken 2014 yılında esnaf sayısı 49.128'e ve esnaf oranı ise %60,3'e çıkmıştır.

Öte yandan mesleğin 2014 yılı cirosu yaklaşık 3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında meslekte yer alan 49.128 esnafın 40.347'si (%82) kâr beyan etmiştir. Mesleğin toplam kâr rakamının büyük olmasına karşın, kâr eden esnaf oranının görece olarak düşük olması vurgulanması gereken önemli bir noktadır.

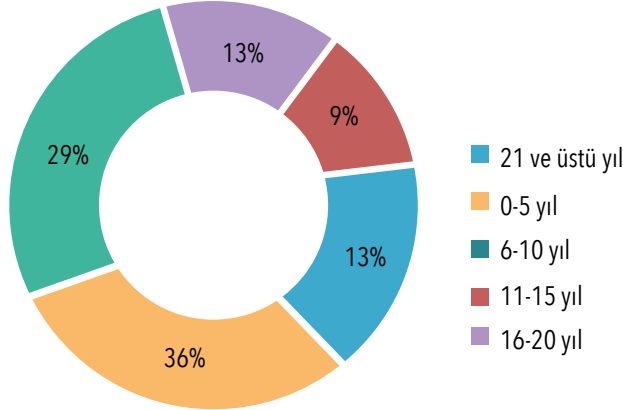
Mesleğin İnsan Kaynağı Analizi

- 2015 yılı ESBİS verilerine göre toplam kayıtlı 1.596.633 esnaf ve sanatkârın %25,6'sına tekabül eden 430.938 esnaf, ulaştırma sektöründe faaliyet göstermektedir. Bunun içinde 58.221 esnaf, servis işletmeciliği mesleğine kayıtlı görünmektedir.
- Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların sayısı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde, 3.129 kişi ile İstanbul, 632 kişi ile İzmir, 260 kişi ile Antalya, 241 kişi ile Ankara, 233 kişi ile Samsun illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Servis işletmeciliği mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 14.745 kişi ile İstanbul, 4.011 kişi ile Ankara, 3.659 kişi ile İzmir, 2.566 kişi ile Bursa, 2.344 kişi ile Kocaeli illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, servis işletmeciliği mesleğinde çalışanların yaş ortalamasının 42,4 olduğu tespit edilmiştir.
- Servis aracı işletmeciliği mesleğindeki 57.950 esnafın %0,82'si okur yazar, %40,54'ü ilköğretim, %15,3'ü ortaokul, %26,71'i lise ve %3,62'si üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın (%13)eğitim durumu bilinmemektedir.

a. Şoför

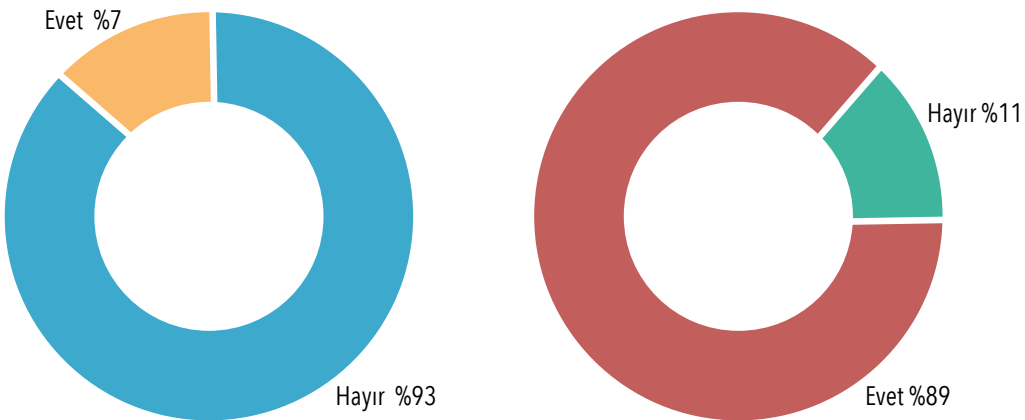
Şoförlerin çoğunlukla mesleğe yeni girdiği, %36'sının bu işte 5 yıldan daha az süredir çalıştığı görülmektedir. Bunun yanında, tutarlı olarak bu meslekte kalarak mesleği benimsediği anlaşılan, 15 yıl ve üstü yıldır meslekte olan şoförlerin oranı da %26'dır (**Şekil 116**).

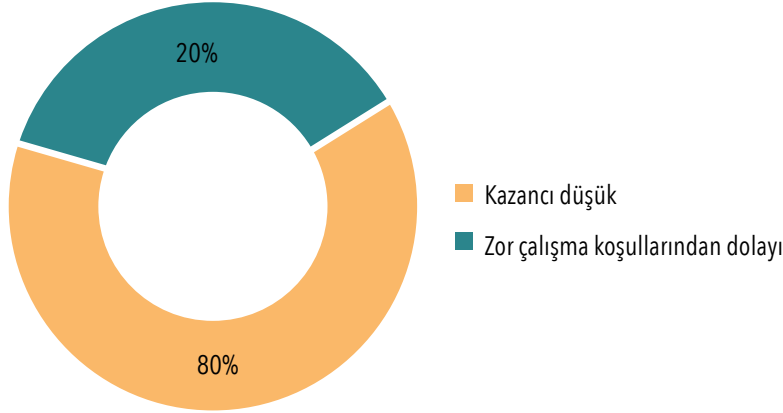
Şekil 116. Servis Şoförü Olarak Çalışılan Yıl



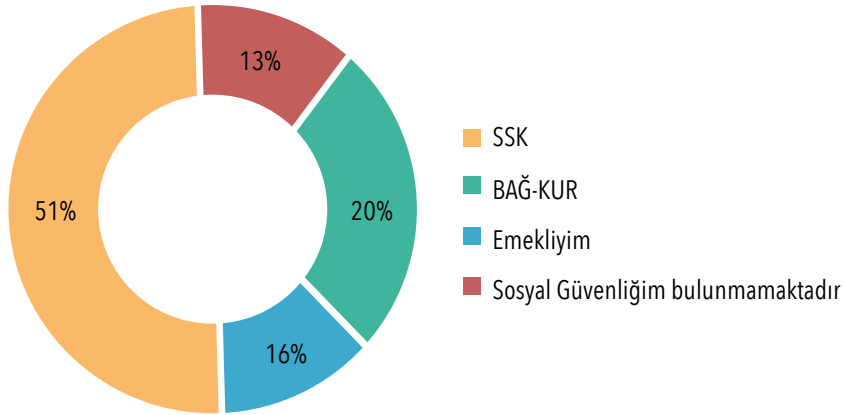
Öte yandan şoförlerin %93'ü herhangi bir ek işle uğraşmazken (**Şekil 117, Sol Panel**), %89'u önümüzdeki iki yıl bu işe devam etmeyi düşünmektedir (**Şekil 117, Sağ Panel**). Buna göre, şoförlerin mesleğe aidiyet duygularının yüksek olduğu, her ne kadar mesleğe yeni girişler yüksek olsa da genel olarak mesleğin geçici bir iş olarak düşünülmediği yorumu çıkarılabilir. **Şekil 118**'de mesleği bırakmayı düşünenlerin niçin bırakmak istediklerine dair sebeplerin dağılımı verilmiştir. Bu grafikten görülebileceği üzere, işi bırakmayı düşünenlerin %80'i, kazançlarının düşük olmasından dolayı mesleğe devam etmeme yönünde tercih belirtmişlerdir. İkinci sebep olarak da, odak toplantılarında da dile getirilen ağır çalışma koşulları verilmiştir. Bu bulgular bize, servis şoförlüğü mesleğinin cazibesinin arttırabilmesi için en önemli etkenin şoförlerin gelir düzeyinde yapılabilecek iyileştirmeler olduğunu göstermektedir.

Şekil 117. Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri

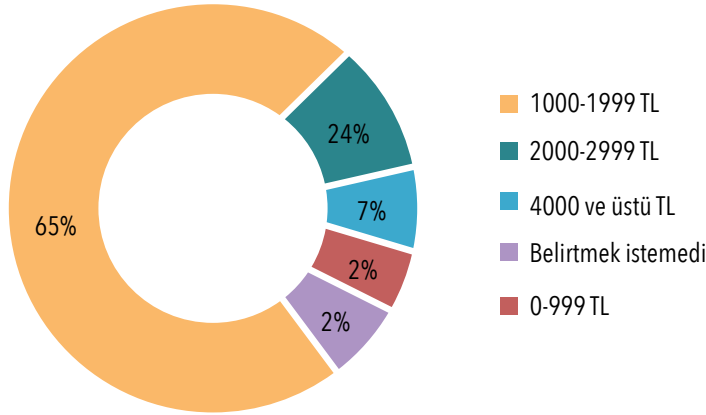


Şekil 118. Şoförlerin Mesleği Bırakma Sebepleri

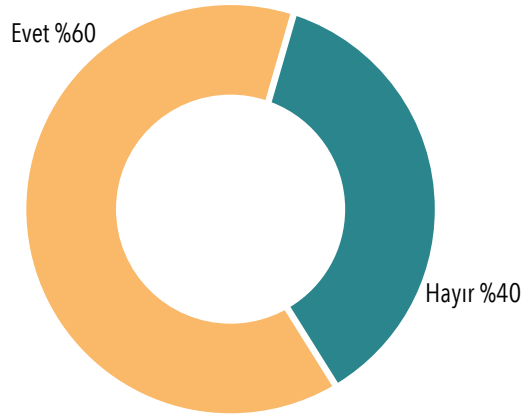
Odak grup toplantılarında dile getirilen bir başka sorun olan sosyal güvencenin olmaması, meslekten çıkışı tetikleyebilecek bir başka unsur olarak öne çıkmaktadır. Şoförlerin %13'ü herhangi bir sosyal güvenlik sistemine kayıtlı görülmemektedir. (Şekil 119). Bunun yanında, emekli olup da şoförlük yapan %16 oranındaki şoförün de sigortasız olarak çalıştırıldığı, özellikle de bu yüzden iş verenler tarafından maliyetleri azaltmak adına tercih edildikleri yine odak grup toplantılarından elde edilen ve anket ile de teyit edilen bulgulardandır. Şoförlerin sosyal güvenlik durumu incelendiğinde kayıt dışı olarak çalışanların oranının %7 olduğu görülmektedir. Bu oran çok olmamakla beraber, emeklilerin de sigortasız olarak çalıştırılması ile meslekteki kayıt dışılık %14'e çıkmaktadır. Beklendiği üzere en büyük grup ise SSK'ya kayıtlı olanlardır (%55), bunu %20 ile BAĞ-KUR'a kayıtlı şoförler izlemektedir.

Şekil 119. Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu

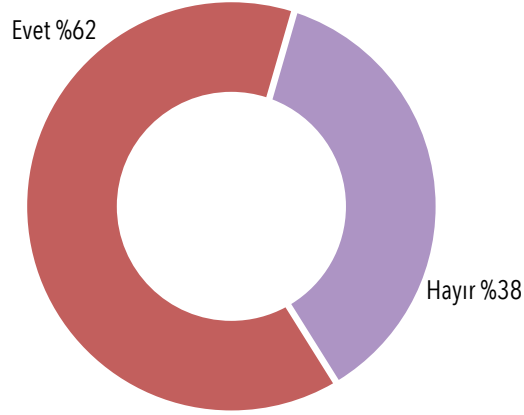
Şoförlerin mesleği bırakmayı düşünmelerinin en önemli nedeni olan kazançların düşük olması Şekil 120'de incelenmiştir. Şekle göre şoförlerin %65'i 1.000-1.999 TL aralığında gelir elde etmektedir. Buna 0-999 TL aralığına gelir kazanan %2'yi de eklersek, şoförlerin günümüz koşullarında kazançlarından şikâyet etmelerinin normal olduğu ortaya çıkmaktadır. Yapılan analizlerde şoförlerin gelirlerinin ait oldukları hane halklarının temel geçim kaynağı olduğu belirlenmiştir. Bu bağlamda, şoförlerin içinde bulundukları hanelerin çok da iyi şartlarda yaşamadıkları sonucuna ulaşılabilir. Nitekim şoförlerin %69'u, kazandığı gelirin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğini ifade etmişlerdir.

Şekil 120. Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir

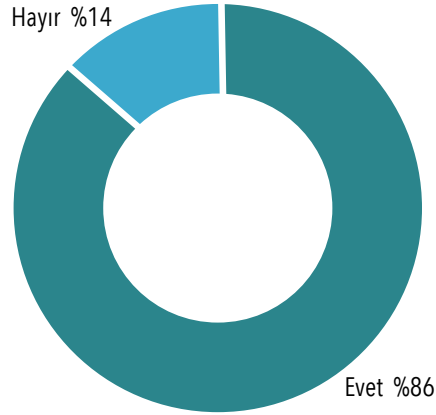
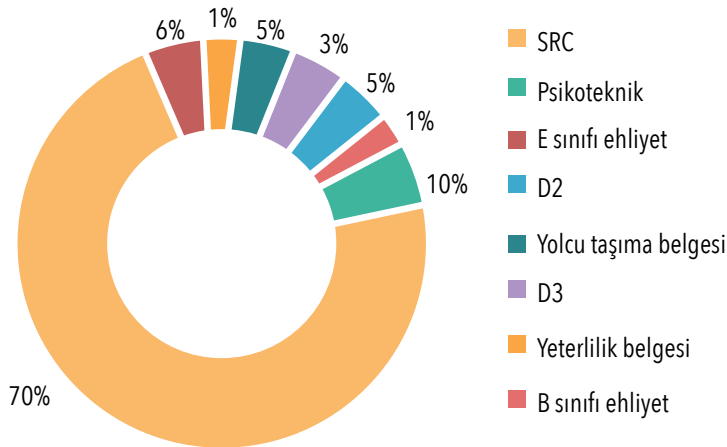
Şoförlerin niteliklerini geliştirmek adına yapılması gereken önemli uygulamalardan biri, şoförlere çeşitli konularda eğitim vermektir. **Şekil 121**'e bakıldığında mesleği ile ilgili eğitim alan şoförlerin oranının %40 gibi azımsanmayacak bir oran olduğu görülmektedir. Alınan eğitimler yaygınlık sırasına göre psikoteknik, SRC, MEB Trafik ve Ulaşım Eğitimi olarak belirlenmiştir. Katılımcıların %89'u katıldıkları eğitimleri faydalı bulmuş, ancak yine de katılımcıların %90'ı yeni bir eğitime ihtiyaçları olmadığını belirtmişlerdir. Bu cevaplar ışığında ve odak grup toplantılarında ortaya çıkan sonuçlardan, şoförlerin mesleki eğitimlerinin yeterli olmadığı, ancak eğitim aldıkları takdirde bunu faydalı buldukları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şoförlerin belirli aralıklarla bu eğitimleri almaları, mesleki kaliteyi geliştirebilecektir.

Şekil 121. Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları

Şoförlerin %62'lik çoğunluğu, bir derneğe üye olduklarını beyan etmişlerdir. (**Şekil 122**). Ancak şaşırtıcı şekilde sadece %49'u bir meslek odasına ihtiyaçları olduğunu belirtmişlerdir. Hâlbuki, yapılan odak grup toplantılarında şoförler adına en büyük sorunlardan biri 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince şoförlerin meslek odalarından odalarından kayıtlarının silinmesi olarak tespit edilmiştir.

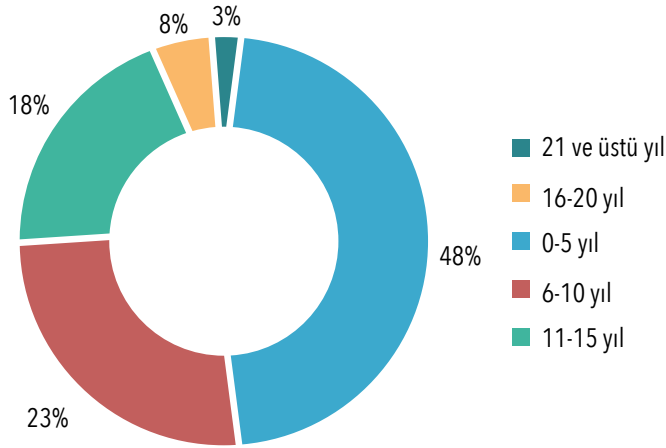
Şekil 122. Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu**b. Esnaf**

Esnafların yetki belgesine sahip olma durumları **Şekil 123**'te verilmiştir. Katılımcıların %86'sı bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belgeler SRC ve psikoteknik belgeleridir. (**Şekil 124**)

Şekil 123. Araç Yetki Belgesi Sahipliği**Şekil 124.** Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi

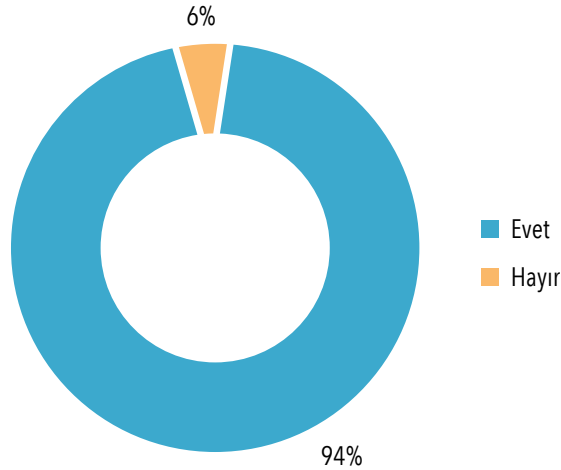
Esnafların servis aracına sahip olduğu süreye bakıldığında (**Şekil 125**), çoğunluğun çok da uzun süredir sahip olmadığı görülmektedir (%48'i 0-5 yıl aralığında ve %23'ü 6-10 yıl aralığında). 10 yıldan fazla süredir bu işi yapanların oranı sadece %29'dur. Bu rakamlardan, sektörün genel olarak yeni girişlerden oluştuğu sonucu çıkarılabilir. Esnafların %92'sinin yalnızca 1 adet plakası varken, 2 adet olanların oranı %2; 3 ve üstü plaka sahibi olanların oranı ise %1.5'tir. Ayrıca esnafların %95'i araca tek başına sahipken, %5'inin sahipliği ortaklık şeklindedir. Bunun dışında, esnafların %91'i sadece bu işi yaparken, %9'u başka bir işle daha uğraştığını ifade etmişlerdir.

Şekil 125. Servis Aracına Sahip Olunan Süre



Şoförlere benzer şekilde esnaflara da önümüzdeki iki yılda bu işi yapmayı planlayıp planlamadıkları sorulmuştur (**Şekil 126**). Şoförlerle karşılaştırdığımızda, bu işi yapmayı planlamayanların oranı daha düşüktür. Servis şoförlerinin %11'i işi bırakmayı planlarken, bu oran esnaflarda %6'dır.

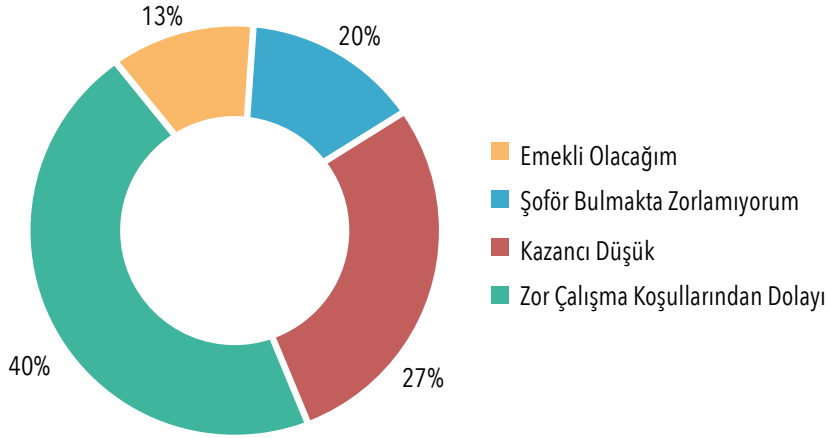
Şekil 126. Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu



İşe devam etmemeyi düşünenlerin %40'ı sebep olarak mesleğin zor olmasını vermişlerdir. Şoförlerde aynı nedeni belirtenlerin oranı %20'dir. Şoförlerde işi bırakmayı düşünenle-

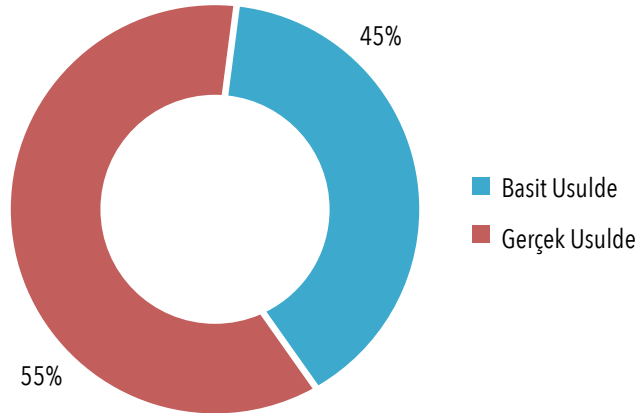
rin %80'lik çoğunluğu sebep olarak düşük kazancı gösterirken; aynı sebep esnaf için %27 oranında dile getirilmiştir. Esnafın işi bırakmayı planlamasının en büyük üçüncü sebebi, odak grup toplantılarında da sıkça dile getirilen, nitelikli şoför bulamamadır (**Şekil 127**). Şoförler ile yapılan anket ile beraber değerlendirildiğinde, nitelikli şoför arzı düşüklüğünün en büyük sebebinin düşük kazanç olduğu çıkarımı yapılabilir. Şoför anketinden elde edilen sonuçlar ile beraber değerlendirildiğinde, odak grup toplantılarında da dile getirilen eğitilmiş, tecrübeli ve nitelikli şoför arzı düşüklüğü sorununun en büyük sebebinin, düşük kazanç olduğu yorumu yapılabilir.

Şekil 127. Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni

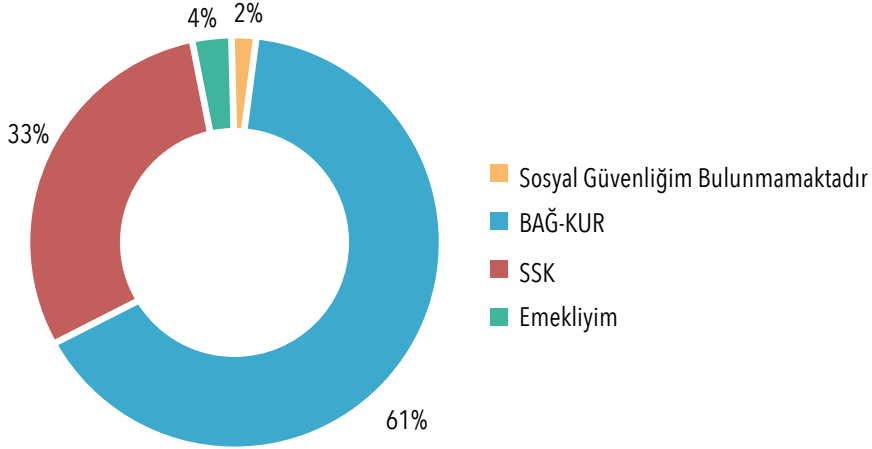


Esnafların %55'i basit usulde vergiye tabi iken %45'i gerçek usulde vergiye tabidir (**Şekil 128**).

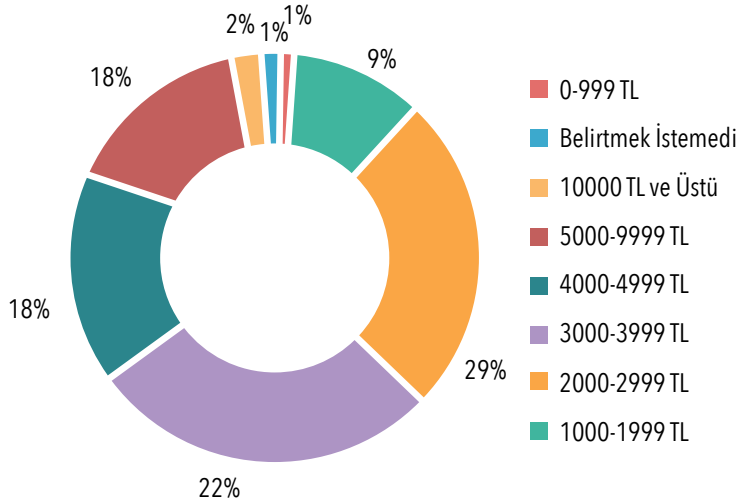
Şekil 128. Tabi Olunan Vergi Usulü



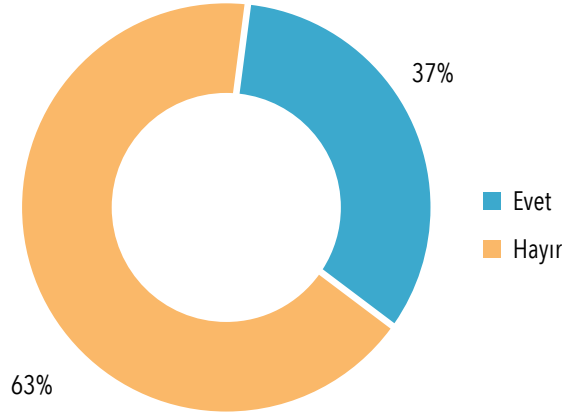
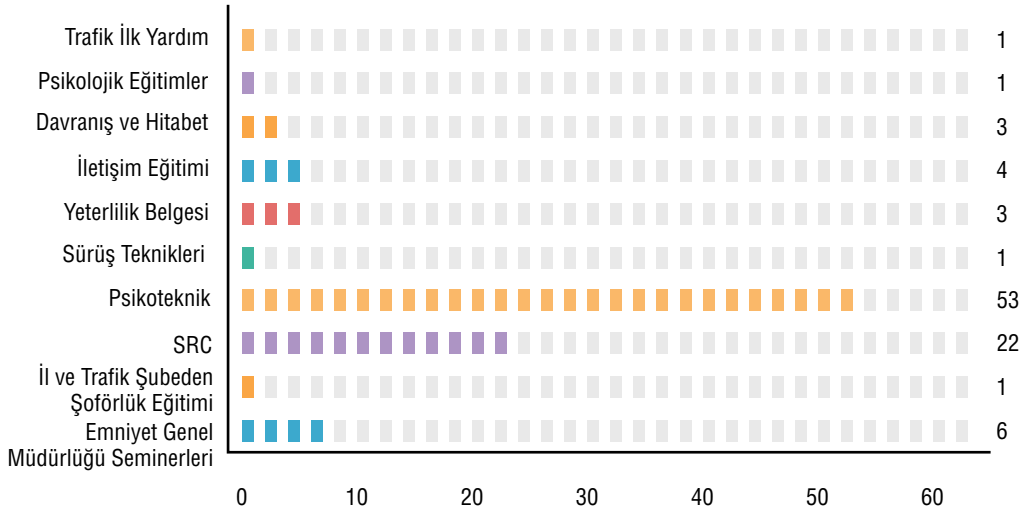
Esnaflarda sosyal güvenlik sistemine kayıtlılık incelendiğinde, beklenildiği gibi SSK-BAĞ-KUR dengesi şoförlerden farklı olarak BAĞ-KUR lehine dönmüştür. Esnafların %61'i BAĞ-KUR'a kayıtlı iken, SSK'ya kayıtlı olanların oranı %33'tür. Emeklilerin payı ise %4'tür. Sosyal güvenliği olmayanların oranı şoförlerde %13 olarak bulunmuşken, bu oran esnaflarda %2'dir. (**Şekil 129**)

Şekil 129. Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu

Şekil 130'a göre 2.000 TL'nin altında geliri olduğunu ifade edenlerin oranı %10'dur. Bu oran şoförlerde %65 olarak bulunmuştur. Üst gelir dilimlerindeki paya bakıldığında 5.000-10.000 TL aralığında geliri olan esnafın oranı %18 ve 10.000 TL üstünün payı ise %2'dir. Bu rakamlar ışığında ve beklendiği üzere, şoförlerle karşılaştırıldığında esnafların gelirlerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

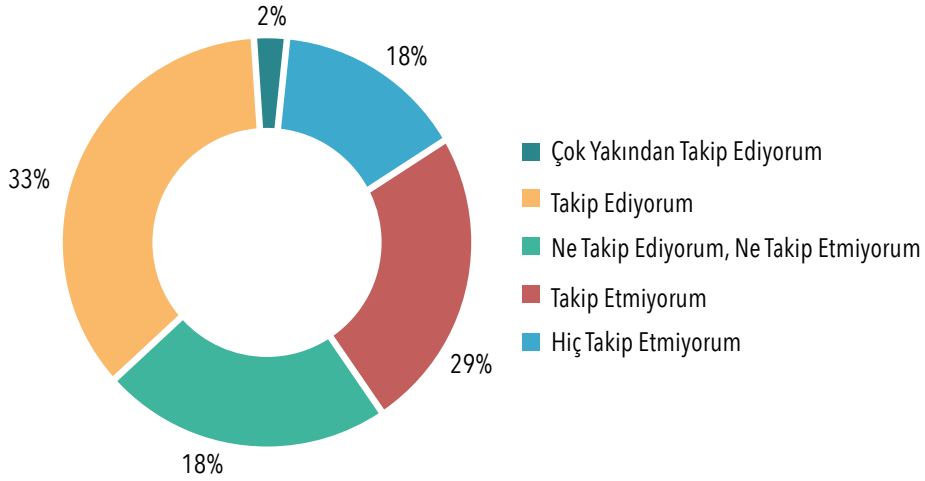
Şekil 130. Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir

Servis işletmecisi esnaflar da, servis şoförleri ile benzer şekilde %63 oranında herhangi bir mesleki eğitim almamışlardır (**Şekil 131**). Esnafların aldığı eğitimler incelendiğinde, katılımcıların %53'ünün psikoteknik eğitimi aldığı, bunu %22 ile SRC eğitiminin takip ettiği görülmektedir (**Şekil 132**). Öte yandan esnafların %92'si alınan eğitimlerin faydalı olduğunu düşünürken, %2'si faydalı olmadığını düşünmektedir. Ancak tıpkı şoförler gibi esnafların hemen hemen tamamı eğitimlerin gereksiz olduğunu düşünmektedirler. Buradan yola çıkarak yine eğitimlerin zorunlu olması gerektiği önerilebilir. Esnaflara eğitimle ilgili son olarak, hangi eğitimlerin gerekli olduğu sorulmuştur. Buna göre, esnaflar psikolojik danışmanlık ve direksiyon eğitimine ihtiyaç duyduklarını belirtmişlerdir.

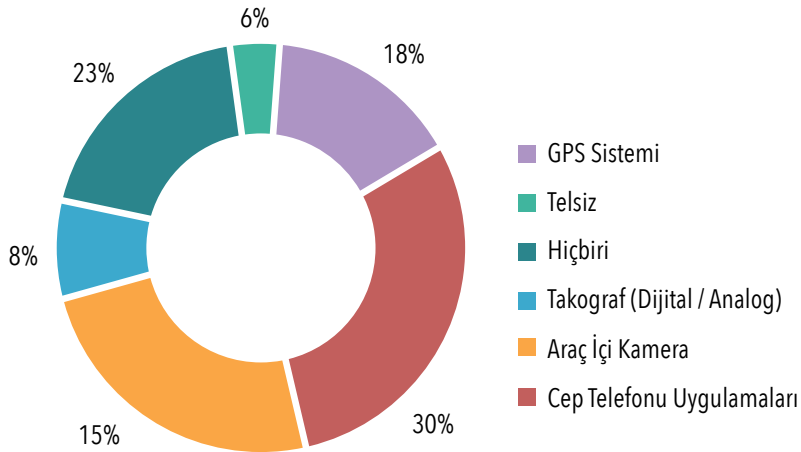
Şekil 131. Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları**Şekil 132.** Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim

13.3.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi

Gelişen teknolojinin servis işletmeciliği mesleğinin işleyişini de etkilemesi beklenmektedir. Bu bağlamda şoförlerin teknoloji ile olan ilişkilerini anlamak adına ankette çeşitli sorular sorulmuştur. İlk olarak şoförlerin meslekleriyle ilgili yeni teknolojileri ne kadar yakından takip ettiği anlaşılmaya çalışılmıştır (**Şekil 133**). Buna göre yeni teknolojileri takip ettiğini söyleyenlerin oranı %35 iken, takip etmediğini ifade edenlerin oranı %47'dir. Bu sonuçta şoförlerin eğitimlerinin düşük olması ve/veya teknolojik gelişmeleri önemsememeleri rol oynuyor olabilir. Meslekleriyle ilgili faaliyetlerde interneti ne kadar takip ettikleri sorusuna ise şoförlerin %33'ü hiçbir zaman derken, %25'i bazen, %20'si ise nadiren demiştir. Öte yandan sık sık diyenlerin oranı ise sadece %7'dir. Bu sonuçlar şoförler arasında meslekle ilgili internet kullanımının pek de yaygın olmadığını göstermektedir.

Şekil 133. Mesleğe İlişkin Yeni Teknolojileri Takip Etme Durumu-Servis

Meslekle ilgili olarak şoförlerin hangi teknolojiyi kullandıklarına ilişkin soruya katılımcıların %30'u cep telefonu uygulamaları derken, %18'i GPS sistemi, %15'i araç içi kamera yanıtını vermişlerdir. Hiçbir teknoloji ögesini kullanmayan şoförlerin oranı da %23 ile azımsanmayacak şekilde yüksek bir orandır (**Şekil 134**). Özellikle okul servislerinde güvenlik endişeleri nedeniyle veliler tarafından talep edilen, GPS sistemi ve araç içi kameranın yaygınlaştırılması, pazarın genişlemesi ve müşteri memnuniyetinin yükseltilmesi açısından önemlidir. Benzer şekilde SERVISCCELL⁸⁸ tarzı cep telefonu uygulamalarının da yaygınlaştırılması, servisçilik mesleğinin gelişmesi için önemli bir stratejik hamledir. Öte yandan mesleğin geleceği açısından teknolojik gelişmelerin etkisini şoförlerin %49'u olumlu bulurken, %11'i olumsuz bulmaktadır. Bu da genel olarak şoförlerin teknolojiyi çok takip etmeseler bile öneminin farkında olduklarının bir göstergesidir.

Şekil 134. Şoförlerin Meslekle İlgili Kullandıkları Teknolojiler-Servis

⁸⁸ ServisCell Polar Teknoloji A.Ş. adına Türk Patent Enstitüsü tarafından tescillenmiş bir araç takip, çağrı ve bilgilendirme servisedir. Bu uygulama 2011 yılından itibaren Hacettepe Teknokent'te geliştirilmiş GSM-GPRS-GPS-SMS-Web tabanlı bir sistemdir.

13.3.7. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri

Servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnaf ve şoförlerin iletişimde bulundukları meslek kuruluşları incelendiğinde başta esnaf ve sanatkâr odaları, esnaf ve sanatkâr odaları birlikleri, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) ve Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK) gelmektedir.

13.3.8. Mesleği İlgilendiren Mevzuat

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan Yönetmelik'in amacı; zorunlu eğitim kapsamındaki okul öncesi ve diğer öğrenci taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hâle getirmek; bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarını belirlemek; bu Yönetmelik'in gerekli kıldığı denetim hizmetlerini yapmaktır. Yönetmelik, 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 75. maddesine dayanılarak çıkarılmış olup kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerce öğrenci taşımak için kullanılacak okul servis araçlarını, taşımacıları ve bu taşıma işlerinde çalışanları kapsamaktadır.

Yönetmelik'in 4. maddesine göre;

(1) Taşımacılar tarafından okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlarda aşağıdaki şartlar aranır:

a) Okul servis araçlarının arkasında "OKUL TAŞITI" yazısını kapsayan numunesine uygun renk, ebat ve şekilde reflektif bir kuşak bulundurulmalıdır (EK: 1/1, EK: 1/2).

b) Okul servis aracının arkasında, öğrencilerin iniş ve binişleri sırasında yakılmak üzere en az 30 cm çapında kırmızı ışık veren bir lamba bulunmalı ve bu lambanın yakılması hâlinde üzerinde siyah renkte büyük harflerle "DUR" yazısı okunabilmelidir; lambanın yakılıp söndürülmesi tertibatı fren lambaları ile ayrı olmalıdır (EK:2).

c) Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlarda, öğrencilerin kolayca yetişebileceği camlar ve pencereler sabit olmalı, iç düzenlemesinde demir aksam açıkta olmamalı, varsa yaralanmaya sebebiyet vermeyecek yumuşak bir madde ile kaplanmalıdır.

ç) Okul servis araçlarında Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik ile Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirtilen standart, nitelik ve sayıda araç, gereç ve malzemeler her an kullanılabilir durumda bulundurulmalıdır.

d) Okul servis araçlarının kapıları şoför tarafından açılıp kapatılabilecek şekilde otomatik (Havalı, Hidrolikli vb.) olabileceği gibi, araç şoförleri tarafından elle kumanda edilebilecek şekilde (Mekanik) de olabilir. Otomatik olduğu takdirde, kapıların açık veya kapalı olduğu şoföre optik ve/veya akustik sinyallerle intikal edecek şekilde olmalıdır.

e) Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlar temiz, bakımlı ve güvenli durumda bulundurulmalı ve 6 ayda bir bakım ve onarımları yaptırılmalıdır. Ayrıca, taşıtların cinsine

göre Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin öngördüğü periyodik muayeneler de yaptırılmış olmalıdır (EK-3).

f) Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtların yaşları yirmi yaşından büyük olmamalıdır. Taşıtların yaşı fabrikasınca imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır.

g) Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine göre tayin edilen ve o araca ait tescil belgelerinde gösterilen oturacak yer adedi, aracın içerisine görülebilecek bir yere yazılarak sabit şekilde monte edilmelidir.

ğ) Kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişi ve kuruluşlara ait okul servis aracı olarak teçhiz edilmiş araçlar, taahhüt ettikleri öğrenci taşıma hizmetlerini aksatmamak kaydıyla, personel servis taşıma hizmetlerinde de kullanılabilir. Ancak bu taşıma esnasında, okul servis araçlarına ait ışıklı işaretlerin şoförler tarafından kullanılması yasaktır.

h) Okul servis aracı, Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine uygun olmalıdır.

ı) Gerektiği hâllerde ilgili meslek odası, okul veya iş yeri ve öğrenci velileriyle haberleşebilmek için telsiz veya mobil telefon bulunmalıdır.

i) Taşıtlarda her öğrenci için bir emniyet kemeri bulunmalıdır.

j) Taşıtlarda görüntü ve müzik sistemleri taşıma hizmeti sırasında kullanılmamalıdır.

8. madde hükmünce;

(1) Okul servis araçlarını kullanan şoförler ile rehber personel;

a) Sorumlu ve yetkili olduğu hizmetin niteliklerine sahip olmak,

b) Şoförler için 26 yaşından gün almış olmak; rehber personel için 20 yaşını doldurmuş ve en az ilköğretim mezunu olmak (Danıştay 8. Dairesinin 12.02.2010 tarihli ve Esas No: 2009/10048 sayılı Kararı uyarınca rehber personel için 22 yaş ve en az lise mezunu olma şartı uygulanmaktadır.)

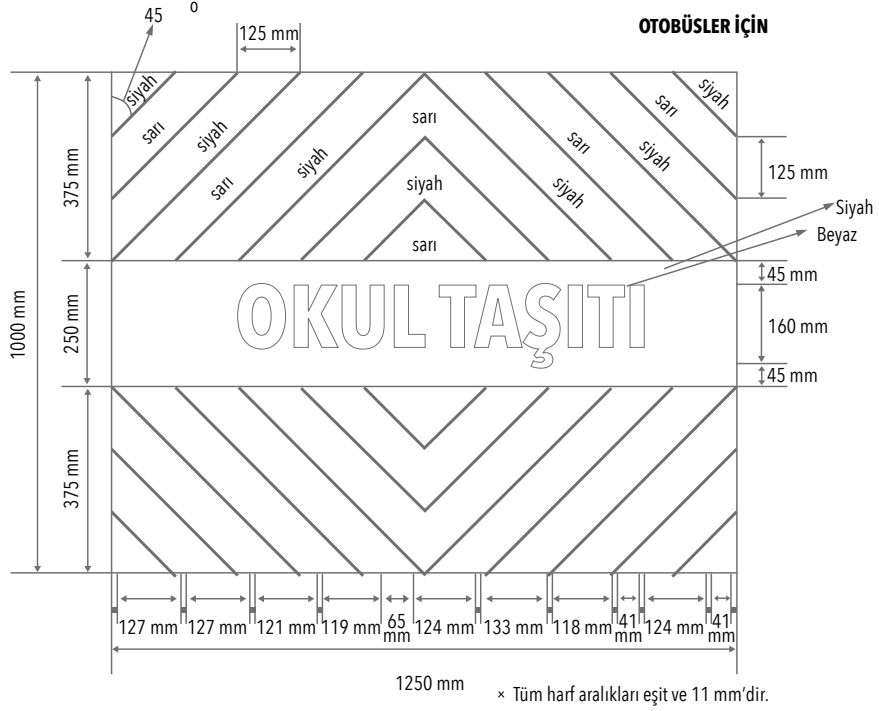
c) Türk Ceza Kanunu'nun 103, 104, 109, 188, 190, 191 ve 227. maddeleri ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 35. maddesindeki suçlardan affa uğramış olsa bile hüküm giymemiş olmak,

ç) Şoförler; E sınıfı sürücü belgesi için 5 yıllık; B sınıfı sürücü belgesi için 7 yıllık sürücü belgesine sahip olmak ve her beş yılda bir şoförlük mesleği bakımından bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu, yetkili sağlık kuruluşlarından almış olmak,

d) Şoförler için son beş (5) yıl içerisinde bilinçli taksirli olarak ölümlü trafik kazalarına karışmamış olmak; alkollü olarak araç kullanma ve hız kurallarını ihlal nedeniyle, sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olmak,

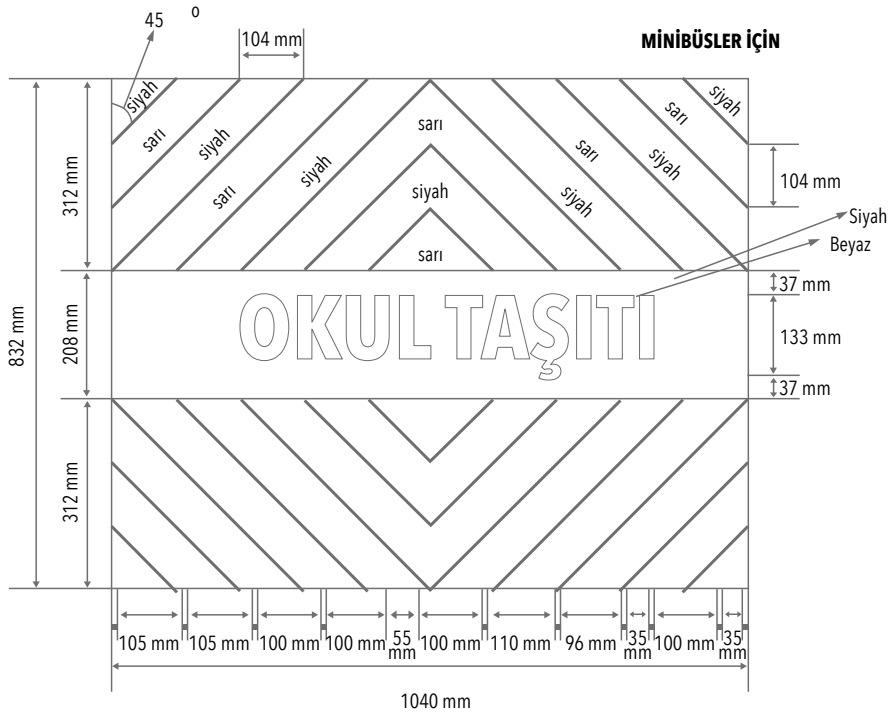
e) Şoförler, "Yurt İçi Yolcu Taşımacılığı Sürücü Mesleki Yeterlilik Belgesi"ne sahip olmak, zorundadırlar.

Şekil 135. Otobüsler için "OKUL TAŞITI" Reflektif Numunesi

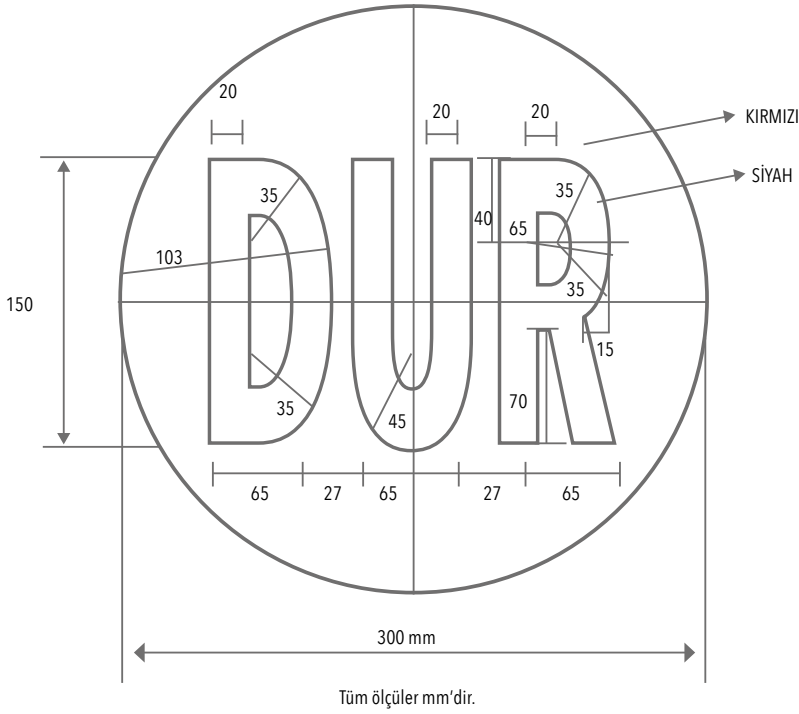


ÖLÇEK 1/10

Şekil 136. Minibüsler için "OKUL TAŞITI" Reflektif Numunesi



ÖLÇEK 1/10

Şekil 137. Servis Araçları için “DUR” Lambası Numunesi**ÖLÇEK 1/3**

Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan Yönetmelik'in amacı, kamu kurum ve kuruluşlarının personel servis hizmetlerinin düzenli ve güvenli hâle getirilmesi amacıyla, taşıma yapacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin yeterlilik ve çalışma şartları ile kullanılacak taşıtların niteliklerini belirlemektir. Yönetmelik, kamu kurum ve kuruluşlarını kapsamaktadır. Kamu kurum ve kuruluşlarının ekipman ve personelinin devamlılık arz eden otobüsle yapılan mutlak servis taşımaları dışındaki işin niteliğine uygun taşıtlarla yapılan taşımaları, bu Yönetmelik'in kapsamı dışındadır.

Kamu kurum ve kuruluşları, kiralama yoluyla veya kendi öz mal taşıtlarıyla personel servis hizmeti ihdas ve işletebilmeleri için, aşağıda belirtilen bilgi ve belgelerle Bakanlığa başvurarak izin almak zorundadır.

İstenen belgeler;

a) Kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan personelin taşınması hizmetinin, öncelikle belediyelere ait toplu taşıma araçları ve belediyelerce toplu taşıma yapılması konusunda ruhsat, uygunluk ve güzergâh izni verilen gerçek ve tüzel kişilere ait, belediyelerce belirlenen fiyat tarifelerine göre taşıma yapan halk otobüsü, minibüs ve benzeri araçlardan yararlanılarak yerine getirilmesi esastır. Bu hizmet gerek zaman tarifeleri gerekse sahip oldukları kapasiteler bakımından belediyelerce yerine getirilemeyecek ise, bu hususu ve gerekçesini belirten ve servis ihdas etmek isteyen kamu kurum ve kuruluşunca ilgili belediyenin taşımacılık konusunda görevli/yetkili biriminden temin edilecek yazı,

b) Servis ihdasının hangi yerleşim yerleri arasında yapılacağını belirten güzergâh çizelgesi,

c) Servis hizmetinden yararlanacak personel sayısı,

d) Personel servis hizmetiyle ilgili zaman tarifi,

e) Kullanılacak servis aracının sayısı, modeli ve koltuk kapasitesi,

f) Servis ihdasını kiralama yoluyla yapacak kamu kurum ve kuruluşlarından kiralama tercih gerekçesini belirten yazılı mütalaa.

Taşımacılar;

a) Taşınacak personeli taahhüt edilen yere kadar rahat bir şekilde götürüp getirmekle; servis hizmetinden yararlanacak personelden başka yolcuyu servis taşıtına almamakla,

b) Taşıt içi düzeni sağlamakla,

c) Taşıma hizmeti sırasında sürücünün dikkatini dağıtacak ve yolcuları rahatsız edecek nitelikte, görüntülü ve sesli müzik alet ve sistemlerini kullanmamak veya kullandırmamakla,

d) Belediyelerce veya il-ilçe trafik komisyonlarınca verilen güzergâh izin belgesini (EK-2) araçta bulundurmamak; bu belgede tayin edilen güzergâhın dışına servis aracını çıkartmamak ve trafik komisyonlarının diğer kararlarına uymakla,

e) Çalıştırdıkları personelin sosyal güvenlik yönünden sigorta işlemlerini yaptırmakla,

f) Gerçek kişi ise 507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu'na (5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu) tabi meslek odalarına, özel hukuk tüzel kişisi ise, ilgili ticaret veya sanayi odaları ile ticaret ve sanayi odalarına kayıtlı olmakla yükümlüdürler.

Yönetmelik'in 15. maddesine göre, kamu kurum ve kuruluşları ile taşımacılar, personel servis hizmetinde kullanacakları taşıtlara, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'yla getirilen Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasını yaptırmak zorundadırlar. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası bulunmayan servis araçları ile personel taşımacılığı yapılamaz. Bu madde hükmüne aykırı olarak faaliyet gösteren araçlar hakkında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili hükümleri uygulanır.

16. maddeye göre, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, valilikler, belediyeler, ilgili diğer kurum ve kuruluşlar mevzuatı çerçevesinde servis hizmetleriyle ilgili her türlü denetimi yaparlar.

Bu Yönetmelik'e aykırı davranışlara ilişkin şikâyetler, emniyet ve jandarma trafik ekipleri ile belediye zabıta ekiplerince tutanakla tespit edilir. Denetim veya şikâyetler sonucu düzenlenen tutanaklar gereği için güzergâh izni veren ilgili valiliğe veya belediyeye gönderilir. Bir yıl içerisinde bu Yönetmelik'te belirtilen kuralları beş kez ihlal ettiği tutanakla tespit edilen servis taşımacılarının güzergâh izni, ilgili valilik veya belediye tarafından iptal edilir.

Şekil 138. Özel Servis Aracı Uygunluk Tespit Belgesi Formu**EK.1****ÖZEL SERVİS ARACI UYGUNLUK TESPİT BELGESİ**

ARAÇ SAHİBİ :..... İŞLEM TARİHİ :.....
 ARAÇ PLAKASI :..... İŞLEM SAYISI :.....
 ARAÇ MODEL :.....

Sıra NO	AÇIKLAMA	UYGUN	GÖRÜLEN AKSAKLIK
1	Kaporta düzgün olacaktır.		
2	Dış görünüş itibarı ile boyalı ve bakımlı olacaktır.		
3	Camlarda kırık ya da çatlak bulunmayacaktır.		
4	Dış yüzeylerde tehlike oluşturacak biçimde aksesuarlar bulunmayacaktır. (Antenler bu kapsamda değerlendirilir.)		
5	Aracın içi temiz, koltukları düzenli ve beresiz olacak, pelüş bulunmayacaktır.		
6	Mevcut lastikleri ile aynı ebatta yedek lastiği bulunacak; bu lastik yolcuların oturmasını engellemeyecektir.		
7	İç göstergeler düzenli çalışır durumda olacaktır.		
8	Işıklandırma için yeterli sayıda lamba çalışır durumda olacak, ancak lambalar renkli olmayacaktır.		
9	Bütün kapılar düzenli açılır kapanır durumda olacak; araçların kapıları sürücü tarafından açılacaktır.		
10	Egzozu ve susturucusu zedelenmemiş olacak; yerine iyi tespit edilmiş olacak ve çalışırken gürültü yapmayacaktır.		
11	Park lambaları stop lambaları "uzun ve kısa huzmeleri" düzenli çalışır ve ayarlanmış durumda olacaktır.		
12	Farlar sarı veya başka renk far olmayacaktır.		
13	Yağ kerteri, hidrolik deposu, şanzıman ve defrasyiyden kaçak niteliğinde yağ sızması olmayacaktır.		
14	Frenleri tam, gıcırtsız ve dengeli tutulabilir durumda olacaktır (gereğinde fren balataları tekerlek çıkartılarak kontrol edilir.)		
15	Motorları düzenli çalışır durumda olacak ve egzozdan siyah duman çıkmayacaktır.		
16	Lastikler dışarıdan görülen bombe ya da çatlak bulunmayacak ve lastik dış derinliği 1/2 den az olmayacaktır.		
17	Devri daim ve gergi (ekzantrik) kayışları liflenmiş ya da çatlak olmayacaktır.		
18	Soğutma sisteminin hortumları aşırı yumuşamış olmayacaktır.		
19	Rot ayarları yapılmış olacak, Rot ve rotillerde boşluk bulunmayacaktır.		
20	Karayolu Trafik Kanunu'nun uygun gördüğü nitelikte reflektörleri, yangın söndürücüsü, çekme halatı, takozu ve ilk yardım çantası bulundurulacaktır.		
21	Araçların kornaları havalı korna olmayacaktır.		
22	Vergi borcu çevre pulu borcu olmayacaktır.		
23	Aracın yaşı ()dır.		

Not : Bu belge, Büyükşehir belediyesinin olduğu illerde Büyükşehir belediyelerince diğer il ve ilçelerde ise il/ilçe trafik komisyonlarınca onaylanarak verilir.

Şekil 139. Özel Servis Aracı Uygunluk Belgesi

EK:1/A

...../VALİLİĞİ/KAYMAKAMLIĞI/BELEDİYESİ

ÖZEL SERVİS ARACI UYGUNLUK BELGESİ**ARACIN**

PLAKA NO :

MODELİ :

MARKASI :

MOTOR NO :

ŞASE NO :

MAL SAHİBİ :

Yukarıda plakası belirtilen aracın, Kamu Kurum ve Kuruluşları Personel Servis Hizmet Yönetmeliği gereği, teknik komisyon tarafından yapılan kontrollerde "toplu taşımacılığa uygun" olduğu tespit edilmiş olup, araç üzerinde bulundurulmak üzere kendisine verilmiştir. 20. yılı ayı sonuna kadar geçerlidir.

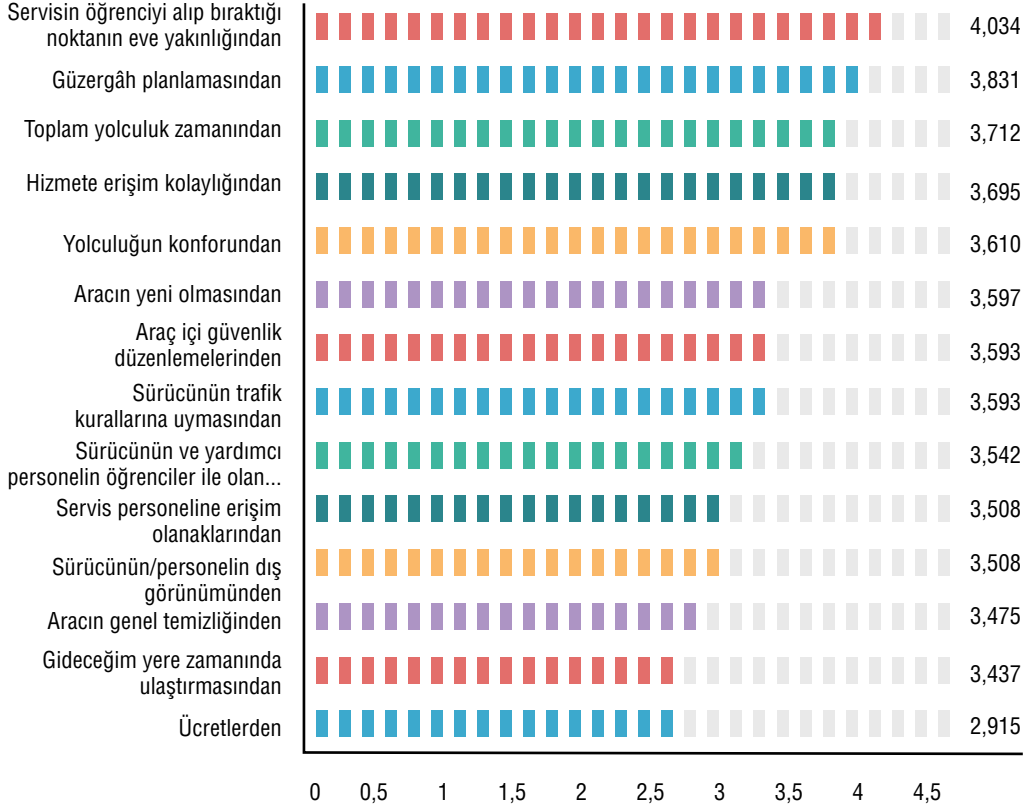
İMZA
MÜHÜR

Not: Bu belge, büyükşehir belediyesinin olduğu illerde büyükşehir belediyelerince, diğer il ve ilçelerde ise il/ilçe trafik komisyonlarınca onaylanarak verilir.

13.3.9. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri

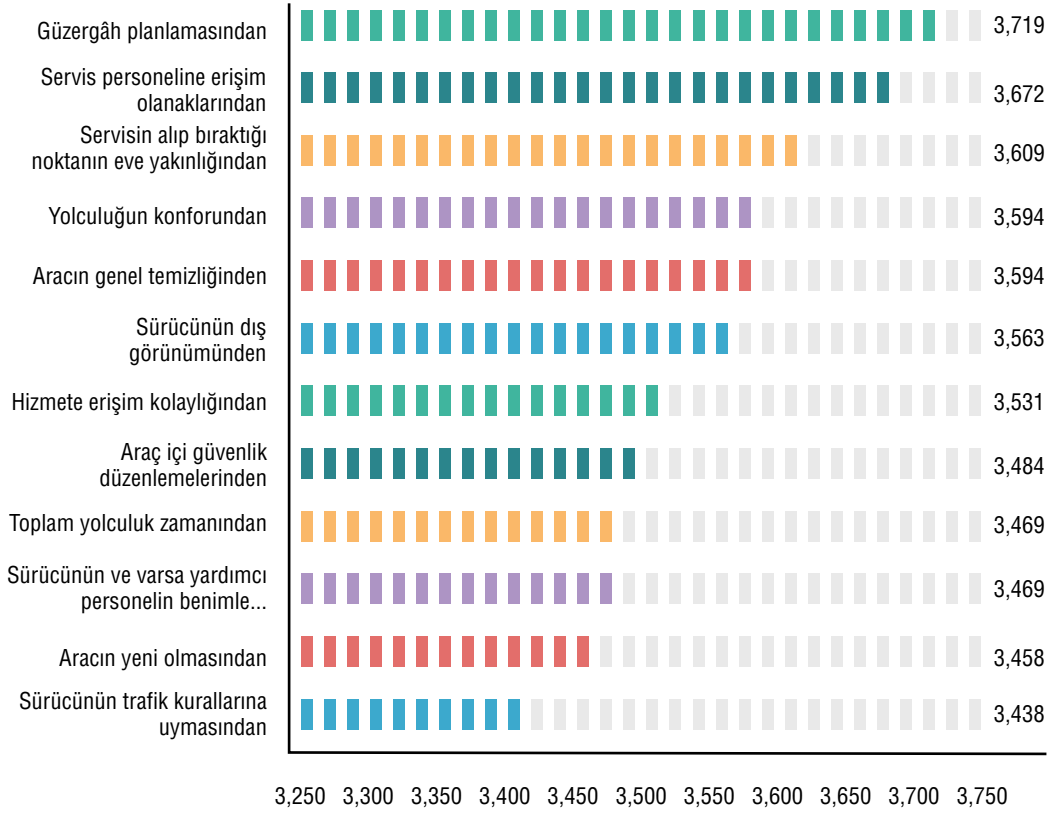
Okul ve personel servisi kullanımı ve müşteri memnuniyetine ilişkin mesleğin değerlendirilmesinin yapılabilmesi için proje kapsamında gerçekleştirilen müşteri anketi verileri kullanılmıştır. Bu bağlamda, uygulanan ankette müşterilere servis aracı kullanım amaçları ve verilen hizmetten memnuniyetleri sorulmuştur.

Müşterilere okul servisleri ile ilgili bazı kriterler sıralanmış ve bunlardan memnuniyet derecelerini belirtmeleri istenmiştir. Katılımcıların ilgili kriterlere göre memnuniyet düzeylerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunum” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buna göre verilen cevaplardan, her kriter için ortalama memnuniyet puanları hesaplanmış ve sonuçlar **Şekil 140**'da verilmiştir. Buna göre müşterilerin en çok, servislerin öğrenciyi bıraktığı noktanın eve olan mesafesinden memnun olduğu görülmektedir. Bununla beraber genel olarak da çoğu kriterden ortalama 3,5 üzerinde puan alan servis araçlarından müşteri memnuniyetinin yüksek olduğu sonucuna varabiliriz. En az memnun olunan konu ise servis ücretleri olup, bu konuda yapılabilecek bir iyileştirmenin, servis araçlarının diğer toplu taşıma araçları ile olan rekabetteki konumunu güçlendireceği sonucu çıkmaktadır.

Şekil 140. Okul Servislerinden Memnuniyet

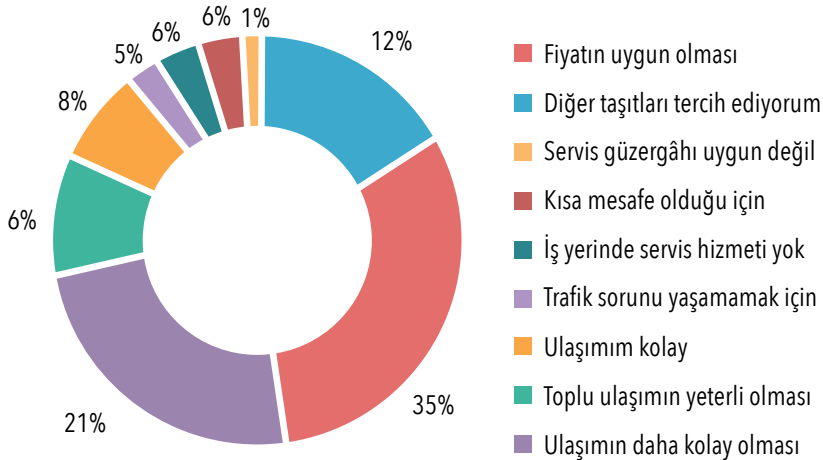
Benzer şekilde hanehalkı anketine katılanlara personel servisleri ile ilgili kriterler verilmiş ve bunlar ile ilgili memnuniyetlerini 1 ve 5 arasında puanlamaları istenmiştir. Bunun sonuçları **Şekil 141**'de verilmiştir. Buna göre personel servisi kullananların en çok, güzergâh planlamasından memnun olduğu görülmektedir. Okul servislerinde ortalama bir memnuniyet düzeyi olarak çıkan sürücünün trafik kurallarına uyması kriteri, personel servislerinde en az memnun olunan kriter olarak ortaya çıkmıştır.

Şekil 141. Personel Servislerinden Memnuniyet



Ankete katılan ve personel servisi kullanmadıklarını belirten kullanıcılara, servis kullanmamalarının sebebi sorulduğunda, en çok öne sürülen neden, toplu taşıma fiyatının uygun olması ve ulaşımın daha kolay olması cevapları alınmıştır (Şekil 142). Toplu taşımanın yeterli olması, mesafenin kısa olması ve iş yerinde servis olanağının sunulmaması diğer belirtilen sebeplerdendir.

Şekil 142. Personel Servisi Kullanmama Sebepleri



13.3.10. Mesleğin Rekabet Analizi

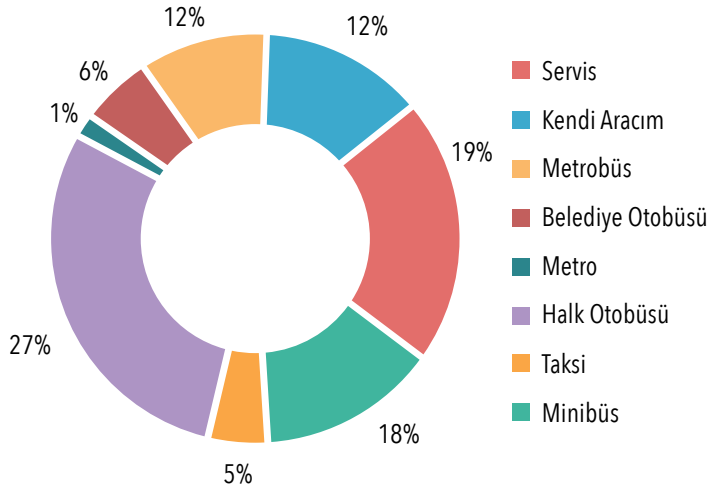
Servis işletmeciliğinin diğer toplu taşıma araçları ile nasıl bir rekabet ilişkisine sahip olduğunu anlayabilmek için proje kapsamında gerçekleştirilen esnaf ve müşteri anketlerinden elde edilen sonuçlar kullanılmış ve rekabet analizine ait aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede, mevcut toplu taşıma araçları arasında rekabet değerlemesi, “müşteriler” ve “sektöre yeni giriş” başlıkları altında mesleğin rekabet analizine yer verilmektedir.

Rakipler (Mevcutlar arasındaki rekabet)

Ulaştırma sektöründeki meslekler için rekabet analizi yapılırken, proje kapsamında yapılan anket verileri kullanılmıştır. Servis araçlarının rakiplerini belirlemede kullanılan verilerin başında müşterilerin tercihleri gelmektedir. Ankete katılan hanehalkı üyelerine, okula ulaşımında toplu taşıma araçlarını, en çok tercih ettiklerinden en az tercih ettiklerine doğru sıralamaları istenmiş ve verilen cevaplara göre her araç için toplam tercih puanı hesaplanmıştır. Servis araçlarının sektörde rekabet ettiği temel toplu taşıma araçları halk otobüsü, belediye otobüsü, minibüs ve taksilerdir. Bunlara ilave olarak, metro olan şehirlerde metro ve İstanbul’da metrobüs de kullanım yoğunluğu açısından önemli bir rakip olabilme potansiyeline sahiptir. Ancak tüm Türkiye için, metro ve metrobüsün de içinde bulunduğu toplu bir analiz yapmak, bu araçların belli illerde olmasından dolayı yanıltıcı sonuçlar verecek ve metro ve metrobüsün önemini olduğundan düşük gösterecektir. Bunun yanında, İstanbul gibi büyük bir metropoldeki rekabet yapısının Türkiye genelinden farklı olma ihtimali de bulunmaktadır. Bu bağlamda müşterilerin tercihleri raporlanırken İstanbul için ayrı, İstanbul hariç metro bulunan iller (Adana, Ankara, Bursa ve İzmir) için ayrı ve bu şehirlerin dışında kalan diğer iller için ayrı grafikler **Şekil 143**, **Şekil 144** ve **Şekil 145**’te verilmiştir.

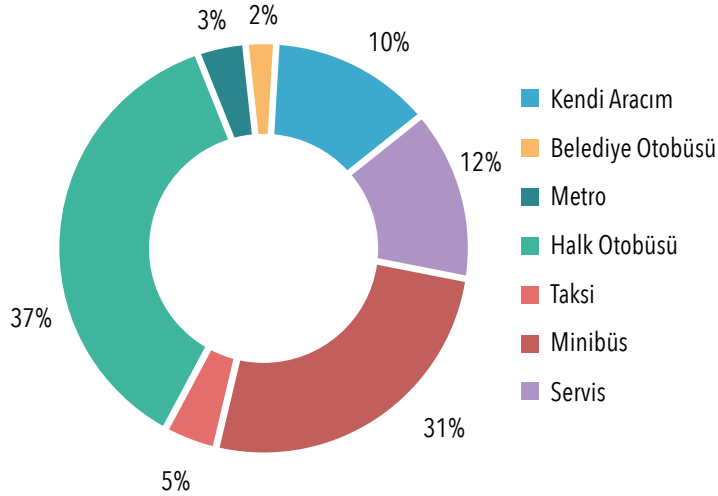
Buna göre İstanbul’da okula ulaşımında en çok tercih edilen toplu taşıma aracı %27 ile halk otobüsleridir. %19 ile servis araçları müşterilerin ikinci tercihidir. Bunu %18 ile minibüs ve %12 ile metrobüs izlemektedir. Okula ulaşımında kendi aracını tercih edenlerin sayısı da %12 ile dikkat çekici bir orandadır. Belediye otobüsü ve taksi ise en az tercih edilen toplu taşıma araçlarıdır.

Şekil 143. Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul



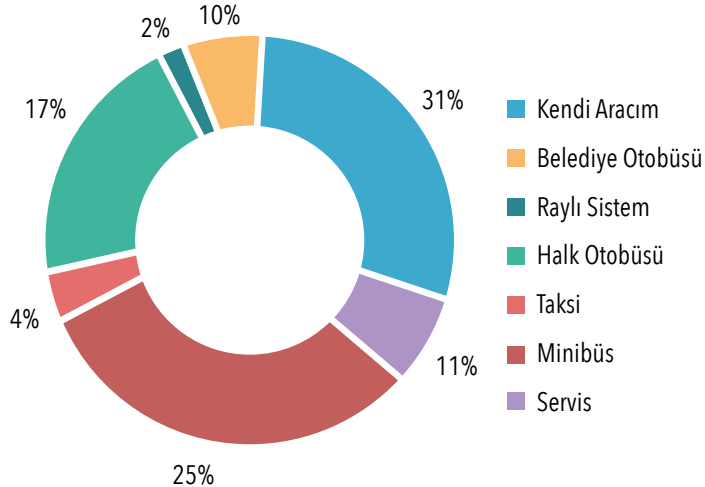
İstanbul'daki dengeli dağılımın aksine, İstanbul hariç metro iller olan Adana, Ankara, Bursa ve İzmir'de toplu taşıma tercihleri daha keskin sınırlarla ayrılmaktadır. (**Şekil 144**) %37 gibi baskın bir oranla halk otobüsü okula ulaşımında en çok tercih edilen araçtır. Onu %31 ile minibüs izlemektedir. Servis tercih edenlerin oranı, okula kendi araçları ile ulaşmayı tercih edenlerle benzer bir oranda olup, sırasıyla %12 ve %10 olarak belirlenmiştir. Anket sonuçlarına göre bu illerde okula ulaşımında taksi, metro ve belediye otobüsü en az tercih edilen toplu taşıma araçlarıdır.

Şekil 144. Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller



İstanbul, Adana, Ankara, Bursa ve İzmir dışındaki iller için genel sonuçlar **Şekil 145**'de verilmektedir. Önceki grafiklerde benzer sıralamalar farklı ağırlıklar ile gözlemlenmişken, bu iller dışındaki Türkiye için farklı bir rekabet tablosu ortaya çıkmıştır. Hanehalkları okula ulaşım için en çok kendi araçlarını tercih etmektedir. Bunu %25 ile minibüs ve %17 ile halk otobüsü izlemektedir. Servis araçları müşterilerin ancak 4. tercihi olup belediye otobüsü ile benzer bir tercih ağırlığına sahiptir.

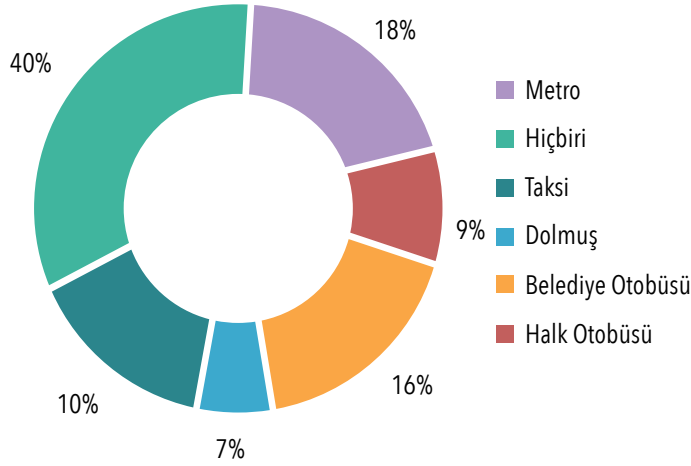
Şekil 145. Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye



Rekabet analizinde, müşteri tercihlerinden sonra sektördeki şoför ve esnaf açısından rakiplerin analizine yer verilmiştir. Yapılan ankette servis şoför ve esnafına toplu taşıma araçlarından hangisinin, günlük iş yapma kapasitelerini en çok etkilediği sorulmuş ve sonuçlar **Şekil 146**, **Şekil 147** ve **Şekil 148**'de verilmiştir.

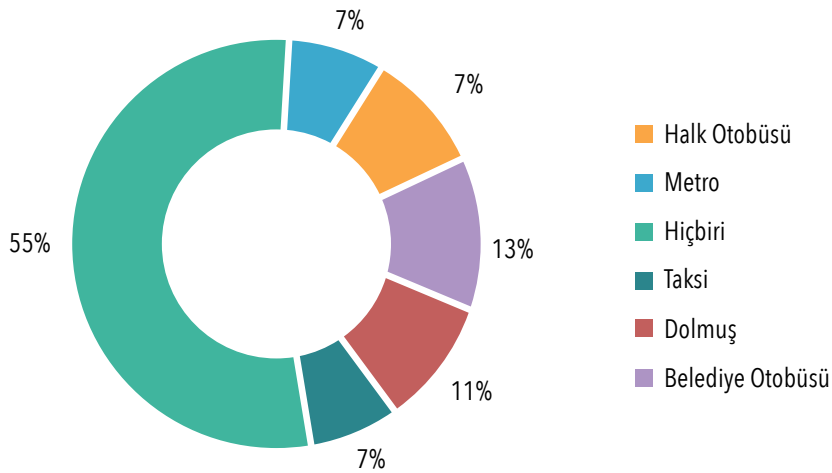
Şekil 146 İstanbul için sonuçları göstermektedir. Esnaf ve şoförler yine %40 ile hiçbir toplu taşıma aracını kendilerine rakip görmezken, bundan sonra en büyük rakipleri %18 ile metrodur. Metroyu sırasıyla belediye ve halk otobüsleri, taksi ve dolmuş izlemektedir.

Şekil 146. Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul



İstanbul dışındaki metrolu iller için sonuçlar da **Şekil 147**'de görülmektedir. Burada %55 oranıyla hiçbir araç rakip olarak görülmemekte, metronun ağırlığı düşmekte, belediye otobüsü ve dolmuşun ardından diğer toplu taşıma araçları ile eşit ağırlıkta rekabet teşkil etmektedir.

Şekil 147. Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller

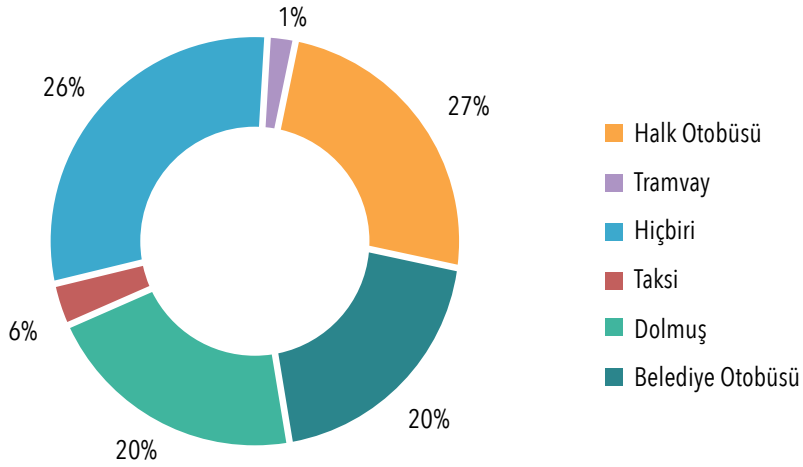


Son olarak, **Şekil 148**'de İstanbul ve diğer metrolu iller haricindeki iller için sonuçlar değerlendirildiğinde, beklenildiği gibi İstanbul ve diğer metrolu illerden daha farklı bir

rekabet yapısı ortaya çıkmaktadır. Servislerin en büyük rakibinin %27 ile halk otobüsleri olduğu ve esnaf ve şoförlerin sadece %26'sının hiçbir toplu taşıma aracını kendilerine rakip olarak görmediği ortaya çıkmaktadır. Bunu belediye otobüsü ve dolmuşun %20 ile takip ettiği, taksinin ise ancak %6 gibi düşük bir yüzde aldığı belirlenmiştir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, müşteri anketinden çıkan ile esnaf ve şoför anketinden çıkan rekabet algısının ve yapısının örtüşmediği gözlenmektedir. Şoför ve esnaf genel olarak hiçbir aracı kendilerine rakip görmezken, müşteri tarafında okula ulaşımında servis araçları ancak üçüncü veya dördüncü tercih edilen toplu taşıma aracıdır. Esnafın rekabet algısındaki bu yanılsamanın düzeltilmesi; kendilerini yenileyip müşterilerin isteklerine cevap vererek müşteri pazarını genişletebilmeleri için gereklidir.

Şekil 148. Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye



Müşteriler

Rekabet analizinin önemli bir parçası da müşteri profilinin belirlenmesi ve müşteri tercih ve memnuniyetin ortaya konulmasıdır. **Tablo 57**, **Tablo 58** ve **Tablo 59**'da müşterilerin okul ulaşımında tercih ettikleri birinci araca göre demografik özellikleri verilmiştir.

Buna göre ilk olarak **Tablo 57**'deki yaş, medeni durum ve cinsiyet incelendiğinde, kadınların okula ulaşımında en çok halk otobüsü tercih ettikleri; erkeklerin ise birinci tercihlerinin minibüs olduğu görülmüştür. Kadınların ve erkeklerin sadece %13.8'i servisi ilk tercihleri olarak belirtmiştir. Evli olanlar en çok kendi araçlarını tercih ederken, evli olmayan katılımcıların ilk tercihi ağırlıklı olarak minibüs ve halk otobüsüdür. Evli olanların %15.1'i, evli olmayanların %13.3'ü okula ulaşımında servis tercih etmektedir. Yaş dağılımına bakıldığında ise, okula ulaşımında servis tercih edenlerin genel olarak 30-44 yaş aralığında olduğu görülmektedir. 45-59 yaş aralığındakilerin okula ulaşımında en çok kendi araçlarını tercih ettiği; en genç yaş aralığında (15-29 yaş) ise tercihlerin halk otobüsü ve minibüste yoğunlaştığı görülmektedir.

Tablo 57. Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Cinsiyet, Medeni Durum, Yaş(Yüzde)

	Cinsiyet		Medeni Durum		Yaş			
	Kadın	Erkek	Evli	Evli Olmayan	15-29	30-44	45-59	60+
Kendi Aracım	18.1	21.2	31.5	15.5	17.2	19.6	50	0
Servis	13.8	13.8	15.1	13.3	12.9	19.6	0	0
Minibüs	20.2	26.2	21.9	24.9	23.3	26.1	0	50
Taksi	5.3	4.4	4.1	4.9	5.5	4.3	0	0
Otobüs	26.7	23.7	17.8	27.6	27.6	21.8	35.8	0
Metro	2.1	1.9	1.4	2.2	2.5	0	0	0
Belediye Otobüsü	6.4	7.5	6.8	7.2	6.7	6.5	7.1	50
Metrobüs	7.4	1.3	1.4	4.4	4.3	2.1	7.1	0

Eğitim düzeyine göre okula ulaşımındaki araç tercihleri incelendiğinde ise, en yüksek eğitim grubundaki hanehalkları okula ulaşımında halk otobüsünü tercih ederken, en alt eğitim seviyesinde ise en çok minibüsün tercih edildiği görülmektedir. Okula ulaşımında servis tercih edenlerin ağırlıklı olarak lise mezunu ve ön lisans seviyesindeki kişiler olduğu görülmektedir.

Tablo 58. Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Eğitim (Yüzde)

	Eğitim				
	İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön lisans	Lisans ve üzeri
Metrobüs	5.6	0	3.7	0	8
Kendi Aracım	16.7	24.3	17.7	35.7	24
Servis	11.1	3	17.1	21.4	4
Minibüs	27.8	33.4	22.5	21.4	20
Taksi	0	3	6.1	7.1	0
Otobüs	22.2	21.2	25	14.3	36
Metro	0	3	1.8	0	4
Belediye Otobüsü	16.7	12.1	6.1	0	4

Son olarak, **Tablo 59**'daki gelir dağılımı incelendiğinde, yüksek gelir gruplarındaki hane-halklarının okula ulaşımında kendi araçlarını tercih ettiği görülmektedir. Düşük gelir gruplarındaki tercihler incelendiğinde ise en fazla, minibüsün tercih edildiği görülmektedir. Okula ulaşımında servis tercih edenlerin ağırlıklı olarak alt-orta gelir grubundaki haneler olduğu gözlemlenmektedir.

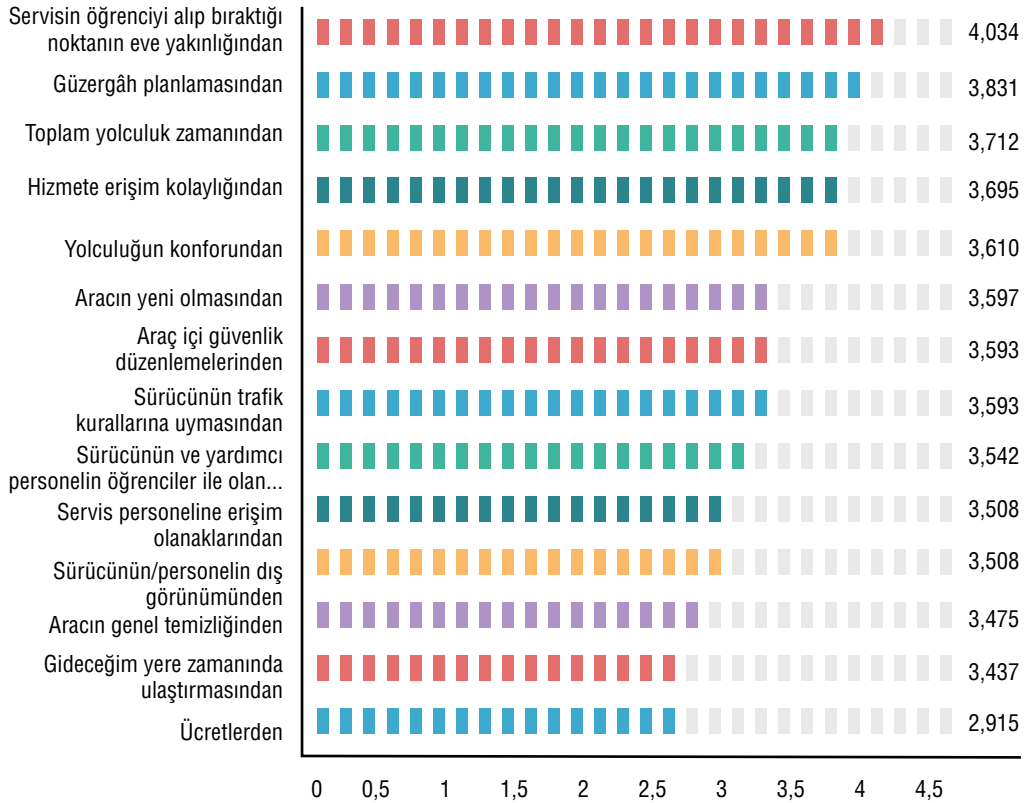
Tablo 59. Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Hanehalkı Geliri (Yüzde)

	Gelir					
	1000 TL altı	1000 - 1999 TL	2000 - 2999 TL	3000 - 3999 TL	4000 - 4999 TL	5000 TL üstü
Kendi Aracım	15.4	13.3	19	20	25	47.6
Servis	23.1	17.3	14.3	6.7	0	19
Minibüs	30.7	21.3	32.1	22.2	6.3	14.3
Taksi	7.7	6.7	1.2	4.4	6.3	9.5

Otobüs	15.4	21.4	25	35.7	43.6	4.8
Metro	0	4	0	4.4	0	0
Belediye Otobüsü	7.7	13.3	3.6	4.4	12.5	0
Metrobüs	0	2.7	4.8	2.2	6.3	4.8

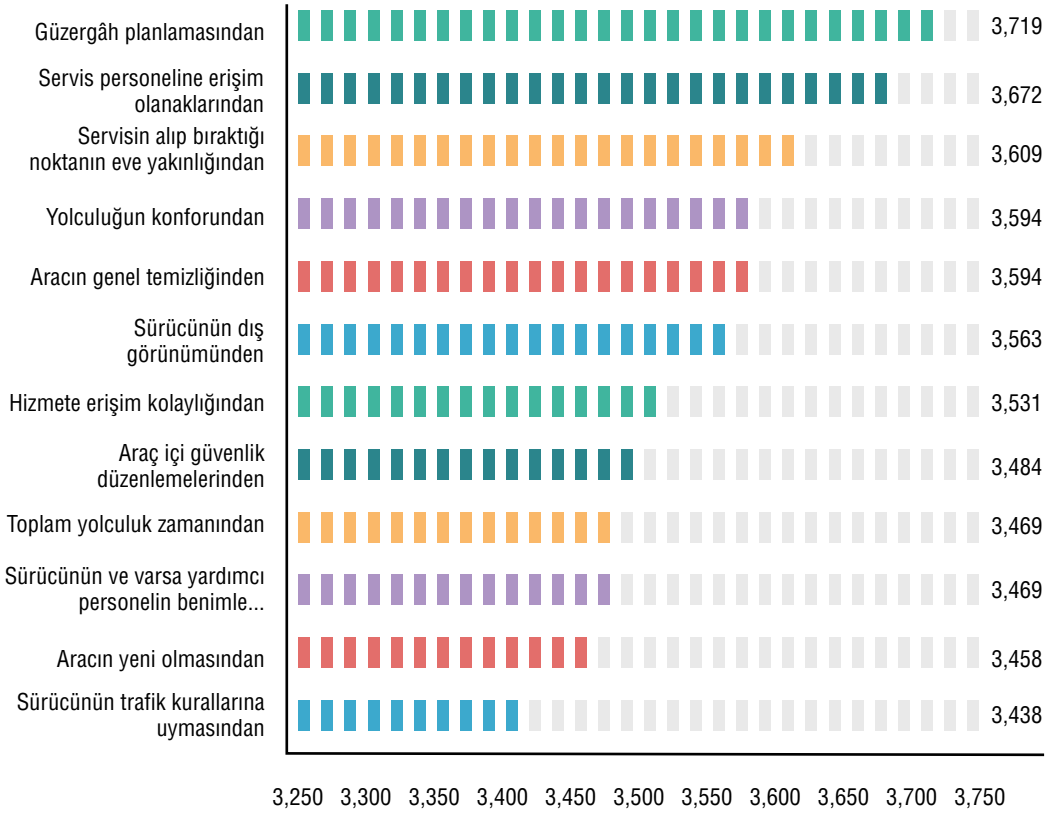
Müşterilere okul servisleri ile ilgili bazı kriterler sıralanmış ve bunlardan memnuniyet derecelerini belirtmeleri istenmiştir. Katılımcıların ilgili kriterlere göre memnuniyet düzeylerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunum” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buna göre verilen cevaplardan, her kriter için ortalama memnuniyet puanları hesaplanmış ve sonuçlar **Şekil 149**’da verilmiştir. Buna göre müşterilerin en çok, servislerin öğrenciyi bıraktığı noktanın eve olan mesafesinden memnun olduğu görülmektedir. Bununla beraber genel olarak da çoğu kriterden ortalama 3,5 üzerinde puan alan servis araçlarından müşteri memnuniyetinin yüksek olduğu sonucuna varabiliriz. En az memnun olunan konu ise servis ücretleri olup, bu konuda yapılabilecek bir iyileştirmenin, servis araçlarının diğer toplu taşıma araçları ile olan rekabetteki konumunu güçlendireceği sonucu çıkmaktadır.

Şekil 149. Okul Servislerinden Memnuniyet



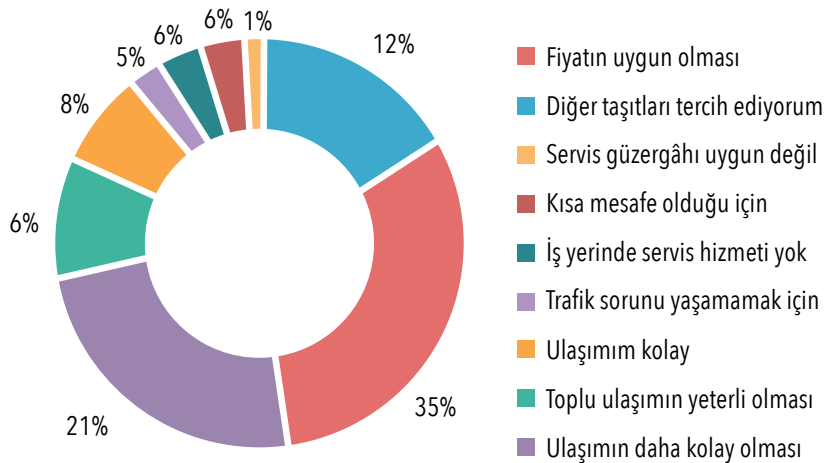
Benzer şekilde hanehalkı anketine katılanlara personel servisleri ile ilgili kriterler verilmiş ve bunlar ile ilgili memnuniyetlerini 1 ve 5 arasında puanlamaları istenmiştir. Bunun sonuçları **Şekil 150**’de verilmiştir. Buna göre personel servisi kullananların en çok güzergâh planlamasından memnun olduğu görülmektedir. Okul servislerinde ortalama memnuniyet düzeyinde çıkan sürücünün trafik kurallarına uyması kriteri, personel servislerinde en az memnun olunan kriter olarak ortaya çıkmıştır.

Şekil 150. Personel Servislerinden Memnuniyet



Ankete katılan ve personel servisi kullanmadıklarını belirten kullanıcılara, servis kullanmamalarının sebebi sorulduğunda, en çok dile getirilen neden, toplu taşıma fiyatının uygun olması ve toplu taşıma ile ulaşımın daha kolay olması cevapları alınmıştır. Toplu taşımanın yeterli olması, mesafenin kısa olması ve iş yerinde servis olanağının sunulmaması diğer belirtilen sebeplerdendir. (Şekil 151)

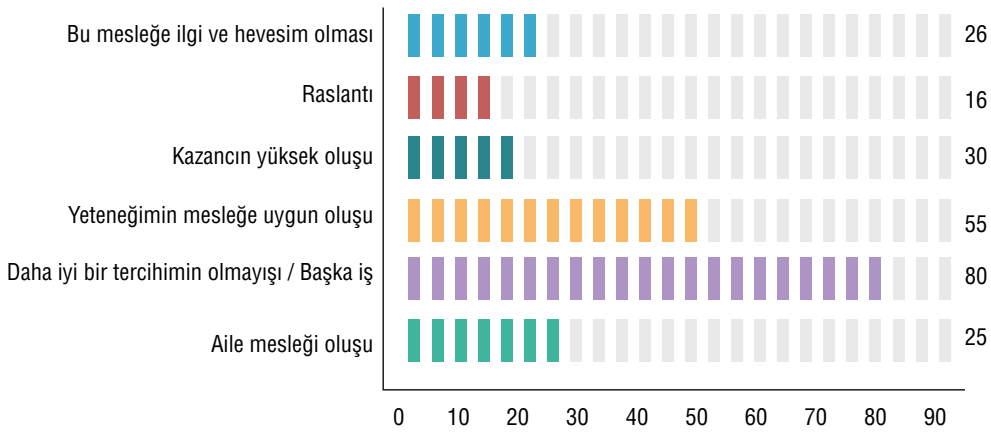
Şekil 151. Personel Servisi Kullanmama Sebepleri



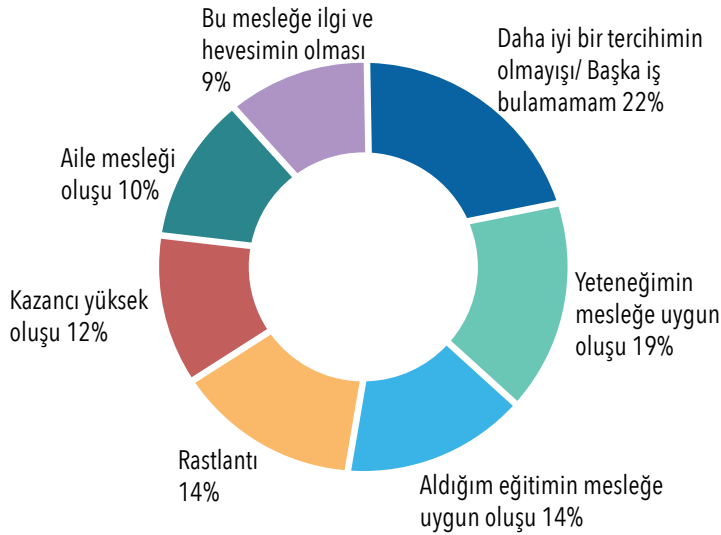
Sektöre Yeni Girişler

Esnaf ve şoförlere bu mesleği tercih etmelerindeki etmenler sorulmuş ve elde edilen sonuçlar **Şekil 152** ve **Şekil 153**'te özetlenmiştir. Buna göre %80 gibi çok yüksek bir oranla servis şoförleri daha iyi bir iş bulamamalarını, bu mesleği yapmalarının birincil sebebi olarak vermişlerdir. Servis şoförleri kadar dikkat çekici bir oranda olmasa da servisçi esnafı da %22 oranı ile daha iyi bir iş alternatifi olmamasını, bu mesleği seçmelerindeki en önemli etken olarak dile getirmiştir. Yeteneklerinin mesleğe uygun oluşu, hem şoförler hem de esnaf için mesleği seçmelerindeki en önemli ikinci etken olarak öne çıkmaktadır. Daha iyi bir iş tercihinin olmamasının veya başka bir iş bulunamamasının en yüksek puanı alması kaygı verici bir sonuçtur. Servisçilik mesleğinin son çare olarak görülmesi, servisçilik mesleğinden duyulan memnuniyetsizliği göz önüne sermektedir. Bu sorudan çıkan ve dikkate değer olan bir diğer nokta ise şoförlere göre mesleğin kazancının yüksek olması, mesleği seçmelerindeki üçüncü en önemli etken iken, servisçi esnafına göre bu çok etkili bir sebep olarak görülmektedir.

Şekil 152. Servisçiliği Seçme Sebebi, Şoför

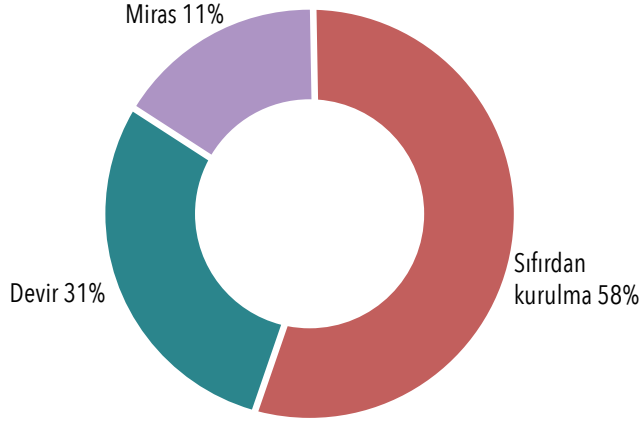


Şekil 153. Servisçiliği Seçme Sebebi, Esnaf



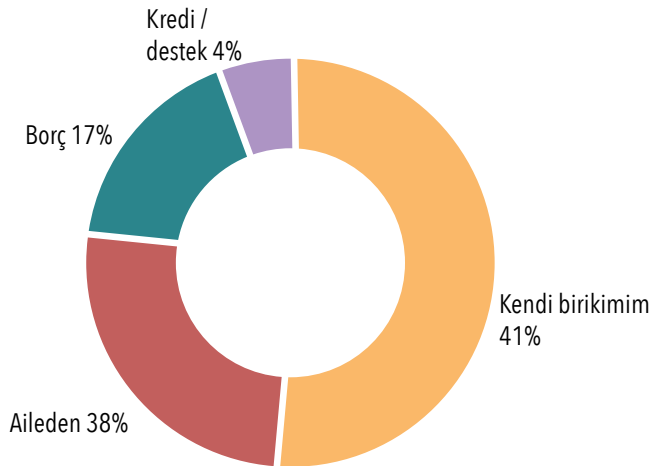
Şekil 154 servisçi esnafının işe başlangıç şekillerini sınıflandırmaktadır. Buna göre ankete katılanların %58'i işe sıfırdan başlamıştır. Bunu %31 ile başkasından devir alarak başlayanlar ve %11 ile miras yolu ile bu işe atılanlar izlemektedir. **Şekil 152** ve **Şekil 153**'teki grafiği de doğrular nitelikte, bu dağılım servisçiliğin aile mesleği olmaktan çok, yeni girişimciler tarafından tercih edilen bir meslek olduğunu göstermektedir.

Şekil 154. Esnafların İşe Başlangıç Şekilleri



İşe başlangıç şekilleri ile önemli bir nokta da esnafın başlangıç sermayesini nereden temin ettiğidir. Sonuçlar **Şekil 155**'te özetlenmiştir. Buna göre katılımcıların %41'i kendi birikimleri ile işe başlarken, %38'i ailelerinin birikimlerini kullanmıştır. Burada çıkan dikkat çekici sonuç sadece %4 oranında esnafın kredi ve desteklerden yararlanarak işe başladığıdır ki bu da odak grup toplantılarında da sıkça dile getirilen kredi mekanizmalarındaki sıkışıklığı ve yetersizliği doğrular niteliktedir.

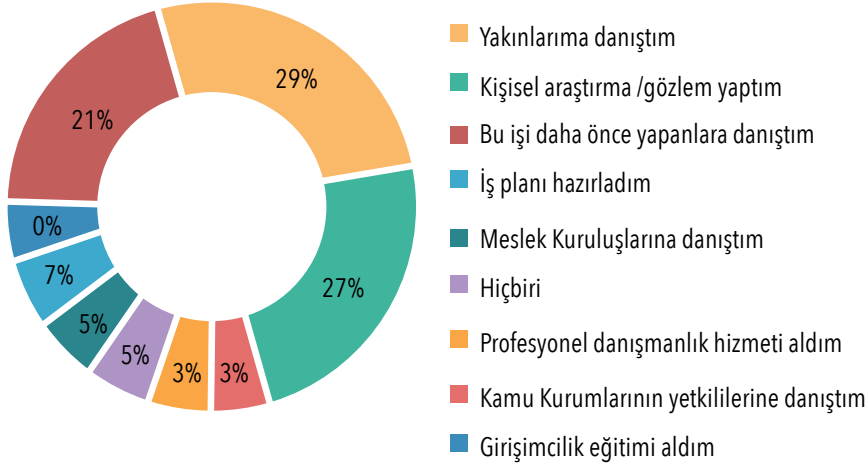
Şekil 155. İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı



İşe başlangıç süreçleri ile ilgili bir diğer önemli nokta ise esnafın kamu kuruluşlarından, meslek kuruluşlarından, profesyonel kuruluşlardan veya meslekteki diğer esnaffardan herhangi bir danışmanlık, bilgi vs. alıp almadığıdır. **Şekil 156**'da verilen sonuçlara göre, esnafın

%84'ü kişisel gözlemlerine, yakınlarının ve arkadaşlarının bilgi ve tavsiyelerine göre mesleğe atılmışlardır. Meslek kuruluşlarından, kamu kuruluşlarından veya profesyonel danışmanlık şirketlerinden destek alan esnafın yüzdesi sadece %11'dir. Bu analize göre, profesyonel kanalların işe başlangıç süreçlerine daha fazla müdahil olması, esnafın mesleği tanınması, doğru ve yeterli bilgi ile mesleğe sağlam adımlarla başlaması için önemli ve gereklidir.

Şekil 156. İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar



13.3.11. Mesleğin SWOT Analizi

Servis işletmeciliği mesleğine ilişkin gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde elde edilen bilgiler ışığında mesleğe ait güçlü-zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler şu şekilde özetlenebilir:

Güçlü Yanlar

- Genel olarak ulaştırma sektöründeki esnafın bir parçası olarak politikayı etkileyebilecek lobi güçlerinin olması.
- Otobüs, dolmuş, metro vb. toplu taşıma araçlarının personel ve okul servislerine tam muadil olmaması sebebiyle bu meslekler ile rekabetin düşük olması.
- Ulaştırma sektöründeki diğer mesleklere kıyasla iş yükünün az olması.
- Plaka tahdidinin olmadığı şehirlerde düşük sermaye ile mesleğe başlanabilmesi.
- Düşük eğitim düzeyindeki kişileri istihdam edebilmesi.

Zayıf Yanlar

- Küçük esnafın büyük şirketlerle rekabet etmekte zorlanması ve genellikle büyük şirketlerin altında taşeron olarak çalışabilmesi.
- Plaka tahdidi sebebiyle servis plakalarının finans/yatırım aracı hâline gelmesi, bu sebeple sektörle ilgisi olmayan yatırımcıların plaka fiyatlarını yükseltmesi ve sektöre yeni girişler için yüksek sermaye gerektirmesi.
- Okulların tatil olduğu ve okul servislerinin çalışmadığı 3 ayda şoför, araç bandrolleri, sigorta, vergi benzeri ödemeler yapılmaya devam edilirken esnafın gelirin olmaması.

- Müşterilerden gelen şikâyetlerde her zaman müşterinin haklı görülmesi ve büyük şirketler tarafından şoförün/esnafın güzergahtan alınması.
- Kamu ve özel kuruluşlarca yapılan ihalelerde özmal şartının olmaması; büyük şirketlerin sahip olmadıkları araç sayısını taahhüt ederek ihaleyi alabilmesi ve küçük esnafı kendilerine taşeron olarak çalıştırması.

Fırsatlar

- SERVISELL gibi yenilikçi uygulamaların, okul servisi hizmetini güvenlik endişeleri sebebi ile kullanmayan müşterilere cazip gelmesi; böylece pazarın genişlemesi olasıdır.
- İlgili Bakanlıklar ve meslek kuruluşları tarafından verilen zorunlu eğitimlerin esnaf ve şoförlerin kendilerini geliştirmesine ve hizmet kalitesini arttırmaya olanak sağlaması.
- Küçük girişimcinin desteklenmesine yönelik hükümet politikaları.

Tehditler

- Okul servislerine getirilen yaş ve tecrübe şartı nedeniyle ihtiyaç duyulan eğitim ve tecrübe seviyesinde yeterli sayıda şoför bulunamaması.
- Şoför ücretlerinin düşüklüğü sebebiyle mesleğin tercih edilmemesi ve yeterli sayıda şoför bulunamaması.
- Şoförlerin esnaf statüsünde sayılmaması.
- 07/07/2018 tarihine kadar tüm servis araçlarına engelli rampası eklenmesi zorunluluğunun maliyetleri arttıracak olması.
- Korsan servisçiliğin yaygınlığı ve cezaların caydırıcı olmaması sebebiyle korsan taşımacılığın daha da yaygınlaşması.
- Belediyelerin yaptığı düzenlemelerde esnaf temsilcileri ve odaların söz hakkının olmaması.

13.3.12. Mesleğe Özgü Sorunlar

Kamu Personel Servislerinin İhalelerinde Araçlarda Aranılan Yaş Kriterleri

Trafikte servis araçları için uygulanan yaş sınırlaması personel servisleri için 19 ve okul servisleri için 12 yıldır. Buna rağmen kamu personelinin taşınması için yapılan ihalelerde araçlar için 2-3 yaş sınırı konmakta; bu durumda özellikle Ankara'da personel taşımacılığı yapan esnaf, aracını en fazla 3 yılda bir değiştirmek zorunda kalmaktadır. Bu hem maddi açıdan esnafı zorlamakta hem de ülke ekonomisi için atıl bir kapasite yaratmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilisi ihalelere müdahale yetkilerinin olmadığını belirtmiştir.

Çözüm Önerisi:

İlgili kurumların, ihalelerde, yaş konusunda katı olmamaları genelge düzenlenerek engellenabilir. Böyle bir düzenleme hem esnafı maddi açıdan rahatlatacak hem de oluşan atıl kapasiteyi engelleyecektir. 2-3 yaş ülke standartları için oldukça düşüktür; teknik muayenelerini başarı ile geçen araçların ihalelerden elenmesinin önüne geçilmelidir. Bunun yanında araç yenileme için esnafa kredi, KDV, ÖTV istisnası gibi devlet teşvikleri verilebilir.

Servis Araçlarındaki Azami Yaş Sınırı

Servis taşımacılığı konusunda hâlen yürürlükte olan iki yönetmelik, bu konudaki yaş sınırını belirlemektedir. Bunlardan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği, okul taşıtlarında azami yaş sınırını 12 olarak belirlemiştir. Diğer, Personel Servis Hizmet Yönetmeliği, personel taşıtlarında azami yaş sınırını 19 olarak belirlemiştir. Dolayısıyla okul taşımacılığında 12, personel taşımacılığında da 19 yaştan üzerindeki araçlara ilgili belediyeler izin belgesi vermediği gibi, denetim birimleri de bu araçların taşıma yapmalarına müsaade etmemektedir. Aynı şekilde TÜVTÜRK muayene istasyonları da fenni muayene esnasında bu duruma dikkat etmektedir. Bu yaş sınırı esnafın maliyetlerini ciddi bir şekilde arttırmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilisi, okul servis araçlarındaki yaş sınırı ile ilgili Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği'nde bir değişiklik yapılmasının gündemde olmadığını belirtmiştir.

Çözüm Önerileri:

- Mevzuatta değişiklik yapılarak okul servis araçlarında aranan 12 yaş sınırı da 19'a yükseltilebilir.
- Bu konuda yapılabilecek bir diğer düzenleme de servisçi esnafına yeni araç alımlarında verilebilecek kredi, KDV istisnası, ÖTV istisnası vb. devlet teşvikleridir.
- Araçlarla ilgili yaş sınırlaması TÜVTÜRK muayene istasyonları açılmadan önce yapılan fenni muayeneler yeterli görülmediği için getirilmiş bir düzenlemeydi. Bugün tüm ticari araçlar yılda bir kez periyodik olarak TÜVTÜRK muayene istasyonlarıncı fenni muayeneden geçirilmektedir. Okul taşıtları ayrıca Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği gereği her 6 ayda bir, teknik bakımlarını yaptırıp "Bakım Onarım Formunu" imzalatmak zorundadır. Bu formlar denetim birimlerince devamlı kontrol edilmektedir. Bu sebeplerle artık bu kontroller daha etkili ve tavizsiz bir şekilde yapıldığından araçlarda yaş sınırlamasına gerek kalmadığı düşünülmektedir. Önemli olan aracın teknik açıdan güvenle trafiğe çıkabilecek yapıda olmasıdır. Bu değerlendirmeyi yapan kuruluş da TÜVTÜRK muayene istasyonlarıdır.

Servis Şoförleri için Belirlenen Yaş ve Tecrübe Şartı

24.02.2015 tarih ve 29277 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile okul taşıtını kullanan şoförler için asgari 26 yaş sınırlaması ile birlikte "B" sınıfı sürücü belgesi olanlar için 5, "E" sınıfı sürücü belgesi olanlar için de 7 yıl tecrübe şartı getirilmiştir.

Yine aynı Yönetmelik ile ayrıca şoförler için 5 yılda bir şoförlük mesleği bakımından “bedeni ve psikoteknik” açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu, yetkili sağlık kuruluşundan almış olmak şartı getirilmiştir.

17.04.2015 tarih ve 29329 sayılı Resmî Gazete’de “Karayolları Trafik Yönetmeliği” değişikliği yayımlanmış ve yapılan düzenleme ile sürücü belgesi sınıfları, alınması için gerekli şartlar vb. hususlar tamamen değiştirilerek yeniden düzenlenmiştir. Yapılan yeni düzenleme ile mevcut “B” sınıfı sürücü belgesi “D1” (minibüs kullanacaklar için), “E” sınıfı sürücü belgesi de “D” sınıfı sürücü belgesi olarak düzenlenmiştir. Yine aynı düzenleme ile “D1” sınıfı sürücü belgesi alacakların 21; “D” sınıfı sürücü belgesi alacakların da 24 yaşını bitirmiş olmaları şartı getirilmiştir. Aynı düzenleme içerisinde tecrübe açısından da “D1” ve “D” sınıfı sürücü belgesi almak isteyenlerin öncesinde mutlaka “B” sınıfı (otomobil ve kamyonet kullanacaklara verilen) sürücü belgesi sahibi olmaları şartı getirilmiştir.

Bu durumda okul taşıtı kullanacak “D1” (B) sınıfı sürücü belgesi sahibi şoför, asgari (21+5 yıl tecrübe) 26 yaşını bitirdiğinde; “D” (E) sınıfı sürücü belgesi sahibi şoför de asgari (24+7 yıl tecrübe) 31 yaşını bitirdiğinde çalışabilecektir.

Bu yaş sınırlaması hem arz hem talep tarafından sorun yaratmaktadır. Eğitimini ve askerlik hizmetini tamamlamış gençler servis şoförü olarak çalışıp hem kendi ailelerinin hem de ülkenin ekonomisine katkıda bulunamamaktadır. Bunun yanında şoför olarak istihdam edilebilecek nüfusun daralması sektörü kısıtlamakta ve maliyetleri artırmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilisi, ilgili düzenlemeyi sektörün talebi ve yapılan sosyal değerlendirme neticesinde, öğrencilerin güvenliği için hazırladıklarını ve değiştirilmesinin kısa vadede söz konusunu olmadığını belirtmiştir.

Çözüm Önerisi:

- Okul servis şoförlerine uygulanan yaş sınırlamasının öğrenci güvenliğini pozitif yönde etkileyip etkilemediği ve yaş sınırlamasının uygulanmasından beri yaşanan olumsuzluklarda bir azalma olup olmadığı bilimsel olarak araştırılmalıdır.
- Bunun yanında yaş sınırlamasının kesin çözüm olmadığı gerçeği göz önüne alınarak servis hizmetini alan öğrencilerin güvenliğini arttırmak amacı ile araçlara kamera ve GPS sistemi konulması zorunlu hâle getirilmelidir.
- Ayrıca, şu an uygulamada sıkı bir şekilde denetlenmediği anlaşılan rehber personelin varlığı daha düzenli ve ciddi bir şekilde denetlenmeli, böylece okul servislerinde ikinci bir kontrol mekanizması olması garanti altına alınmalıdır.
- Belirtildiği gibi servis şoförlerinden istenen yaş ve tecrübe şartı sektörü daraltmakta ve maliyetleri artırmaktadır. Bu kısıtlama yerine, meslek içi eğitimler verilerek hem işsizlik oranları düşürülebilir hem de servisçi esnafının mağduriyeti azaltılabilir.

Büyük Şirketler ile Haksız Rekabet ve Özmal Şartının Eksikliği

Şehir içi yolcu taşımacılığı sektöründe şirketlerle rekabet etmek zorunda olan tek esnaf grubu, servis aracı işletmeciliği yapanlardır. Taksi, dolmuş ve halk otobüsü işletmecilerinin

tamamı esnaftan oluşmakta; mevzuat gereği tacir ve şirketlerin bu araçları satın alıp işletmelerine müsaade edilmemektedir. Ancak servis taşımacılığında çok sayıda araç sahibi olan şirket mevcuttur.

Özellikle servis taşıma işinin alım aşamasında mevcut Kamu İhale Kanunu çoğunlukla şirketlere hitap etmektedir. Son yıllarda esnafın lehine bazı düzenlemeler yapılmış ise de esnafın ihale mevzuatının uygulanması konusundaki eğitimsizliği engel teşkil etmektedir. İhale kanunu kapsamında esnafın ihalelere iştirak edebilmesi için “ortak girişim” şeklinde ya da “taşıma kooperatifi” şeklinde örgütlenmesi gerekmektedir. Bu örgütlenmenin sağlanması da bugüne kadar mümkün olamamıştır.

Şehir içi toplu taşımacılık konusunda faaliyet gösteren taksi, dolmuş, halk otobüsü araçlarının tamamında yayımlanan fiyat tarifesine göre taşıma yapılmaktadır. Servis taşıma hizmetini satın alan kurum ve kuruluşlar ise ihale veya pazarlık yoluyla odaların yayımladığı fiyat tarifelerini tavan ücret kabul ederek fiyat kırımıyla bu hizmeti satın almaktadırlar.

Çözüm Önerisi:

- Kamu İhale Kanunu’nda düzenleme yapılarak ihalelere özmal şartının eklenmesi ve küçük esnafın korunması.
- Fiyat tarifeleri ile ilgili olarak UKOME ve il/ilçe trafik komisyonlarının tarifeyi belirlemesi ile fiyat kırmanın önüne geçilmesi.

Araçlardaki Yardımcı Personele Getirilen Şartlar

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği’nin 8. maddesi 1. fıkrası (b) bendinde 17.09.2009 tarih ve 27352 Sayılı Resmî Gazete’de yapılan değişikliklerle yer alan; “Rehber personel için 20 yaşını doldurmuş ve en az ilköğretim mezunu olmak,” ifadesi Danıştay Sekizinci Dairesinin 29/4/2011 tarihli ve Esas No 2009/8738–Karar No 2011/2453 sayılı İptal Kararı ile iptal edilmiştir. Dolayısıyla bu bent, değişiklikten önceki hâline dönerek; “Rehber personelin 22 yaşını doldurmuş ve en az lise mezunu olmak,” şeklinde uygulanmaktadır.

Değişiklik öncesi esnaf genellikle eşini ya da 18 yaşını aşmış çocuklarını rehber personel olarak tercih etmekte ve bu da maliyetleri düşürüp aile bütçesine katkıda bulunmaktaydı. Fakat bu değişiklik ile servisçi esnafı lise mezunu ek bir personel çalıştırmak zorundadır ve bu da maliyetleri ciddi bir şekilde arttırmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilisi Millî Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanan rehber personele ilişkin Yönetmelik ile kendi Bakanlıkları tarafından yayımlanan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği’nin çelişmekte olduğunu ve konu hakkındaki çalışmaların devam ettiğini belirtmiştir.

Çözüm Önerisi:

Rehber personelin görev tanımı değerlendirildiğinde, getirilen en az lise mezunu olma şartının çok ağır olduğu düşünülmektedir. Rehber personele getirilen yaş ve eğitim sınırlamasının kaldırılması, hem esnafın refahı hem de düşük eğitim düzeyindeki istihdamın düzel-

mesi bakımından faydalı bir uygulama olacaktır. Bunun yanında rehber personelin sadece kâğıt üzerinde değil, hizmet sırasında şahsen araçta olup olmadığı düzenli denetlemeler ile kontrol edilmeli; böylece okul servisleri için çok faydalı olan bu uygulama takip altında tutulmalıdır.

Servis Aracı İşletmeciliğinde Yetki Karmaşası

Servis taşımacılığı sektörü Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığı yetki alanlarına giren bir meslektir. Her Bakanlık kendi görev alanına giren konularda servis taşımacılığı ile ilgili farklı yönetmelikler çıkarmıştır ve bu yönetmelikler zaman zaman çakışabilmektedir. Örneğin, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği Hükümlerine göre her türlü öğrenci taşımacılığının “Okul Taşıtı” özelliklerine sahip araçlarla yapılması zorunlu tutulmuştur. Millî Eğitim Bakanlığı İlköğretim ve Orta Öğretim Kurumları Sosyal Etkinlikler Yönetmeliği hükümleri kapsamında D2 yetki belgeli ve TÜRİSAB belgeli araçlarla öğrenci gezilerine müsaade edilmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ise yayımladığı 23305 sayılı D4 yetki belgeleri ile ilgili genelgede okul gezilerinde il dışı dahi olsa, tahditli plakalı okul taşıtlarının kullanılabileceğine hükmetmiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı genel itibarıyla şehirler arası taşımacılıktan sorumlu bir bakanlıktır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 5393 sayılı Belediye Kanunu hükümlerine göre belediye sınırlarında her türlü yolcu taşımacılığı konusunda tek yetkili belediyelerdir. Millî Eğitim Bakanlığının ise yolcu taşımacılığı konusunda hiçbir görevi ve yetkisi bulunmamaktadır.

Çözüm Önerisi:

Yetki karmaşasının önlenerek, servis taşımacılığında her türlü mevzuatın İçişleri Bakanlığınca hazırlanması hem düzenlemede hem de cezaların uygulanması noktasında sektörün başlıca problemlerinin çözülmesini sağlayacaktır.

Korsan Servisçilik ve Ülke Geneline Plaka Tahdidinin Olmaması

Korsan taşımacılık servisçi esnafının en önemli sorunlarından biridir. Bu sektörde korsan taşımacılık yaygın olarak 3 şekilde yapılmaktadır. Birincisi, plaka tahdidinin olduğu illerde tahditli plaka olmadan servis taşımacılığı yapmaktır. İkinci ve denetimi daha zor olanı, ikiz plaka, üçüz plaka diye de bilinen tahditli bir plakanın illegal olarak çoğaltılması suretiyle korsan servisçilik yapmaktır. Son olarak da özellikle büyükşehirlerde yük taşımak amacıyla imal edilmiş ve ruhsatında “kamyonet” olarak tescilli yandan camlı panelvan araçlara illegal şekilde koltuk takmak suretiyle korsan servis taşımacılığı yapmaktır.

Korsan araçların denetiminde yaşanan en büyük problemlerden bir tanesi de belediye zabıta birimlerinin bu araçlara müeyyide uygulamasındaki eksikliklerdir. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu hükümleri kapsamında İl Trafik Komisyonlarının görev ve yetkileri UKOME'lere devredilmiştir. Şehir içi yolcu taşımacılığı konusunda UKOME her türlü karar alma ve düzenleme yapma yetkisine sahip olmakla birlikte; aldığı kararlara uymayanlara müeyyide uygulanması konusunda belediye zabıtalарının bir yetkisi bulunmamaktadır.

Trafik denetleyicileri, düzenlemeyi yapan belediye olduğundan cezaların da belediye zabıtalrı tarafından yazılmasını beklerken; belediye ise trafik cezalarının trafik denetçileri tarafından yazılabileceğini savunmaktadır. Bu durumda trafik denetleyicileri ve belediye arasında karşılıklı yaşanan yetkisizlik problemi nedeniyle müeyyide ve cezaların uygulanamaması, korsan taşımacılığın yaygınlaşmasını teşvik etmektedir. Toplantıda verilen örnekte olduğu gibi illegal ikiz plaka sebebiyle ihbar edilen bir şahsın mahkemece ceza almadan serbest bırakılması esnaf arasında sisteme güvensizlik yaratmakta ve korsan servisçiliğın engellemesinde caydırıcı unsur eksikliğini gözler önüne sermektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü:

Emniyet Genel Müdürlüğü ve TŞOF'un, Karayolları Trafik Kanunu üzerinde hâlen devam etmekte olduğu çalışma çerçevesinde Ek:2 maddesi ile ilgili bir düzenleme yapıldığı belirtilmiştir. TŞOF temsilcisinin açıklamasına göre, ticari araç olup belgeleri zamanında alamamaktan korsan statüsüne düşen esnaf için düzenleme yapılmaya başlandığı, gerçek korsan taşımacılık yapanlardan ayrılmasını sağlayacak çalışmanın yakın zamanda çıkarılacağı ifade edilmiştir. Söz konusu maddeye yeni bir fıkra eklenerek, korsan taşımacılık yapanlara ve izin veya ruhsatını yenileme işlemini süresi içerisinde yapmamış olanlara uygulanan yaptırımların birbirinden ayrılması amaçlanmaktadır. Mevzuat çalışması diğer maddeler içinde devam ettiğinden, kanun taslağı olarak henüz meclise sunulmamıştır.

Diğer taraftan ikiz plaka ile ilgili korsan taşımacılık sorununun daha çok büyükşehirlerde gündeme geldiği ifade edilerek, belediyelerin ceza yetkisi olmadığı, sadece Kabahatler Kanunu'na dayanarak tespit edilen korsan araçların parka çekildiği ve fakat kısa sürede evraklarını tamamlayan esnafın, aracı hemen geri alabildiği belirtilmiştir. Belediyenin yaptırım gücü olmadığı için gerekli önlemlerin alınmasının sağlanamadığı dile getirilmiştir. İkiz plakaya ilişkin Ankara Büyükşehir Belediyesi kendi yönetmeliğinde düzenleme yaparak, ikiz plakası olan araç tespit edildiğinde kişinin üstüne kayıtlı diğer tüm araç plakalarının da iptal edilmesine karar vermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilisi denetim zafiyetini kabul etmeyerek, düzenli ve sık denetim yaptıklarını, bunun yanında sürekli denetim mekanizmalarını güncellediklerini ve yeni yöntemler geliştirdiklerini belirtmiştir. Korsan taşımacılığa ilişkin kanunda değişikliğe/ düzenlemeye gidilerek tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünde toplanmasını ya da tüm yetkilerin Emniyet Genel Müdürlüğünden alınarak yetki devri ile belediyelere devredilmesini önermiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcisinin önerisine göre de, Ek 2/3 maddesinden ayrı olarak tescil ve yetki belgesi eksikliği adı altında bir madde daha ihdas edilerek, bu maddede belirtilen evrak eksikliklerinden dolayı korsan taşımacılık cezasından farklı olarak daha hafif cezai işlem yapılmasına ilişkin bir uygulamanın gerçekleştirilebileceği önerilmiştir.

Çözüm Önerisi:

- Belediye Kanunu'nda yapılacak değişiklikle korsan taşımacılığa karşı, belediyelere yaptırım gücü verilmesinin yerinde olacağı düşünülmektedir.

- Ayrıca müeyyide ve cezaların uygulanabilmesi ve caydırıcı olması için 1608 sayılı Umuru Belediye Müteallik Ahkamı Cezaiye Hakkında Kanun'un Bazı Maddelerini Muadil Kanun'un günümüz şartlarına göre uyarlanması veya 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenleme yapılarak trafik suçlarına ve özellikle de UKOME kararlarına uymayanlara karşı belediye zabıtası tarafından müeyyide uygulanmasına imkân tanınmalıdır.
- Ayrıca bu meslekte çalışan tüm esnaf ve şoförlere yönelik yapılacak yeni bir düzenleme ile "Ticari Araç Kullanma Belgesi" şeklinde ehliyetin yanında ikinci bir belge verilme zorunluluğu getirilerek hem kendilerine statü kazandırılması hem de denetimler sırasında bu ikinci ehliyete sahip olmayan esnaf ve şoförlerin tespit edilerek korsan taşımacılığın önüne geçilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca bu ikinci ehliyete sahip şoför ve çalıştığı araç plakası, bağlı bulunduğu ilgili resmî kurumların web sitesinde ve arşivinde bulundurulmalıdır. Bu plaka dışında çalışan korsan araçlar tespit edilerek korsan taşımacılık önlenilecek; denetimlerle kontrol sağlanabilecektir. New York'ta sürdürülen benzeri uygulamanın ülkemizde de uygulanmaya başlanması özellikle önerilmektedir.

13.3.13. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Yapılan odak grup toplantıları, mülakatlar ve anketler ışığında servis aracı işletmeciliği esnafının, mevzuat ve yönetmeliklerin çok sık değişmesinden ve bu değişimler sırasında esnaf meslek kuruluşlarından görüş alınmamasından şikâyetçi olduğu görülmektedir. Gündeme gelen pek çok sorunun temelinde büyükşehir belediyesi/belediye mevzuatı ve diğer mevzuat arasındaki çatışmalar ve servisçi esnafının aynı anda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığının yetki alanına girmesi yatmaktadır. Bu çatışmalar uygulamada aksaklıklar yarattığı gibi denetim ve yaptırım aşamasında da yetki karmaşasına yol açmakta ve caydırıcılığı engellemektedir. Bu konuda yapılacak bir düzenleme sektör için büyük önem arz etmektedir. Bunun yanında yönetmelik ve mevzuat değişimlerinde ihtisas odalarından ve federasyondan görüş alınması hem yapılan değişikliklerin uygulamada etkili olma olasılığını arttıracak hem de sürece dâhil edilmek esnaftaki genel memnuniyeti olumlu yönde etkileyecektir.

Servis araçlarının toplu taşıma aracı sınıfında olup olmadığının mevzuatta net olarak belirlenmemesi de uygulamada önemli bir sorun teşkil etmektedir. Engelli donanımı taktırma zorunluluğu, ücret karşılığı uygunluk ruhsatı verilmesi vb. gibi konularda toplu taşıma aracı olarak değerlendirilirken; korsan servisçilik, büyük firmalarla rekabette küçük esnafın korunması ve okul servislerinin okul aile birliklerinin inisiyatifinde olması gibi problemleri çözebilecek fiyat tarifi uygulaması, "servisler toplu taşıma aracı değildir" demek suretiyle red edilmektedir.

Asgari ve azami yaş kısıtları ve tecrübe şartları hem odak grup toplantılarında, hem büyük şirket mülakatlarında hem de ankette dile getirilen problemlerin başında yer almaktadır. Azami yaş şartı olan 66 yaşından gün almamış olmak, bütün ulaştırma sektöründeki esnafı etkilerken; son yasal değişiklikler ile getirilen asgari yaş ve tecrübe şartı sadece servisçilik esnafının tabi olduğu bir düzenlemedir. Okul taşıtı kullanacak "D1" (B) sınıfı sürücü

belgesi sahibi şoför, asgari (21+5 yıl tecrübe) 26 yaşını bitirdiğinde; “D” (E) sınıfı sürücü belgesi sahibi şoför de asgari (24+7 yıl tecrübe) 31 yaşını bitirdiğinde çalışabilmektedir. Servis sektörünün iş gücü piyasasını daraltan bu yasaların tekrar gözden geçirilmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

Korsan taşımacılık tüm servisçi esnafının ortak problemlerinden olsa da, korsan taşımacılıkla mücadelede plaka tahdidi uygulamasına geçilmesi konusunda görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Esnafın bir kısmı plaka tahdidi uygulamasını desteklerken ve tahdit uygulaması olmayan illere de gelmesini arzu ederken; diğer kısım esnaf, plaka tahdidinin korsanı engelleyemediği gibi sektöre daha da zarar verdiğini savunmaktadır. Sahte plaka kullanarak korsan taşımacılığın yine de yapılabildiğini ve cezai yaptırımların çok düşük olması sebebi ile sistemin caydırıcılığının olmadığını savunmaktadırlar. Bunun yanında, plaka tahdidi uygulamasının, servis plakasını yatırım aracı hâline getirdiğini ve meslekle ilgisi olmayan kişilerin plakaya yatırım yaparak, bu işi meslek olarak yapmak isteyenlere engel olduğunu düşünmektedirler. Son tahlilde, mevcut örnekler üzerinden de tahdit uygulamasının gerçekten de korsan taşımacılığı engellemediği görülmektedir. Önemli olan denetimlerin artırılması, belediye zabıtalara korsan araçları parka çekebilme yetkisinin verilmesi ve korsan taşımacılık cezalarının caydırıcı olmasının sağlanmasıdır. Bunun yanında plaka tahdidi getirilmesi durumunda dahi mesleki yeterlilik ve mesleği hâlihazırda yapıyor veya yapacak olmak şartı aranması, hem esnaf nezdindeki memnuniyeti hem de müşteriye sunulan hizmet kalitesini arttırmaya yönelik bir adım olacaktır.

Esnaf ve şoförlerle yapılan anketlerden, meslekten duyulan memnuniyetsizliğin temel olarak düşük gelir düzeyinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda meslekteki maliyetlere yönelik yapılabilecek düzenlemelerin esnaf tarafından memnuniyetle karşılanacağı aşîkârdır. Akaryakıtta uygulanan KDV/ÖTV’nin yüksekliği, zorunlu mali trafik sigortası primlerinin yüksekliği, BAĞ-KUR ve SGK kesintileri, yeni araç alımında ve yenilemelerde ödenen yüksek KDV/ÖTV oranları ve kredi/finansman kanallarındaki eksiklikler ve zorluklar esnafın başlıca problemlerinden olup; tamamı, maliyetlerini ve dolayısıyla gelirlerini etkileyen sorunlardır. Bu alanlarda yapılacak her türlü iyileştirmenin şoförlere de olumlu yansıtacağı beklentisiyle, meslekteki genel memnuniyet, aidiyet duygusu ve müşteri memnuniyetini arttırmak için, devletin servisçilik esnafının gelir durumuyla ilgili düzeltmeler yapması önerilmektedir.

Mesleğe İlişkin Kısa-Orta-Uzun Vadeli Stratejiler

Servisçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafın geliştirilmesi, durumunun iyileştirilmesi, memnuniyetin artırılması ve beklentilerinin karşılanması için gerçekleştirilebilecek stratejiler şu şekildedir:

- Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği’nin 8. maddesi 1. fıkrası (b) bendinde 17.09.2009 tarihinde ve 27352 sayılı Resmî Gazete’de yapılan değişiklikte yer alan; “Rehber personel için 20 yaşını doldurmuş ve en az ilköğretim mezunu olmak,” ifadesi Danıştay Sekizinci Dairesinin 29/4/2011 tarihli ve Esas No 2009/8738–Karar No 2011/2453 sayılı İptal Kararı ile iptal edilmiştir. Dolayısıyla bu bent

değişiklikten önceki hâline dönerek; “Rehber personelin 22 yaşını doldurmuş ve en az lise mezunu olmak,” şeklinde uygulanmaktadır. Bu değişiklik esnafın maliyetlerini çok arttırmaktadır. Bu maddenin değişiklik öncesindeki hâline getirilmesine önerilmektedir.

- Müşteri memnuniyetini ve güvenliğini arttırmak için tüm okul servislerinde araç içi kamera ve araç takip sistemi zorunluluğu getirilmelidir. İyi uygulama örnekleri çerçevesinde incelenen SERVİSCCELL uygulamasının yaygınlaştırılması hem hâlihazırda var olan müşterilerin memnuniyetini arttıracak hem de pazarın genişlemesini sağlayacaktır. Güvenlik endişeleri sebebiyle okul servisi tercih etmeyen veliler, SERVİSCCELL gibi bir sistem sayesinde ikna edilebilecektir.
- 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince, şoförler vergi sicil kayıtları olmadığı için odalara kayıt yaptıramamaktadır. Bunun sonucunda şoför esnafının eğitim, denetim ve kontrolü konularında bir boşluk ortaya çıkmış olup, şoförlere ilişkin bilgi ve uygulama eksikliği, önemli bir sorun hâline gelmiştir. Bu sorunun çözümü için geliştirebilecek stratejiler; gerekli yasal düzenlemenin yapılması ve esnaf sanatkâr tanımının değiştirilmesi, şoförlerin ilgili meslek kuruluşlarına kayıt yaptırmalarının zorunlu hâle getirilmesi veya esnafın kendi yanında çalışan şoförlerden sorumlu olmasını zorunlu kılacak bir yasal düzenleme yapılması şeklinde sıralanabilir.
- Servis aracı işletmeciliğinin de toplu taşıma statüsüne alınıp, fiyat tarifesini belirlenebilmesinin yolu açılmalıdır.
- 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu kapsamında, TESK bünyesinde, Federasyon ile birlikte yapılan çalışma neticesinde taksi, minibüs, servis aracı, kamyon ve otobüs şoförlüğü ulusal meslek standartları, 26.12.2013 tarihli ve 28863 mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu bağlamda belirtilen standartlar dayanak gösterilerek şoförlere eğitimler verilmesi ve belge ile tescillenmesi gerektiği belirtilmiştir. İşe alınacak olan şoförlerde bu belgelere dikkat edilerek işe alımın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.
- Şoförlerle yapılan odak grup toplantılarında, sektörde sözleşmesiz çalıştırılan şoförler olduğu ve bu kişilerin işten çıkarılmaları vb. durumlarda haklarını arayamadıkları dile getirilmiştir. Servis işletmeci esnafı ile araçta çalışacak şoförler arasında yazılı bir sözleşme yapma zorunluluğunun getirilmesi gerekmektedir. Böylece şoförlerin ve ailelerin sosyal hakları güvence altına alınacaktır.
- Servis işletmecisi esnafın en önemli problemlerinden birinin, büyük şirketlerle mücadele ve ihalelerde özmal şartının bulunmaması olduğu görülmektedir. Bu bağlamda servisçiler arasında şirketleşmeye gidilmesine olanak sağlanmalıdır. Bir araya gelen servisçiler KOBİ niteliğinde işletme olarak değerlendirilmeli; KOSGEB, İŞKUR ve benzeri kamu kurumlarından teşvik ve kredi destekleri alabilmelerine imkân tanınmalıdır.
- SRC eğitiminin ve diğer mesleki eğitimlerin, üniversiteler ve esnaf odaları iş birliği ile hazırlanıp verilmesi sağlanmalı; eğitim sonunda yapılacak uygulama veya sınavdan geçemeyenlerin sertifika almalarının önüne geçilmelidir. Müfredatın ve sınavın

hem esnafın ve şoförlerin eğitim düzeyine göre hem de mesleki ihtiyaçlara göre hazırlanmasına özen gösterilmelidir.

- Sektörde nitelikli iş gücü temini için, ticari taşıt sürücü branşında meslek liseleri veya meslek yüksekokullarında bölümler açılmalıdır.
- 17.04.2015 tarih ve 29329 sayılı Resmî Gazete’de “Karayolları Trafik Yönetmeliği” değişikliği yayımlanmış ve yapılan düzenleme ile sürücü belgesi sınıfları, alınması için gerekli şartlar vb. hususlar tamamen değiştirilerek yeniden düzenlenmiştir. Yapılan yeni düzenleme ile okul taşıtı kullanacak “D1” (B) sınıfı sürücü belgesi sahibi şoför, asgari (21 yaş+5 yıl tecrübe) 26 yaşını bitirdiğinde; “D” (E) sınıfı sürücü belgesi sahibi şoför de asgari (24 yaş+7 yıl tecrübe) 31 yaşını bitirdiğinde çalışabilmektedir. Bu yaş sınırlaması hem şoför arzı hem şoför talebi tarafında sorun yaratmaktadır. Yapılan bu değişikliğin hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti bakımından bir pozitif fark yaratıp yaratmadığının araştırılması ve eğer bu yönde bir katkısı olmadıysa düzenlemenin eski hâline getirilmesi önerilmektedir.

13.4. Kamyonculuk, Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler

13.4.1. Mesleğin tanımı

Kamyon şoförü (Seviye 3); iş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun bir şekilde, ticari olarak tescil edilmiş kamyon ile yurt içi yük ve eşya taşımacılığı yapan nitelikli kişidir.

Kamyon Şoförü (Seviye 3); her türlü iklim şartlarında ve coğrafi koşullarda çalışır. Vardiyalı sistemde çalıştığından ötürü gerekli görüldüğünde günün çeşitli saatlerinde ve tatil günlerinde de çalışması gerekebilir. Mesleğin icrası esnasında iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınmasını gerektiren zararlı koku, gürültü, kaza, yaralanma ve meslek hastalığı riskleri bulunmaktadır.

Nakliyat komisyonculuğu hukukumuzda Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) 917. ilâ 930. maddeleri arasında düzenlenmiştir. TTK’ya göre komisyoncu, gönderen ile sözleşme yapan ve taşımayı üstlenen kişidir. Karayolları Taşıma Kanunu’na göre ise ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişiyi ifade eder.

Kamyonculuk, Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu: Kamyonet azami yük ağırlığı 3.500 kilogramı geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş, şehir içi çalışan, K1 belgesine sahip araçlardır. Kamyon, azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramdan fazla olan ve yük taşımak için imal edilmiş araçlardır. Ticari olarak tescil edilmiş bu araçlarla çevre ve trafik kurallarına uygun bir şekilde, esnaf ve sanatkârlar siciline kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından yurt içi yük ve eşya taşımacılığı yapma işidir. (MYK Kamyon Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yönetmeliği).

13.4.2. Mesleğe İlişkin İstatistikî Veriler

Mesleğe ilişkin istatistikî veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği, kamyon/

kamyonetçilik, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu) toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş, 17.825 esnaf terkin edilmiştir. 2015 yılına gelindiğinde, 31.872 tescil edilen esnafın 7.782'si kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet göstermektedir. Yine aynı yılın terkin sayıları değerlendirildiğinde, 17.825 esnafın 5.514'ü kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinden terkin alarak piyasadan çıkış yapmıştır.

Tablo 60. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları							
Sektör	Meslek	Tescil 2013	Terkin 2013	Tescil 2014	Terkin 2014	Tescil 2015	Terkin 2015
ULAŞTIRMA	Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.165	3.539
ULAŞTIRMA	Minibüsçülük	8.534	6.207	8.317	6.512	7.486	5.298
ULAŞTIRMA	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	9.789	2.211
ULAŞTIRMA	Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.650	1.263
ULAŞTIRMA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.173	2.904	3.231	2.532	2.333
ULAŞTIRMA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.250	3.181
TOPLAM		35.196	21.174	34.954	22.876	31.872	17.825

Yıllara ve mesleklere göre tescil-terkin oranlarının toplam dağılım içerisindeki payları incelenecek olursa (**Tablo 60**), 2013 yılında yeni kayıt olan esnafın %24'ü kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğine kayıt olmuştur. 2014 ve 2015 için bu oran %25 civarlarına çıkmıştır. Son üç yıla ait tescil ve terkin sayıları dikkate alındığında 2013 ve 2014 yılları için meslekten giriş ve çıkış sayıları benzer görünmektedir. 2015 yılı için de tescil ve terkin sayıları birbirine yakın olsa da belirtilen sayılardan özellikle kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğin çekiciliğinin giderek azaldığı sonucuna varmak mümkündür.

Tablo 61. Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,17172406	3.697	0,1746009
	Toplam	35.196		21.174	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.120	0,17507726	3.947	0,17253891
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
	Toplam	34.954		22.876	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2015	%Değişim	Terkin 2015	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Ulaştırma	Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297223
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Ulaştırma	Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
	Toplam	31.872		17.825	

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise 2013 yılında toplam terkin yapan esnafın %31'i kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğindedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin yapan esnafın %35'inin kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı ve sicilden terkin yaptığı görülmektedir. Son olarak 2015 yılı terkin oranları içindeki alt mesleklerin payı incelendiğinde, terkin edilen toplam esnafın %30'unun kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde çalıştığı görülmektedir (**Tablo 61**).

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklere göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun da sıralamada ilk 20'de yer aldığı görülmektedir (**Tablo 3**). Bu verilere göre, kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde kayıtlı 8.777 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 62'den de anlaşılabacağı üzere, 2015 yılında en fazla tescili yapılan meslek grupları içerisinde ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubundan beşinin listeye girdiği ve üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Buradaki tek istisna kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda, kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği 2.851 tescille 15. sırada yer almaktadır.

Tablo 62. 2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik Büfecilik	18.095
2	Servis Aracı İşletmeciliği	10.722
3	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	8.471

2015'de En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
4	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	8.470
5	Minibüsçülük	8.133
6	Lokantacılık (Kebap, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	7.496
7	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.926
8	Pazarcılık	5.777
9	Taksicilik	5.598
10	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	4.082
11	Kafe, Kafeterya, Kahvaltı Salonu İşletmeciliği	3.608
12	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmanlığı	3.534
13	Aperatif Yiyecek Maddeleri İmal ve Satıcılığı (Tantuni, Ciğer, Kokoreç, Midye, Gözleme, Katmer, Dürüm, sıkma, Çiğköfte vb.)	3.454
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	3.422
15	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.851
16	Telefon, Cep Telefonu, Fax, Telsiz ve Diğer Haberleşme Cihazları ve Aksesuarları Satış Tesizat Kuruculuğu, Bakım ve Tamirciliği	2.633
17	Tuhafiyecilik	2.465
18	Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	2.179
19	Pastanecilik (Pasta, Börek, Tatlı vb. İmal ve Satıcılığı)	2.146
20	Mobilya İmal ve Satıcılığı	2.128
	Toplam:	111.190

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren toplam 430.938 esnafın cinsiyete göre dağılımı aşağıdaki tabloda (**Tablo 63**) verilmiş olup, Kamyonculuk, Kamyonetçilik mesleği için ille-re göre en yoğun dağılımlara ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu verilere göre, en yoğun hangi 5 ilde daha fazla sayıya sahip olduklarına ilişkin veriler karşılaştırıldığında, şu bilgiler elde edilmiştir:

Tablo 63. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı

Ulaştırma Hizmetleri Meslek Grupları ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayısı				
Meslek	Erkek	Kadın	Toplam	Yüzde
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmeciliği	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu ilk 5 il incelendiğinde, 743 kişi ile İstanbul, 537 kişi ile İzmir, 499 kişi ile Şanlıurfa, 419 kişi ile Ankara, 368 kişi ile Bursa illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 9.086 kişi ile İstanbul, 57.532 kişi ile Şanlıurfa, 6.038 kişi ile Konya, 5.495 kişi ile Ankara, 5.409 kişi ile İzmir illeri belirlenmiştir.
- ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan ve kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın

eğitim durumları ayrı ayrı düzenlenmiş şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğindeki 267.194 esnafın %0,75'i okur yazar, %49,3'ü ilkokul, %12,6'sı ortaokul, %16,3'ü lise ve %2,01'i üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %19,8'inin eğitim durumu bilinmemektedir.
- Esnafın büyük bir çoğunluğunun ilkokul ve lise mezunlarından oluştuğu, az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.
- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde ortalama yaş 46,12 olarak raporlanmaktadır.

Mesleğin Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Sektörde faaliyet gösteren esnafın bölgelere göre dağılımına ilişkin değerlendirmeler şu şekildedir:

EGE BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 5.946 esnaf ile İzmir olup, bu sayıyı 3.251 esnaf ile Manisa, 1.840 esnaf ile Denizli, 1.491 esnaf ile Muğla, 1.609 esnaf ile Kütahya, 1.163 esnaf ile Aydın takip etmektedir.

MARMARA BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 9.829 esnaf ile İstanbul olup, bu sayıyı 4.440 esnaf ile Bursa, 3.567 esnaf ile Kocaeli, 1.548 esnaf ile Tekirdağ, 1.510 esnaf ile Sakarya, 1.246 esnaf ile Balıkesir takip etmektedir.

AKDENİZ BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 3.619 esnaf ile Antalya olup, bu sayıyı 2.922 esnaf ile Mersin, 2.452 esnaf ile Hatay, 2.321 esnaf ile Adana ve 1.399 esnaf ile Burdur takip etmektedir.

İÇ ANADOLU BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 5.914 esnaf ile Ankara olup, bu sayıyı 1.996 esnaf ile Eskişehir, 1.157 esnaf ile Aksaray, 1.131 esnaf ile Sivas takip etmektedir.

GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 8.031 esnaf ile Şanlıurfa olup, bu sayıyı 2.304

esnaf ile Gaziantep, 1.165 esnaf ile Diyarbakır, 1.043 esnaf ile Şırnak, 912 esnaf ile Mardin ve 756 esnaf ile Adıyaman takip etmektedir.

DOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 2.076 esnaf ile Van olup, bu sayıyı 805 esnaf ile Malatya, 617 esnaf ile Elazığ, 262 esnaf ile Kars takip etmektedir

KARADENİZ BÖLGESİ

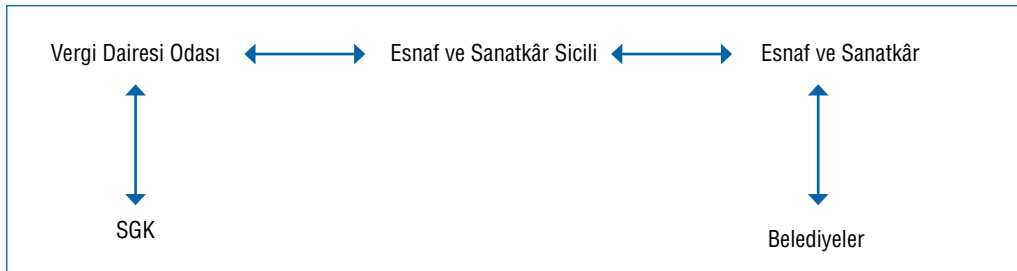
- Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde faaliyet gösteren esnafın en yoğun olduğu il 2.546 esnaf ile Samsun olup, bu sayıyı 1.791 esnaf ile Trabzon, 1.594 esnaf ile Rize, 1.560 esnaf ile Çorum, 1.051 esnaf ile Amasya, 785 esnaf ile Zonguldak, 709 esnaf ile Artvin ve 674 esnaf ile Sinop takip etmektedir.

13.4.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri

Kamyon/kamyonetçilik mesleğine ait işe başlangıç süreçleri değerlendirildiğinde başlangıç aşamasında istenilen belgeler ve başvuru süreci tüm illerde aynı olmakla birlikte, özellikle büyükşehir belediyelerinde UKOME kararları çerçevesinde istenilen evraklarda farklılıklar yer alabilmektedir. Ortak olarak kamyon/kamyonetçilik esnafının meslekte yerine getirmesi gereken işe başlangıç süreçleri şu şekilde sıralanabilmektedir;

- Başvuru Aşamasında Yapılması Gerekenler
 - Esnaf siciline kayıt yaptırılması,
 - Esnaf odasına kayıt yaptırılması,
 - Ticari plaka alınması,
 - Vergi dairesine kayıt yaptırılması,
 - Belediyeden çalışma ruhsatnamesinin alınması gerekmektedir.

Şekil 157. Kamyon/Kamyonetçi Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması



- Başvuruda istenilecek belgeler:
 - Talep dilekçesi,

- Başvuru sahibinin yolcu taşımacılığı ile ilgili vergi mükellefi olduğuna dair belge (Vergi levhası fotokopisi veya vergi dairesince tanzim edilmiş yoklama fişi),
- Başvuru sahibi özel ve tüzel kişilerin il merkezinde bulunan esnaf ve sanatkârlar meslek odasına kayıtlı olduğunu bildiren “Oda Kayıt Belgesi”,
- Başvuruya konu aracın başvuru sahibine ait olduğunu belirtir trafik tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünce verilmiş olan motorlu araç tescil belgesi ile motorlu araç trafik belgesinin fotokopisi veya noter onaylı satış belgesi fotokopisi,
- Devir edecek ve devir alacak olanların Büyükşehir Belediyesi Mali Hizmetler Müdürlüğünden alacakları “Borcu Yoktur” belgesi,
- Noter onaylı taahhütname.

Başvuru sahibi özel kişi ise;

1. Nüfuz Cüzdan Örneği,
2. İkametgâh İlmuhaberi,
3. 2 adet Fotoğraf,
4. Sabıka Kaydı (Türk Ceza Kanunu’nun 103, 104, 109, 188, 190, 191 ve 227 maddeleri ile 5326 sayılı Kabahatler Kanunu’nun 35. maddesindeki suçlardan affa uğramış olsa bile hüküm giymemiş olmak.).

Kamyon/Kamyonet Şoförü Olma Şartları

- T.C. vatandaşı olmak,
- En az 22 yaşında olmak,
- En az ilkokul mezunu olmak,
- 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nun 102, 103, 104, 105, 109, 179/3, 188, 190, 191 ve 227. maddeleri ile 5326 sayılı Kabahatler Kanunu’nun 35. maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş olmak,
- B/C sınıfı sürücü belgesine sahip olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu ve (her yıl yenilenmek üzere) bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) alınmış sağlık raporuna sahip olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapora sahip olmak.

13.4.4. Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri

SRC 4 Belgesi

Yurt içi eşya ve yük taşımak için imal edilmiş bir ticari aracı kullanan sürücülerin SRC4 belgesine sahip olmaları zorunludur. SRC 3 belgesini alanlar SRC 4 belgesini de almış kabul edilir. Bu kapsamda, aşağıda belirtilenlerin bu belgeyi elde etmeleri gerekmektedir:

- Yurt içi eşya, kargo ve yük taşıyan sürücüler,

- Kamyonet, Pikap, Panelvan, Kamyon, Çekici ve TIR kullanan sürücüler vb. araçları kullanan sürücüler.
- SRC4 belgesini almak için başvuru sahibinde aranan şartlar aşağıda sıralanmıştır:
- 19 yaşından gün almaları,
- 66 yaşından büyük olmamaları,
- Kullanacağı araca göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Psikoteknik raporuna sahip olmaları.

Sınavsız ve kurssuz, yani muafiyetten yararlanıp SRC belgesi almaya hakkı olanların başvuruları için;

- 2 adet fotoğraf,
- Nüfus cüzdan fotokopisi,
- Ehliyet fotokopisi gerekmektedir.

a. K Tipi Belgeler

K tipi belgeler mal taşımaya ilişkin ilişkindir.

K tipi belgeler Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ile ticaret odalarından alınabilmektedir.

K tipi belgeler için 2016 yılı ücretleri aşağıda verilmiştir:

Belge Cinsi	2016 Ücreti
K1 Belgesi Ücreti	20.452 TL(Kamyon/Çekici/Kurtarıcı vb.)
K2 Belgesi	10.225 TL (Kamyon/Çekici/Kurtarıcı vb.)
K3 Belgesi	10.225 TL (Kamyon/Çekici/Kurtarıcı vb.)
Yıldızlı K1 Belgesi	2.045 TL (Kamyonet sınıfı araçlar)
Yıldızlı K2 Belgesi	1.025 TL (Kamyonet sınıfı araçlar)

K1 Belgesi-Yıldızlı K1 Belgesi

K1 yetki belgesi nakliyecilerin alması gereken belgedir. Sadece kamyonet aracı olanlar için Yıldızlı K1 belgesi düzenlenmektedir. Kamyon aracı olanlar, şahıslarda 30 ton azami yüklü ağırlık; şirketlerde 110 ton azami yüklü ağırlığa sahip özmal araç şartını tamamladıktan sonra belgelerini alabilmektedir. Sadece kamyonet aracı olanlar için Yıldızlı K1 belgesi düzenlenir ve %90 indirimle 2.045 TL ödeyerek belge sahibi olabilirler. Kamyon aracı olanlar ise şahıslarda 30 ton azami yüklü ağırlık; şirketlerde 110 ton azami yüklü ağırlığa sahip özmal araç şartını tamamladıktan sonra 20.452 TL ödeyerek belgelerini alabilirler.

K1 Belgesi için Gerekli Evraklar

Başvuru sahibinin şirket ve şahıs olması durumuna göre ve özellikle belge alış tarihi ile belge harcını yatırdığı tarihler göz önüne alınarak gerekli evraklar hazırlanır. Eski belge sahibi

şahıs firmalarının tonaj şartı yoktur. Şirketlerde ise eski yeni fark etmeden 110 ton azami yüklü ağırlık şartını sağlayacak araçların olması gerekir. Gerekli evraklar:

- Oda Kayıt Belgeleri
- Sabıka Kayıtları
- İmza Sirküleri
- Ruhsatlar
- Oda Belgesi (Şirketlerden)
- Nüfus Cüzdan Fotokopileri
- Vekâletname

Şahıslar 30 ton azami yüklü ağırlığa sahip araç sahibi olmaları; şirketler ise 110 ton azami yüklü ağırlığa sahip araç sahibi olmaları hâlinde belge başvurusu yapabilir.

Kamyonet aracı olan nakliyeciler için ise tonaj şartı aranmadan sadece şehir içinde nakliye yapmaları şartı ile Yıldızlı K1 belgesi düzenlenir. Yıldızlı K1 belgesi sahibi şirketlerin, şirket bünyesinde en az 1 adet orta düzey yönetici belgesine sahip personel bulundurmaları şarttır. Araçları kullanan şoförlerin SRC ve psikoteknik belgelerinin olması gerekir.

K1 Belgesi Yenileme

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan yetki belgeleri 5 yılda bir yenilenmelidir. Yenileme işlemi belge bitiş tarihinden 60 gün önce başlar. Belge bitiş tarihine kadar yetki belgesi yenilenmelidir; aksi takdirde araçlar yetki belgesinden düşeceğinden cezai işleme maruz kalabilir. K1 belge yenileme ücreti 2016 yılı itibarıyla 1.022 TL'dir. Yıldızlı K1 belgesi yenileme ücreti 102 TL'dir.

30 Haziran 2006 tarihinden önce belge almış şahıslar tonaj şartı aranmadan belgelerini yenileyebilirler. Eski belge sahibi olan şirketler ise 110 ton azami yüklü ağırlık şartını sağlayarak belgelerini yenileyebilirler.

K1 Belgesi Devri

Yetki belgeleri ancak birinci dereeden akrabalara yani anne, baba, eş, çocuk gibi yakınlarla devredilebilir. Yetki belgesi sahibi gerçek kişiler, yeni kuracakları ve en az %25 hisseyle kurucu ortağı oldukları şirketlere belgelerini devredebilirler.

K2 Belgesi-Yıldızlı K2 Belgesi

Ticari veya hususi kayıtlı kamyon-kamyonet aracı olan bütün vergi mükelleflerinin alması gereken belgedir. Bu belgeyi, nakliyecilik sektörünün dışında faaliyet gösteren ve kendi mallarını kendi araçları ile taşıyan firmaların alması gereklidir. Kendi iştiğal konusu ile faaliyette bulunan bütün firmaların K2 belgesi alması zorunludur. Söz konusu belge alınmaması durumunda cezai işleme maruz kalınabilir.

Yıldızlı K2 belgesi, kamyonet aracı olanlar için düzenlenen belgedir ve yıldızlı K2 belgesi alanlar belgelerine "kamyon araç" kaydedemezler. Kamyon araç ilave etmek istediklerinde aradaki fiyat farkını ödemeleri gerekir. Yıldızlı K2 belgesi ücreti %90 indirimle 1.025 TL'dir.

K2 Belgesi için Gerekli Evraklar

K2 belgesi almak üzere aşağıda belirtilen evraklar talep edilmektedir:

- Taşıt kartı başvuru formu
- Yetki belgesi başvuru
- İmza sirküleri
- Vergi levhası
- Nüfus cüzdan fotokopileri
- Ruhsat fotokopisi
- Vekâletname

K2 Belgesi Fiyatı

K2 belgesi ücreti 2016 yılı için kamyonet aracı olanlar için 1.025 TL; kamyon aracı olanlar için ise 10.225 TL'dir.

K2 Belgesi Yenileme

Yetki belgeleri 5 yıl sonunda yenilenmelidir. Süresi dolan yetki belgesini yenilemek için Bakanlığın talep ettiği evraklarla birlikte başvuru yapıp süresi 5 yıl daha uzatılabilir. Yenileme işlemleri, yetki belgesi bitiş tarihinden önce tamamlanmalıdır. Aksi takdirde, araçlar süresi dolduktan sonra belgesiz olacağından ceza alma durumu söz konusu olabilir.

Yetki belgesinin sahipleri tarafından yenilenmesi için belgenin geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren:

- 270 takvim günü içinde Bakanlığa yazılı olarak müracaat edilmesi hâlinde; yetki belgesi, yenileme ücretinin ödendiği tarih esas alınarak yenilenir. Yenileme ücretinin, söz konusu 270 günlük süre içinde ve ödeme tarihindeki geçerli yenileme ücreti olarak ödenmesi şarttır.

- 271. takvim günü ile 540. takvim günü arasında Bakanlığa yazılı olarak müracaat edilmesi hâlinde ise; yenileme ücreti olarak ödeme tarihindeki geçerli tam ücretin %25'i alınır ve bu ücretin ödendiği tarih esas alınarak yetki belgesi yenilenir. Söz konusu yenileme ücretinin belirtilen 271. takvim günü ile 540. takvim günü arasında ve ödeme tarihinde geçerli ücret esas alınarak ödenmiş olması şarttır.

K2 Belgesi Yenileme Ücreti

K2 belgesi yenileme ücreti 2015 yılı belge ücretinin %5'idir. Yıldızlı K2 belgesi yenileme ücreti 51 TL'dir. Ayrıca, belgeye kayıtlı her araç için 95 TL taşıt kartı bedeli ödemesi yapılır.

K3 Yetki Belgesi

Ticari amaçla ev ve büro-ofis taşımacılığı yapacakların alması gereken belgedir. K3 belgesinin fiyatı 10.225 TL'dir. K3 yetki belgesi verileceklerde aranan şartlar:

- Ticari olarak kayıt edilmiş eşya taşımaya mahsus araçlarla en az 45 ton azami ağırlığa sahip araç/araçlar şartını tamamlamaları gerekmektedir.
- Kayıt edilecek araçlar 20 yaşından büyük olamaz.
- Firma bünyesinde ODY 4 belgesine sahip personel bulundurma zorunluluğu vardır.
- Şoförlerin SRC ve psikoteknik belgelerinin olması şarttır.
- Faaliyette bulundukları süre içerisinde asgari kapasite şartını muhafaza etmeleri gerekmektedir.

b. Psikoteknik Belgesi

Karayolu Taşıma Yönetmeliği 36. maddesinin 1.fıkrasının (d)bendi uyarınca, ticari olarak yük/eşya ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin bedensel ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösterir rapordur. Yetkili kuruluşlardan 5 yılda bir yenilenmesi gerekir. Bu kapsamda, ticari taşımacılıkta kullanılan araçları sevk ve idare eden şoförlerin, kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs, ticari taksi şoförlerinin alması gereklidir. Yasal zorunluluklar sadece şoförleri değil, kullandıkları araç sahiplerini de bağlayıcıdır. İş verenler de çalıştırdıkları personellerin şartlara uygun yeterlilik belgelerine sahip olmalarını sağlamak zorundadır.

Psikoteknik Belgesi Nereden Alınır?

Karayolları Trafik Kanunu'nun 79. maddesi uyarınca psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayene raporları; il sağlık müdürlükleri tarafından söz konusu raporları düzenlemeye yetkilendirilmiş resmî ve özel kurum ve kuruluşlarda çalışan (psikoteknik değerlendirme için) psikolog unvanına sahip ya da (psikiyatri uzmanı muayenesi için) psikiyatri uzmanları tarafından verilir. İl sağlık müdürlüğünce, söz konusu yetkilendirilmiş resmî ve özel kuruluşlara ve bu kuruluşlarda çalışan yetkili kişilere ait güncelleştirilmiş listeler, ocak ve temmuz aylarında olmak üzere yılda iki kez il emniyet müdürlüğüne bildirilir.

Psikoteknik Belgesi için Gerekli Evraklar:

- 2 Adet Fotoğraf
- Ehliyet Fotokopisi
- Kimlik Fotokopisi

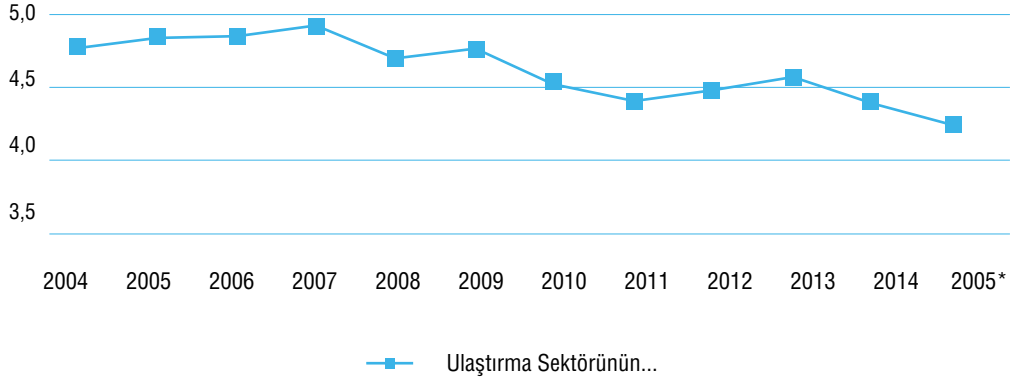
Psikoteknikte Uygulanan Testler:

- 1- Dikkat düzeyi (seçici ve sürekli dikkat testi)
- 2- Muhakeme (standart progredif matris testi)
- 3- Hız ve mesafe algılaması tahmin testi
- 4- Görüş açısı testi
- 5- Tepki kalitesi ve hız testi
- 6- Görsel süreklilik testi
- 7- Koordinasyon testi

13.4.5. Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Ulaştırma sektörünün ülke ekonomisi için önemini ifade eden göstergelerden biri, toplam istihdamdaki payıdır. **Şekil 158**'de 2004-2015 yılları arasında iktisadi faaliyet kollarına (Nace Rev.2) göre, ulaştırma ve depolama sektöründe çalışanların toplam istihdamdaki payı yüzde olarak verilmiştir.

Şekil 158. Ulaştırma Sektörünün Toplam İstihdamdaki Payı (2004-2015)



* 2015 rakamı Ekim ayını göstermektedir.

Kaynak: TÜİK

Şekilde ilk göze çarpan nokta sektörün istihdamdaki payının ilgili dönem boyunca %4 civarında seyrettiğidir. Dönemsel olarak incelendiğinde, 2004-2007 döneminde sektörün payında, ülke ekonomisindeki seyre paralel bir şekilde artış görülmektedir. 2008 yılında yaşanan küresel krizin istihdam piyasalarındaki yansımasıyla beraber sektörün payında da bir düşüş meydana gelmiştir. 2009 yılında krizin etkilerinin istihdam piyasalarındaki etkisi ağırlaşarak devam ettiği hâlde, ulaştırma sektörünün payının arttığı görülmektedir. Buradan, ulaştırma sektörünün, işsizlikten diğer sektörler kadar etkilenmediği çıkarımında bulunulabilir. Bu yıldan sonra sektörün istihdamdaki payı genel olarak bir düşüş eğilimi göstermiştir. En yüksek istihdam oranına ulaşılan 2007 yılı ile karşılaştırıldığında, 2014 yılı itibarıyla sektörün istihdamdaki payı %12.38'lik bir daralma göstermiştir.

Maliye Bakanlığı verileri incelendiğinde esnaf sayısı 2010 yılından 2014 yılına tüm mesleklerde artış göstermektedir. Öte yandan meslekte yer alanların (tacirler ve esnaflar) yüzde kaçının esnaf olduğu da **Tablo 64**'te verilmiştir. Buna göre kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu meslekleri, esnafların en ağırlıklı olduğu meslek grupları arasında aşağı sıralarda gelmektedir. Tıpkı esnaf sayısı gibi, meslekteki esnafların ağırlıkları da yıllar içinde artış sergilemektedir.

Tablo 64. Mesleklere Göre Esnaf Sayıları ve Esnafların Mesleklerdeki Ağırlığı

Meslek	2010		2011		2012		2013		2014	
	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	42.319	27.2	43.888	30.2	45.263	32.3	46.386	34.5	47.105	36.0
Minibüsçülük	78.612	63.5	84.726	70.1	90.067	76.2	94.772	82.5	97.924	88.2

Meslek	2010		2011		2012		2013		2014	
	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%	Esnaf Sayısı	%
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	58.869	34.9	60.389	38.3	64.884	42.7	68.099	46.6	70.415	49.3
Otobüsçülük	21.615	30.7	23.007	31.2	24.282	31.1	25.513	31.2	26.192	31.2
Servis Aracı İşletmeciliği	30.084	43.9	33.642	47.1	38.128	50.5	43.846	55.3	49.128	60.3
Taksicilik	53.930	83.8	58.325	88.6	62.227	92.0	66.192	96.9	69.655	100

Mesleklerin mali anlamda genel resmine bakıldığında 2014 yılında en yüksek ciroyu, 12 milyar TL ile nakliyecilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinin yapmış olduğu görülmektedir. Ayrıca en yüksek kârlılık da bu sektörde karşımıza çıkmaktadır. Ciro açısından ikinci meslek kamyon ve kamyonetçiliktir (7 milyar TL). Bunu sırasıyla minibüsçülük, otobüsçülük, servisçilik ve taksicilik takip etmektedir (**Tablo 65**).

Tablo 65. Mesleklerin Mali Verileri (Milyon TL)

Meslek	Esnaf Sayısı	2014 Ciro	Kar Beyan	2014 Kar	Zarar Beyan	2014 Zarar	2014 Net
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	47.105	7.087	36.908	365	8.731	126	239
Minibüsçülük	97.924	4.141	1.266	637	39	57	580
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	70.415	12.085	58.012	10.067	533	139	9.928
Otobüsçülük	26.192	3.137	21.197	4.291	239	78	4.213
Servis Aracı İşletmeciliği	49.128	2.979	40.347	380	7.292	72	308
Taksicilik	69.655	2.010	65.683	627	2565	35	592

Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde maliyeye kâr beyan eden firmaların sayısı kamyonculuk ve kamyonetçilik için %78; nakliye ve nakliyat komisyonculuğu için ise %82 olarak tescil edilmiştir. Bu analizde dikkat çeken nokta diğer meslekler ile karşılaştırıldığında kamyonculuk ve kamyonetçilik mesleğinin az kâr eden meslek olduğudur (**Tablo 66**).

Tablo 66. Mesleklerin Kâr Beyan Oranları

Meslek	Esnaf Sayısı	Kâr Beyan Sayısı	Zarar Beyan Sayısı	Kâr Eden Firma Oranı
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	47.105	36.908	8.731	%78
Minibüsçülük	97.924	89.302	4.950	%91
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	70.415	58.012	533	%82
Otobüsçülük	26.192	21.197	239	%81
Servis Aracı İşletmeciliği	49.128	40.347	7.292	%82
Taksicilik	69.655	65.683	2.565	%94

Meslek grupları özelinde il dağılımlarına göre toplam ciro, kâr-zarar ve işletme başına kârlılık bilgileri de analiz edilmiştir. Ciro, kâr ve zarar değerleri bin TL biçiminde; işletme başına kârlılık ise TL biçiminde raporlanmıştır.

Tablo 67'de kamyon ve kamyonetçilik mesleği için illere göre kâr zarar durumları verilmiştir. Buna göre işletme başına en yüksek kâr 14.127 TL ile Yalova'da iken en düşük kâr 150 TL ile Batman'dadır. Nakliyat ve nakliyat komisyonculuğunda ise işletme başına en yüksek kârlılık 26.904 TL ile Kars'ta; en düşük kârlılık ise 907 TL ile Artvin'de bulunmuştur.

Tablo 67. İllere Göre Kamyon ve Kamyonetçilik Mesleğinin Mali Verileri

Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)	Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)
ADANA	86.083	2.954	909	7.878	İZMİR	151.841	8.659	2.417	7.773
ADİYAMAN	17.001	790	61	6.808	K.MARAŞ	5.260	188	0	7.843
AFYONKARAHİSAR	740	64	12	7.091	KARABÜK	42.152	2.486	173	13.152
AĞRI	8.826	216	95	6.557	KARAMAN	345	24	0	11.902
AKSARAY	157.999	5.137	3.838	5.391	KARS	39.677	2.173	269	10.200
AMASYA	63.442	2.420	415	5.562	KASTAMONU	9.889	813	151	6.209
ANKARA	784.375	31.790	16.008	6.354	KAYSERİ	9.286	354	44	6.211
ANTALYA	103.012	6.129	2.478	6.611	KIRIKKALE	44	5	3	1.150
ARDAHAN	482	62	1	6.187	KIRKLARELİ	67.444	2.412	670	9.650
ARTVİN	61.238	4.270	837	6.909	KIRŞEHİR	15.309	813	18	9.916
AYDIN	65.990	2.250	641	7.951	KİLİS	170	8	27	842
BALIKESİR	190.835	12.825	2.369	11.009	KOCAELİ	320.719	19.105	4.991	10.824
BARTIN	40.010	2.570	594	9.519	KONYA	14.456	378	114	4.443
BATMAN	0	0	13	150	KÜTAHYA	10.257	610	38	5.500
BAYBURT	2.544	153	20	3.634	MALATYA	93.406	3.756	1.300	6.188
BİLECİK	80.797	5.924	957	12.041	MANİSA	106.550	6.779	777	13.012
BİNGÖL	21.026	969	458	5.324	MARDİN	54.403	1.314	1.195	2.531
BİTLİS	11.579	539	94	3.718	MERSİN	403.118	18.048	3.543	7.254
BOLU	6.403	478	73	10.629	MUĞLA	226.973	14.106	2.029	11.321
BURDUR	93.856	3.490	464	6.993	MUŞ	1.100	17	7	2.853
BURSA	428.619	28.617	7.139	10.242	NİĞDE	24.594	849	366	4.714
ÇANAKKALE	33.878	1.947	642	10.302	ORDU	15.591	553	172	5.270
ÇANKIRI	108.126	3.115	1.656	7.561	OSMANİYE	4.214	326	23	9.328
ÇORUM	87.897	2.577	565	6.873	RİZE	109.145	6914	3.574	4.852
DENİZLİ	51.332	2.059	1.145	8.044	SAKARYA	351.922	14.843	4.646	11.287
DİYARBAKIR	4.325	402	12	6.478	SAMSUN	60.240	3.267	815	8.735
DÜZCE	21.485	2.024	409	12.810	SIĞIRCI	860	61	73	3.798
EDİRNE	3.220	274	123	3.856	SİNOP	89.528	5.296	451	9.630
ELAZIĞ	51.268	2.256	390	6.615	SİVAS	113.315	5.941	1.609	8.450
ERZİNCAN	5	1	0	1.070	ŞANLIURFA	47.164	1.707	139	4.388
ERZURUM	18.551	809	291	5.948	ŞİRNAK	6.040	143	136	3.868
ESKİŞEHİR	147.174	9.121	1.954	8.232	TEKİRDAĞ	181.642	10.168	2.564	9.277
GAZİANTEP	33.021	1.797	135	5.413	TOKAT	25.451	1.903	273	7.075
GİRESUN	17.571	976	226	5.673	TRABZON	117.129	5.201	2.069	5.006
GÜMÜŞHANE	7.800	373	220	6.912	TUNCELİ	1.020	124	9	3.446
HAKKÂRİ	6.097	184	71	3.237	UŞAK	4.331	120	10	3.856
HATAY	212.264	9.291	2.891	6.991	VAN	87.042	3.765	2.220	3.442

Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)	Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)
İĞDIR	2.616	88	167	1.666	YALOVA	63.409	3.179	1.536	14.127
ISPARTA	11.210	385	186	5.828	YOZGAT	323	61	0	3.782
İSTANBUL	1.089.493	6.1051	36.619	7.029	ZONGULDAK	79.813	7.994	2.368	16.282

Tablo 68. İllere Göre Nakliye ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin Mali Verileri

Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)	Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)
ADANA	403.984	15.750	3.444	9.168	K.MARAŞ	197.790	11.462	1.669	6.260
ADIYAMAN	151.831	4.271	967	8.058	KARABÜK	123.946	5.699	1.174	10.917
AFYONKARAHİSAR	231.998	10.809	1.878	7.284	KARAMAN	101.434	3.018	701	7.152
AĞRI	83.692	2.769	872	7.011	KARS	7.758	323	60	26.904
AKSARAY	4.385	212	204	4.807	KASTAMONU	243.873	17.763	1.203	9.755
AMASYA	69.111	4.446	991	4.598	KAYSERİ	285.273	15.466	4.230	8.743
ANKARA	109.838	3.009	797	6.430	KIRIKKALE	97.117	2.640	2.822	6.056
ANTALYA	368.359	18.390	7.566	7.913	KIRKLARELİ	89.222	5.341	1.407	10.577
ARDAHAN	16.516	834	102	6.622	KIRŞEHİR	64.624	2.062	131	7.135
ARTVİN	9	1	0	907	KİLİS	16.649	496	189	5.575
AYDIN	118.474	6.360	2.277	8.335	KOCAELİ	357.039	20.349	3.056	15.960
BALIKESİR	280.600	15.745	2.036	13.434	KONYA	1.179.956	40.177	9.891	6.916
BARTIN	2.227	75	15	9.429	KÜTAHYA	262.928	9.916	3.128	7.378
BATMAN	71.410	1.661	1.158	5.222	MALATYA	21.898	1.063	534	6.946
BAYBURT	3.831	273	89	3.459	MANİSA	414.202	23.267	3.249	9.909
BİLECİK	20.590	1.009	373	7.262	MARDİN	8.591	467	603	1.913
BİNGÖL	10.175	422	136	4.969	MERSİN	33.451	1.340	656	7.930
BİTLİS	110.892	4.110	2.172	4.869	MUĞLA	27.513	1.254	353	9.358
BOLU	211.371	12.892	4.311	10.431	MUŞ	149.548	3.905	1.450	5.242
BURDUR	146.703	5.891	705	7.631	NEVŞEHİR	195.568	5.805	3.473	4.158
BURSA	338.621	19.028	5.046	15.174	NİĞDE	151.231	4.705	2.333	4.194
ÇANAKKALE	157.449	9.291	1.321	12.488	ORDU	237.287	15.317	2.400	5.988
ÇANKIRI	4.863	101	22	4.222	OSMANİYE	107.077	5.091	405	8.527
ÇORUM	240.423	6888	2.275	6.217	RİZE	2.773	233	87	3.693
DENİZLİ	284.198	11.086	4.603	7.879	SAKARYA	20.458	657	67	15.281
DIYARBAKIR	248.209	7.384	1.688	8.241	SAMSUN	265.735	15.459	3.808	8.149
DÜZCE	145.188	7.093	2.147	9.248	SİİRT	92.461	2.163	737	11.210
EDİRNE	40.268	1.887	1.182	4.603	SİNOP	10.284	885	15	13.016
ELAZIĞ	30.265	1.254	647	7.466	SİVAS	95.101	2.518	1.309	7.406
ERZİNCAN	65.835	1.817	472	6.443	ŞANLIURFA	537.706	25.854	4.001	4.250
ERZURUM	132.402	6.295	1.173	7.033	ŞİRNAK	51.984	1.488	1.709	3.692

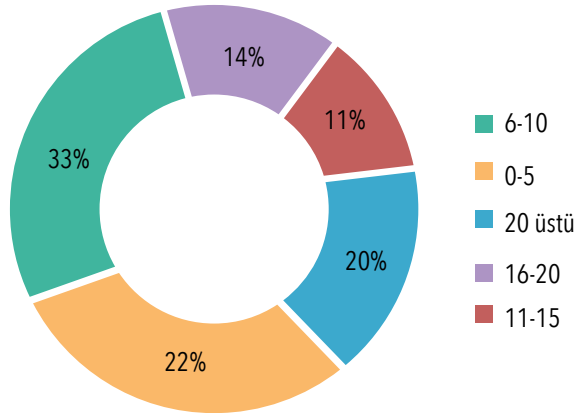
Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)	Şehir	Ciro (Bin TL)	Kâr (Bin TL)	Zarar (Bin TL)	İşletme Başı Kârlılık (TL)
ESKİŞEHİR	105.122	6.472	2.137	9.822	TEKİRDAĞ	10.484	922	298	7.812
GAZİANTEP	195.640	7.948	949	5.225	TOKAT	110.298	4.892	2.115	5.831
GİRESUN	131.398	7.524	1.859	6.024	TRABZON	172.680	6.113	1.875	9.111
GÜMÜŞHANE	40.743	1.668	262	5.364	TUNCELİ	7.961	586	184	5.427
HAKKÂRİ	11.228	299	332	3.991	UŞAK	232.204	6.632	2.367	8.569
HATAY	123.345	4.735	1.578	5.512	VAN	76.598	3.129	1.458	4.778
IĞDIR	17.206	914	251	4.355	YALOVA	30.283	1.829	575	10.954
ISPARTA	115.887	4.596	1.727	6.749	YOZGAT	235.649	8.440	1.182	6351
İSTANBUL	32.616	2.147	620	20.649	ZONGULDAK	41.528	2.706	1.038	10.738
İZMİR	839.704	34.830	11.406	9.350					

Mesleğin İnsan Kaynağı Analizi

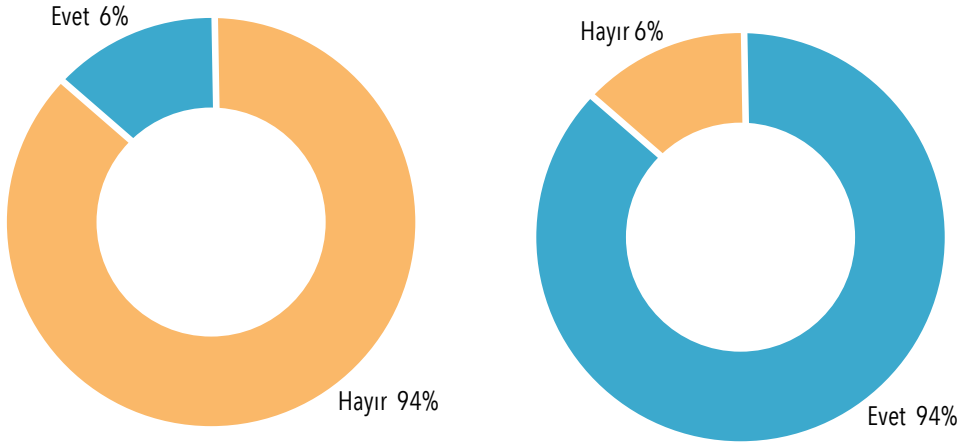
a. Şoför

Şoförlerin meslekte geçirdiği yıllar incelendiğinde ilk göze çarpan, şoförlerin %22'sinin kısa süredir (0-5 yıl) bu işi yaptığıdır (**Şekil 159**). Öte yandan meslekte tecrübelilerin payı da yüksek olarak kabul edilebilmektedir. Örneğin 15 yıldan fazla süredir kamyon şoförlüğü yapanların oranı %34'tür.

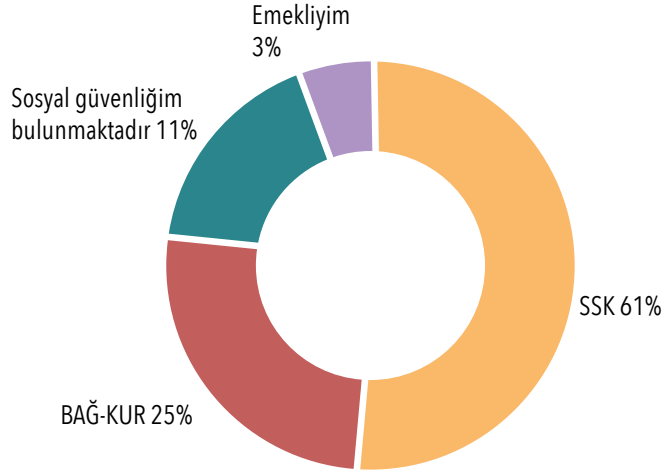
Şekil 159. Kamyon/Kamyonet Şoförü Olarak Çalışılan Yıl



Ek işte çalışma ve meslekte devamlılığa ilişkin sorularda, şoförlerin %94'ü herhangi bir ek işle uğraşmazken (**Şekil 160, Sol Panel**); %6'sı önümüzdeki iki yıl içinde bu işe devam etmeyi düşünmemektedir (**Şekil 260, Sağ Panel**). Mesleği bırakmayı düşünenlerin, niçin ayrılmak istediklerine dair sebepler sorulduğunda; şoförlük işi bulmakta zorlanmaları, emekli olmayı planlamaları ve zor çalışma koşulları cevapları alınmıştır.

Şekil 160. Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri

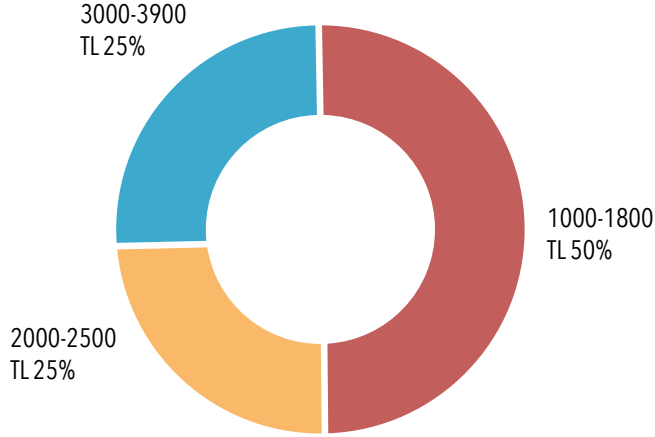
Şoförlerin sosyal güvenlik durumu incelendiğinde kayıt dışı olarak çalışanların oranı %11'dir (**Şekil 161**). Bu oran çok olarak görülmemekle beraber, emeklilerin de sigortasız olarak çalıştırılması ile meslekteki kayıt dışılık %14'e çıkmaktadır. Beklendiği üzere en büyük grup ise SSK'ya kayıtlı olanlardır.

Şekil 161. Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu

Şoförlerin mesleği bırakmayı düşünmelerinin bir başka nedeni olarak da düşük kazanca sahip olunması gösterilmiştir. **Şekil 162**, şoförlerin meslekten elde ettikleri net geliri göstermektedir. Şekle göre şoförlerin %50'si 1.000-1.800 TL aralığında gelir elde etmektedir. Diğer meslekler ile karşılaştırıldığında, tüm ulaştırma sektörü içerisinde en dar gelir skalasına sahip olan kamyon şoförleridir. Diğer mesleklerdeki şoförlerin aksine, 4.000 TL ve üzeri kazanca sahip kamyon şoförü bulunmamaktadır. Yapılan derinlemesine analizlerde, şoförlerin gelirlerinin ait oldukları hanehalklarının temel geçim kaynağı olduğu da tespit

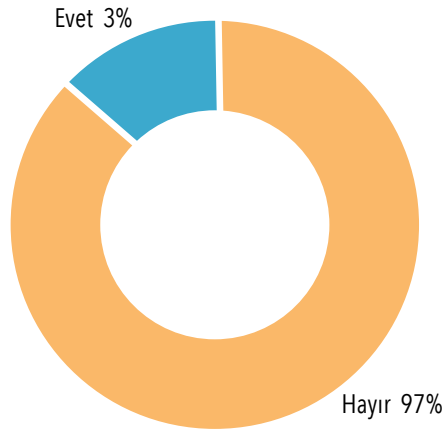
edilmiştir. Bu bağlamda genel olarak şoförlerin içinde bulundukları hanelerin çok da iyi şartlarda yaşamadıkları sonucuna ulaşılabilmektedir. Nitekim şoförlerin %72'si kazandığı gelirin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğini ifade etmiştir.

Şekil 162. Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir



Şoförlerin niteliklerini geliştirmek adına yapılması gereken önemli uygulamalardan biri şoförlere çeşitli konularda eğitim vermektir. Ancak **Şekil 163**'e bakıldığında mesleği ile ilgili eğitim alan şoförlerin oranı yalnızca %3'tür. Alınan eğitim SRC eğitimidir ve katılımcılar eğitimi faydalı bulmuşlardır. Bunun yanında katılımcıların %97'si herhangi ek bir eğitime ihtiyaçları olmadığını belirtmişlerdir. Bu cevaplar ışığında ve odak grup toplantılarında ortaya çıkan sonuçlardan, şoförlerin mesleki eğitimlerinin yeterli olmadığı; ancak eğitim aldıkları takdirde de bunu faydalı buldukları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şoförlerin belirli aralıklarla zorunlu olarak eğitime tabi tutulmaları mesleki kaliteyi geliştirebilecektir.

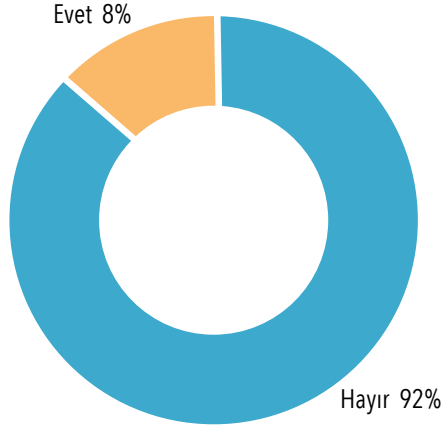
Şekil 163. Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



Yapılan ankette mesleğe ilişkin herhangi bir derneğe üye olup olmadıklarına ilişkin sorulan soruda, şoförlerin yalnızca %8'i bir derneğe üye olduğunu belirtmiştir (**Şekil 164**). Ancak %72,2'si bir meslek odasına ihtiyaçları olduğunu belirtmişlerdir. 21.06.2005 tarih ve

25852 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince şoförlerin meslek odalarına kayıt olma zorunluluğu kaldırılmıştır. Odak grup toplantılarında elde edilen bulgular ve anket sonuçları, bir çatı meslek örgütüne ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

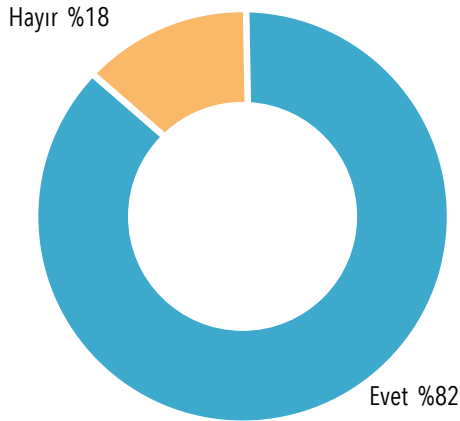
Şekil 164. Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu

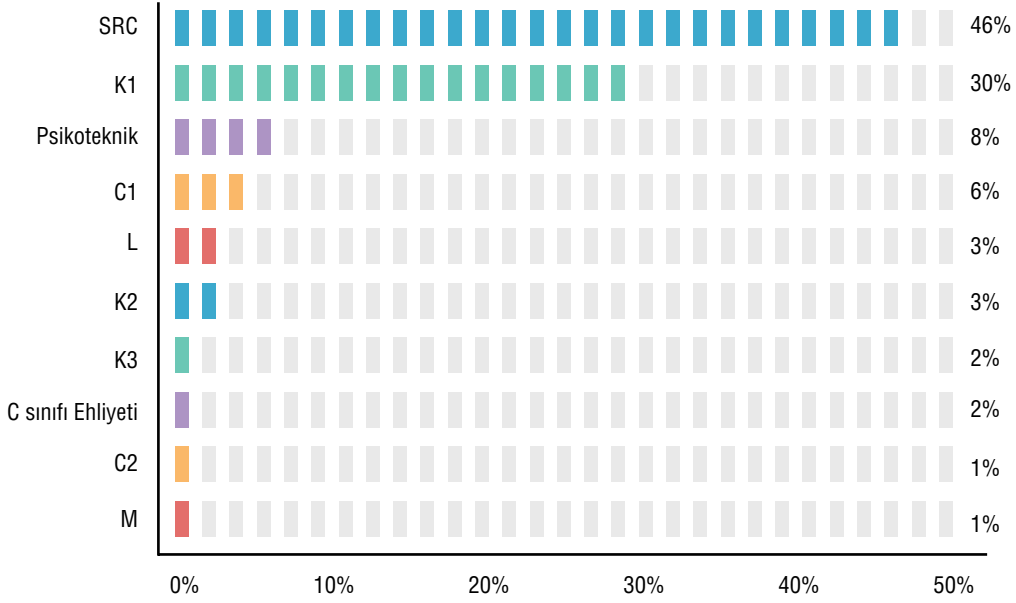


b. Esnaf

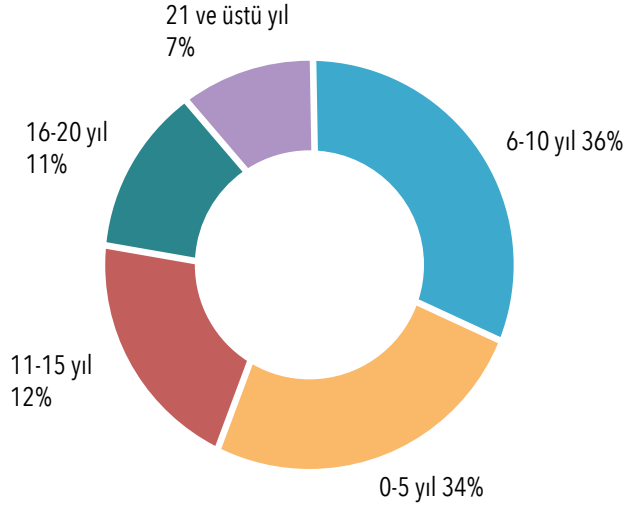
Esnafların yetki belgesine sahip olma durumları **Şekil 165**’te verilmiştir. Katılımcıların %82’si bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belge %46 ile SRC belgesidir. Bunu %30 ile K1 belgesi izlemektedir. Üçüncü yaygın belge ise psikoteknik belgesidir. (**Şekil 166**)

Şekil 165. Araç Yetki Belgesi Sahipliği

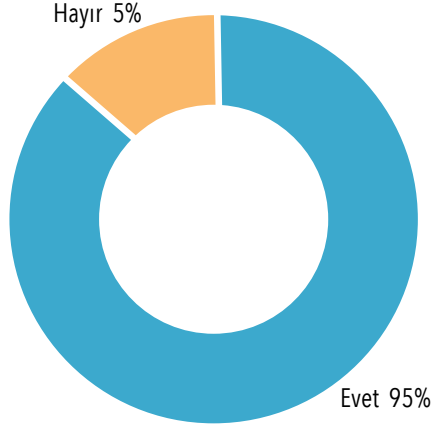


Şekil 166. Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi

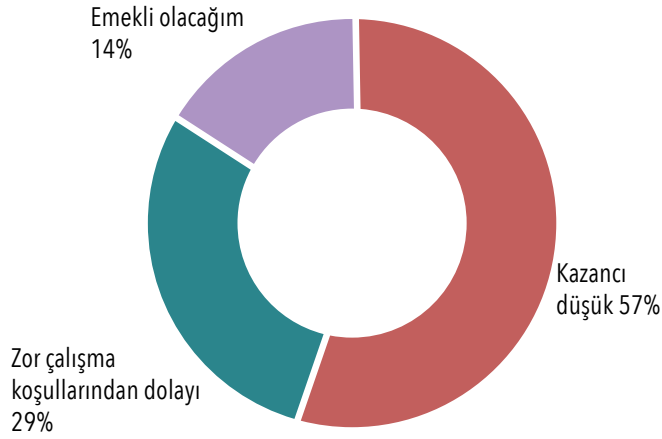
Esnafların kamyonuya sahip oldukları süreye bakıldığında (**Şekil 167**) çoğunluğun (%70), çok da uzun süredir plakaya sahip olmadığı görülmektedir (%34'i 0-5 yıl aralığında ve %36'sı 6-10 yıl aralığındadır). Yirmi yıldan uzun süredir kamyonuya sahip olanların oranı ise %7 olarak tespit edilmiştir.

Şekil 167. Kamyon/Kamyonete Sahip Olunan Süre

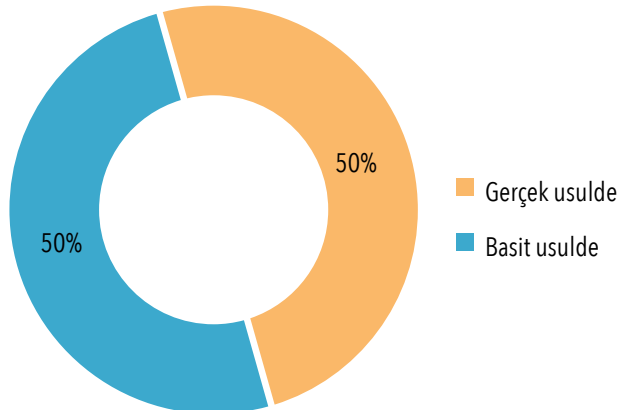
Şoförlere benzer şekilde esnaflara da önümüzdeki iki yılda bu işi yapmayı planlayıp planlamadıkları sorulmuştur (**Şekil 168**). Kamyon şoförlerinde olduğu gibi, bu işi yapmayı planlamayanların oranı düşüktür (%5).

Şekil 168. Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu

İşe devam etmemeyi düşünenlerin %57'si, kazancı düşük buldukları için mesleği bırakmayı düşünmektedir. %29 oranında esnaf, mesleği zor çalışma koşullarından; kalan %14 ise emekli olacağı için bırakmayı planladığını belirtmiştir (**Şekil 169**).

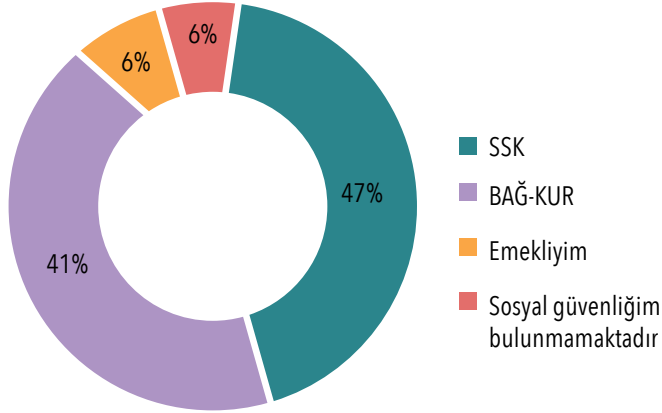
Şekil 169. Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni

Öte yandan esnafların %50'si basit usulde vergiye tabi iken, %50'si gerçek usulde vergiye tabidir.

Şekil 170. Tabi Olunan Vergi Usulü

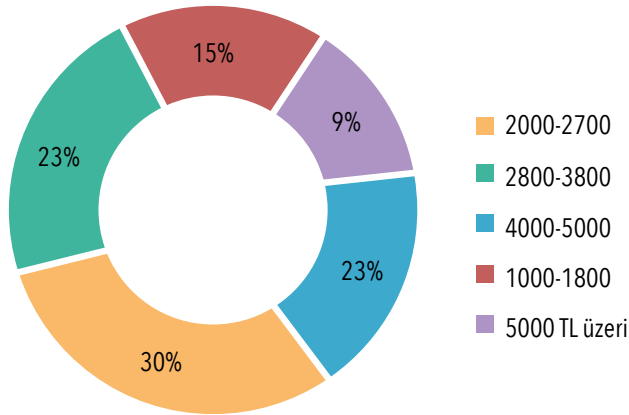
Esnaflarda sosyal güvenlik sistemine kayıtlılık incelendiğinde, esnafların %47'si SGK'ya kayıtlı iken, %41'i BAĞ-KUR'a kayıtlıdır. Emeklilerin payı ise %6'dır. Sosyal güvenliği olmayanların oranı şoförlerde %11 olarak bulunmuşken, bu oran esnaflarda görece daha olumlu olup %6 olarak tespit edilmiştir (**Şekil 171**).

Şekil 171. Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu



Şoförlere benzer şekilde esnaflar da gelirlerinin düşük olduğunu belirtmişlerdir. **Şekil 172**'ye göre 2.000 TL'nin altında geliri olduğunu ifade edenlerin oranı %15'tir. Üst gelir dilimlerindeki paya bakıldığında 5.000 TL ve üzeri geliri olan esnafların oranı %9'dur. Diğer meslekteki esnaflarla karşılaştırıldığında, kamyonculuk esnafının daha düşük gelir elde ettiği anlaşılmaktadır.

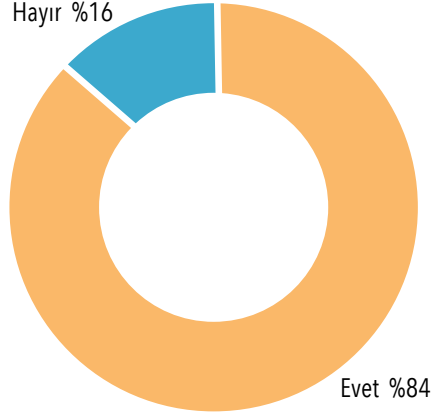
Şekil 172. Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir



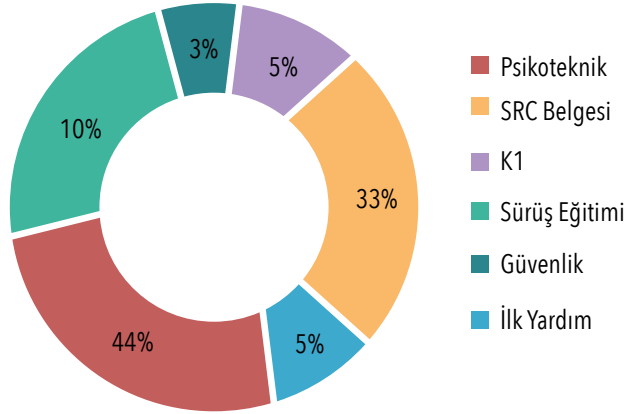
Alınan eğitime ilişkin sorular değerlendirildiğinde, kamyoncu esnafının şoförlere kıyasla daha büyük bir kısmının meslekle ilgili herhangi bir eğitim almadığı görülmüştür. Ulaştırma sektöründeki diğer mesleklerdeki şoför ve esnaflara kıyasla, kamyonculuk mesleğinde eğitim alanların oranının daha az olduğu anlaşılmaktadır. Şoförlerin sadece %3'ü eğitim alırken, esnafların %16'sı eğitim almıştır (**Şekil 173**). Esnafların aldıkları eğitimler incelendiğinde, katılımcıların %44'ünün psikoteknik eğitimi aldığı; bunu %10 ile K1 belgesi eğitiminin takip ettiği görülmektedir (**Şekil 174**). Öte yandan esnafların %70'i alınan

eğitimlerin faydalı olduğunu düşünürken, %9'u faydalı olmadığını düşünmektedir. Ancak tıpkı şoförler gibi esnafların tamamı eğitimlerin gereksiz olduğunu düşünmektedir.

Şekil 173. Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



Şekil 174. Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim



13.4.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi

Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinin icrasının teknolojik yenilikler ile doğrudan bir bağlantısı olmasa da sayısal takograf uygulaması bu bağlamda değerlendirilebilir.

Takograf Cihazları, Muayene ve Damgalama Yönetmeliği'nin 20. maddesinde yapılan değişikliğe göre 30 Haziran 2014 tarihinden sonra yurt içi ve yurt dışı ayrımı gözetilmeksizin ilk defa tescil edilecek araçlarda, takograf bulunması gerekiyorsa, mutlaka "Dijital/Sayısal" olacaktır. Ayrıca yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı üç buçuk tonu geçen araçlar, dijital takograf takmak zorundadır. Aynı yönetmeliğin kamyonculuk mesleğini doğrudan ilgilendiren geçici 3. maddesine göre "1996 model araçlar dâhil, analog ve elektronik takograf cihazları, 30 Haziran 2014 tarihinden başlayarak 5 yıllık süre içinde, sayısal takograf ile değiştirilecektir. Buna göre 1996-1998 model araçlar birinci yıl içinde; 1999-2001 model araçlar ikinci yıl içinde; 2002-2004 model araçlar üçüncü yıl içinde; 2005-2007 model

araçlar dördüncü yıl içinde; 2008 ve sonrası model araçlar beşinci yıl içinde değiştirilecektir. Belirtilen yıl içindeki ilk araç muayenesinden önce sayısal takograf ile değiştirilmesi zorunludur.” denmektedir. Daha sonra ilgili yönetmelikte belirlenen tarihler için aşağıdaki değişiklik yapılarak 7 Ocak 2016 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Anılan değişiklikte:

“(1) Yurt içinde taşımacılık yapan ve takograf kullanması zorunlu olan 1996 model ve sonrası araçlarda kullanılan analog veya elektronik takograf cihazlarının, aşağıda belirtilen sürelerde dijital takograf ile değiştirilmesi zorunludur:

- a) 1996-1998 model araçlar, 30/6/2016 tarihine kadar.
- b) 1999-2001 model araçlar, 31/12/2016 tarihine kadar.
- c) 2002-2004 model araçlar, 31/12/2017 tarihine kadar.
- ç) 2005-2007 model araçlar, 31/12/2018 tarihine kadar.
- d) 2008 ve sonrası model araçlar, 31/12/2019 tarihine kadar.” hususları yer almaktadır.

13.4.7. İlgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Meslek Kuruluşları ve Sivil Toplum Örgütleri

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye’de ulaştırma sektörüne ilişkin millî politika, strateji ve hedef belirleyen ve bunları uygulayan ilgili bakanlıktır. Bakanlığın merkez teşkilatının yanı sıra 13 adet Bölge Müdürlüğü, 3 adet Denizdibi Tarama Başmühendisliği ve 71 adet Liman Başkanlığını kapsayan taşra teşkilatı bulunmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü

Karayolları Genel Müdürlüğü, meslekle ilgili bir diğer kurumdur. Kurum tarafından uygulamaya konulan 2012-2016 Stratejik Planında belirtildiği üzere, ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik vermek amaçlanmıştır.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı

İçişleri Bakanlığına bağlı olarak çalışan Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, trafik mevzuatı, trafik güvenliği ve cezaları konularında sorumlu olup, aynı zamanda trafik tescil işlemlerini de gerçekleştirmektedir. Bu işlemler üç grupta incelenebilir:

- Araç Tescil İşlemleri
- Sürücü Belgesi İşlemleri
- Sürücü/Sürücü Adayı ve Araçlara İlişkin Kod Tablosu.

Belediyeler–Ulaştırma Koordinasyon Merkezleri (UKOME)

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 9. maddesi uyarınca büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demir yolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin

başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kurulmuştur. Koordinasyon merkezinin çalışma esas ve usulleri ile bu kurullara katılacak kamu kurum ve kuruluş temsilcileri, İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenmektedir. Bu kapsamda yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği ile merkezlerin görev ve yetkileri belirlenmiştir.

İl ve İlçe Trafik Komisyonları

Bir diğer ilgili kurum İl ve İlçe Trafik Komisyonlarıdır. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 17. maddesi hükmünce il sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, Belediye, Emniyet, Jandarma, Milli Eğitim, Karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri; valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan il trafik komisyonu; ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı ilçe trafik komisyonu kurulmuştur. Komisyonun gündem konuları vali veya kaymakamlar tarafından belirlenir ve kararları valinin onayı ile yürürlüğe girer. İl ve ilçe trafik komisyonu kararlarını bütün resmî ve özel kuruluşlar uygulamakla yükümlüdür.

Meslek Kuruluşları

a. Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu

İlgili meslek kuruluşlarının başında gelen Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK), Anayasa'nın 135. maddesine göre kanunla kurulmuş kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur. 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu hükümleri doğrultusunda çalışmalarını yürütmektedir.

b. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu

Bir diğer önemli meslek kuruluşu Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonudur (TŞOF). TŞOF; ifa edilen hizmetin iyileştirilmesi ve geliştirilmesini; trafik kazalarının azaltılmasını; şoför esnafının sorunlarının çözümünü; gerekli mevzuat değişiklik ve düzenlemelerin yapılmasını sağlamak amacıyla başta Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olmak üzere Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla iş birliği içinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

13.4.8. Mesleği İlgilendiren Mevzuat

Takograf Cihazları Muayene ve Damgalama Yönetmeliği

Söz konusu yönetmeliğin amacı, kara yolu taşımacılığı yapan araçlarda kullanılması zorunlu olan takograf cihazlarına verilecek servis hizmetleri ile takograf cihazları kullanıcılarının sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir. Yönetmeliğin 20. maddesinde yapılan değişikliğe göre 30 Haziran 2014 tarihinden sonra yurt içi ve yurt dışı ayrımı gözetil-

meksizin ilk defa tescil edilecek araçlarda takograf bulunması gerekiyorsa, takograf mutlaka “Dijital/Sayısal” olacaktır. Ayrıca yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı üç buçuk tonu geçen araçlar, dijital takograf takmak zorundadır. Aynı Yönetmelik’in kamyonculuk mesleğini doğrudan ilgilendiren geçici 3. maddesine göre “1996 model araçlar dâhil, analog ve elektronik takograf cihazları, 30 Haziran 2014 tarihinde başlayarak 5 yıllık süre içinde, sayısal takograf ile değiştirilecektir. Buna göre 1996-1998 model araçlar birinci yıl içinde; 1999-2001 model araçlar ikinci yıl içinde; 2002-2004 model araçlar üçüncü yıl içinde; 2005-2007 model araçlar dördüncü yıl içinde; 2008 ve sonrası model araçlar, beşinci yıl içinde değiştirilecektir. Belirtilen yıl içindeki ilk araç muayenesinden önce sayısal takograf ile değiştirilmesi zorunludur.” denmektedir. 7 Ocak 2016 tarihinde yayımlanan son değişiklikte Yönetmelik’in Geçici 3. maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;

“(1) Yurt içinde taşımacılık yapan ve takograf kullanması zorunlu olan 1996 model ve sonrası araçlarda kullanılan analog veya elektronik takograf cihazlarının, aşağıda belirtilen süreler içerisinde dijital takograf ile değiştirilmesi zorunludur.

- 1996-1998 model araçlar, 30/6/2016 tarihine kadar.
- 1999-2001 model araçlar, 31/12/2016 tarihine kadar.
- 2002-2004 model araçlar, 31/12/2017 tarihine kadar.
- 2005-2007 model araçlar, 31/12/2018 tarihine kadar.
- 2008 ve sonrası model araçlar, 31/12/2019 tarihine kadar.”

Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik

Yönetmelik'in amacı; insan ve eşya taşımak amacıyla ülkemiz karayollarında seyreden ve Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından tescil edilmiş olan motorlu ve motorsuz araçlar ile yabancı plakalı araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usuller ile tartı ve boyut ölçüm toleranslarını belirlemektir. Yönetmelik'in 5. maddesinde verilen ölçü ve usuller aşağıda yer almaktadır. Araçların imal tarihine bakılmaksızın yukarıda belirtilen boyutlar ve ağırlıklar uygulanır:

a) Azami genişlik

Araçların azami genişliği	2,55 metre
Frigorifik taşıtların yalnız frigorifik yapılarında	2,60 metre
Belediyelere ait trolleybüsler	2,65 metre

b) Azami yükseklik

Araçların azami yüksekliği	4,00 metre

c) Azami uzunluk

Otobüs dışındaki motorlu araçlarda	12,00 metre
Römorklarda	12,00 metre

İki dingilli otobüslerde	13,50 metre
İkiden çok dingilli otobüslerde	15,00 metre
Yarı römorklu araçlarda	16,50 metre
Mafsallı (Körüklü) otobüslerde	18,75 metre
Römorklu otobüslerde	18,75 metre
İki römorklu katarlarda	22,00 metre

ç) Azami ağırlıklar

1) Dingil ve dingil grubu ağırlıkları en çok;	
Tahriksiz tek dingilde	10 ton
Tahrikli tek dingilde	11,5 ton

İki dingilli motorlu araçlarda aks grubu ağırlığı en çok;	
Dingiller arası mesafe 1m'den az ise ($d < 1m$)	11,5 ton
Dingiller arası mesafe 1 m ile 1.3 m arası ise ($1 m \leq d < 1.3 m$)	16 ton
Dingiller arası mesafe 1.3 ile 1.8m arası ise ($1.3 m \leq d < 1.8 m$)	18 ton
Dingiller arası mesafe 1.3 m ile 1.8 m arası ise ($1.3 m \leq d < 1.8 m$) (Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onay Yönetmeliği veya Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmeliğinde belirtilen şartlarla)	19 ton
İki dingilli römork ve yarı römorklarda aks grubu ağırlığı en çok;	
Dingiller arası mesafe 1m'den az ise ($d < 1m$)	11 ton
Dingiller arası mesafe 1 m ile 1.3 m arası ise ($1 m \leq d < 1.3 m$)	16 ton
Dingiller arası mesafe 1.3 ile 1.8m arası ise ($1.3 m \leq d < 1.8 m$)	18 ton
Dingiller arası mesafe 1.8 m veya daha büyük ise ($1.8 m \leq d$)	20 ton
Üç dingilli aks grubu ağırlığı en çok;	
Dingiller arası mesafe 1.3 m veya daha az ise ($d \leq 1.3 m$)	21 ton
Dingiller arası mesafe 1.3 m ile 1.4 m arası ise ($1.3 m < d \leq 1.4 m$)	24 ton

2) Toplam ağırlıklar	
İki dingilli motorlu araçlar ve römorklarda	18 ton
Üç dingilli motorlu araçlarda (Tahrikli dingilin, çift lastikle ve havalı süspansiyon sistemi ile veya 97/27/AT Yönetmeliği'nde tanımlandığı gibi eşdeğer kabul edilen bir süspansiyon sistemi ile donatılmış olduğu veya her bir tahrikli dingilin çift lastikli olduğu ve her bir dingilin azami ağırlığının 9,5 tonu aşmadığı durumlarda 26 tondur.*)	25 ton
Üç dingilli yarı römorklu araçlarla mafsallı otobüslerde	(26 ton*)
	28 ton

Dört dingilli motorlu araçlarda	32 ton
Dört dingilli römorklu ve yarı römorklu araçlarda	36 ton
Dört dingilli yarı römorklu araçlarda yarı römork dingil grubu ağırlığı 20 ton olan araçlarda	38 ton
Beş veya daha çok dingilli yarı römorklu veya römorklu katarlarda	40 ton
40 ft. boyutunda ISO konteyner taşıyan iki veya üç dingilli yarı-römorka sahip üç dingilli motorlu araçlarda	44 ton

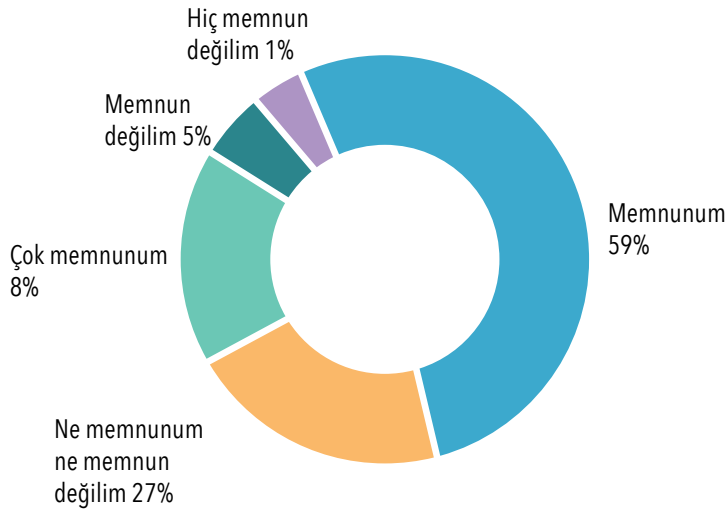
Açık Alanda Kullanılan Teçhizat Tarafından Oluşturulan Çevredeki Gürültü Emisyonu ile İlgili Yönetmelik

Yönetmeliğin amacı, insan sağlığının korunması ve iç pazarın düzgün işleyişine katkıda bulunmak üzere, açık alanda kullanılan teçhizatın yarattığı gürültüye ilişkin gürültü emisyonları standartlarının uygulanması; teknik belgeler ve bilgilerin toplanması; uygunluk değerlendirme prosedürleri ve işaretleme ile ilgili usul ve esasları belirlemektir.

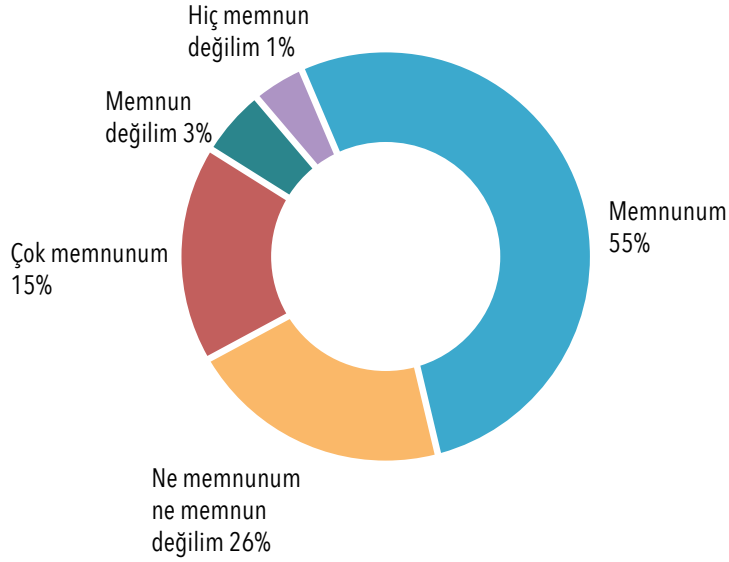
13.4.9. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri

Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu hizmetleri kullanan tüketicilerin memnuniyet seviyeleri saha çalışması sırasında ölçülmüştür. Sonuçlar aşağıda tüketicilerin konu ile ilgili farklı sorulara verdiği yanıtlar raporlanmıştır.

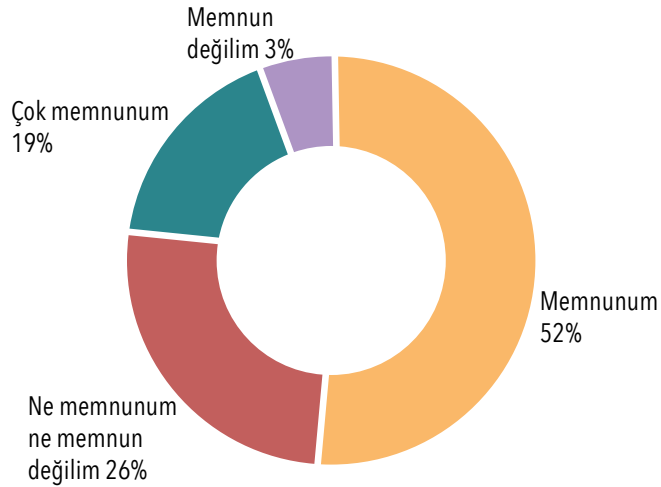
Şekil 175. Tüketicilerin Sürücülerin Trafik Kurallarına Uymaları Konusundaki Memnuniyet Durumu



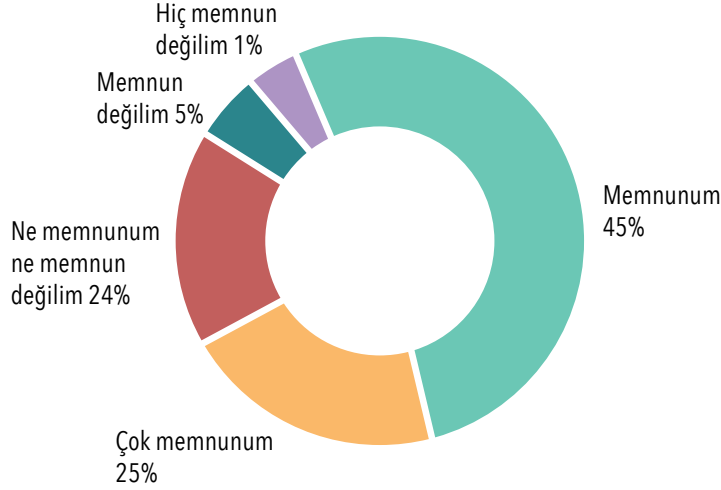
Kamyon ve kamyonetçilik mesleğinde yük taşımacılığı yapan esnaflardan hizmet alan tüketicilerin %59'u sürücülerin trafik kurallarına riayet ettiğini belirtmişlerdir. (**Şekil 175**) Trafik kurallarına uyulmamasından şikâyetçi olan tüketici oranı ise % 6'da kalmaktadır. Genel olarak tüketiciler kamyon ve kamyonetçilik mesleğinde faaliyet gösteren esnafların trafik kurallarına uymasından memnundurlar.

Şekil 176. Tüketicilerin Sürücülerin Dış Görünüşleri Hakkındaki Görüşleri

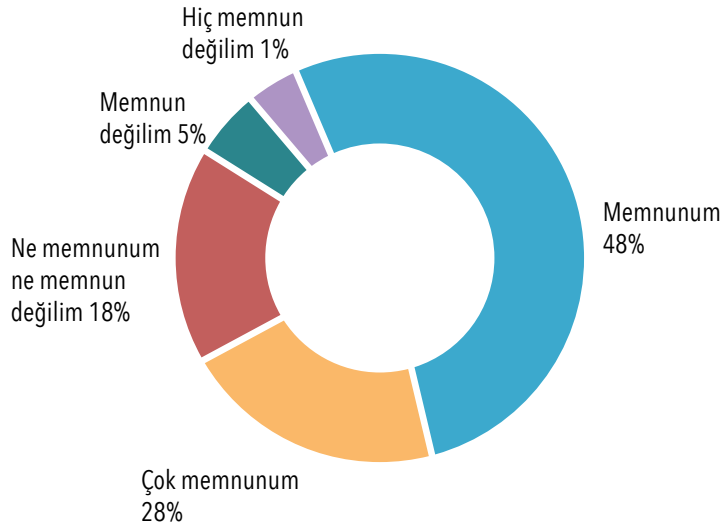
Taşımacılık hizmeti için esnaflardan hizmet alan müşterilerin büyük çoğunluğunun sürücülerin dış görünüşleri yeterli özeni gösterdiklerini düşünmektedir. **Şekil 176**'da görüldüğü üzere, tüketicilerin %70'i araç şoförlerinin dış görünüşünden memnun olduklarını dile getirmişlerdir. Memnun olmayan kişilerin oranı ise sadece %4 olarak tespit edilmiştir.

Şekil 177. Tüketicilerin Sürücüler ve Varsa Yardımcı Personel Hakkındaki Görüşleri

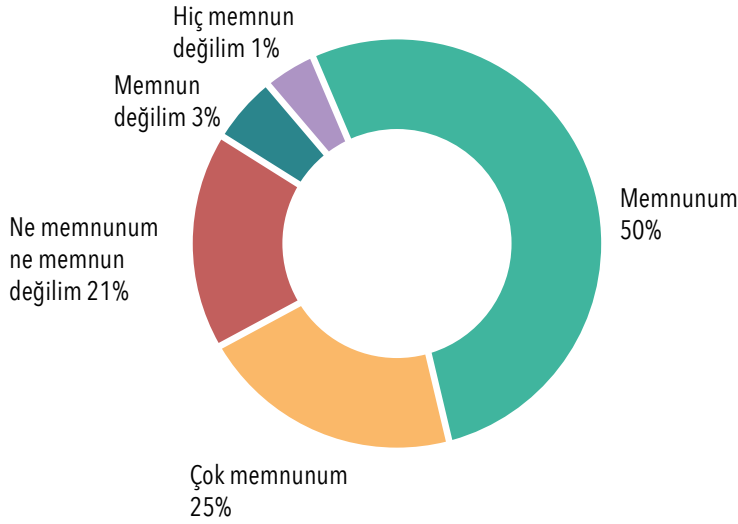
Anket katılımcılarına sürücülerin ve varsa yardımcı personelin kendileriyle kurduğu iletişimden memnuniyet durumları sorulmuştur. **Şekil 177**'de görüldüğü üzere, müşterilerin %71'i kamyon ve kamyonet sürücüleri ile yardımcı personellerinin kendileriyle kurdukları iletişimden memnun olduklarını ifade etmiştir. Katılımcıların yalnızca %3'ü kendileriyle kurulan iletişimden memnun olmadıklarını belirtmiştir.

Şekil 178. Araç İçi Güvenlik Konusunda Tüketicilerin Görüşleri

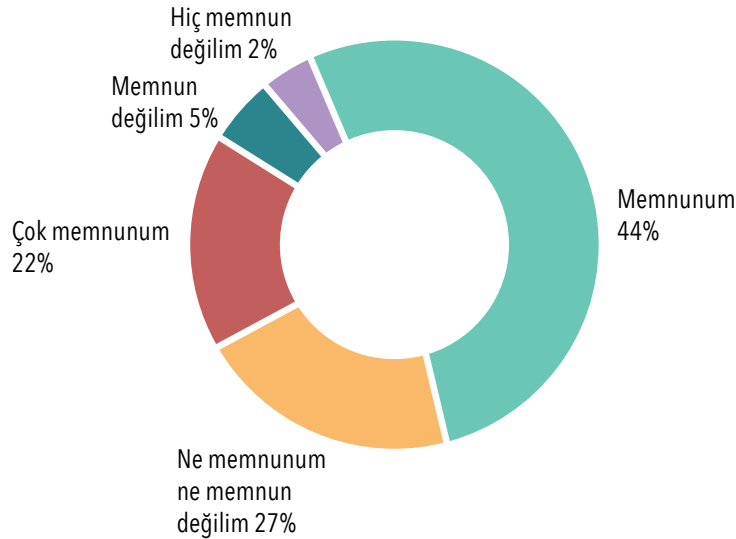
Anket katılımcılarının büyük çoğunluğu kamyon ve kamyonetlerde araç içi güvenliğin yeterli olduğunu düşünmektedir. **Şekil 178**'de katılımcıların %70'inin araç içi güvenlik düzenlemelerinden memnun olduğu, yalnızca %6'sının şikayetçi olduğu görülmektedir.

Şekil 179. Aracın Taşınacak Eşya ile Uyumu

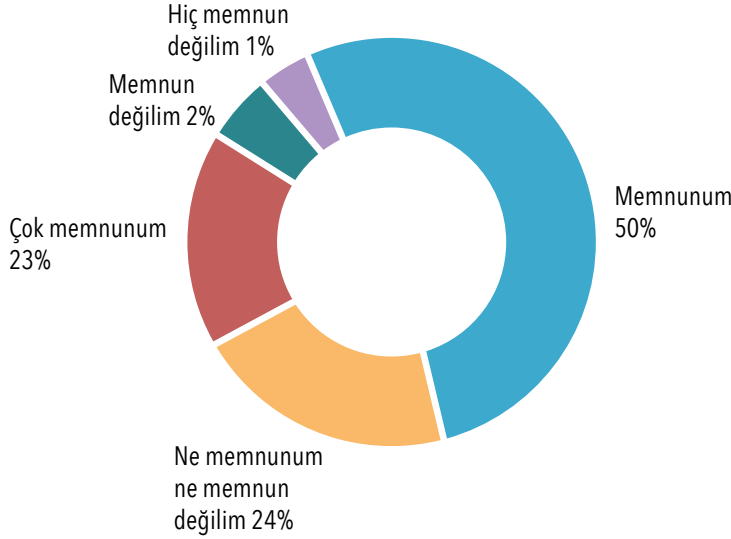
Ankete katılanların %76'sı aracın taşınacak eşya ile uyumundan memnun olduğunu ifade ederken, sadece %6'lık kısmı hiç memnun olmadığını ifade etmiştir (**Şekil 179**).

Şekil 180. Tüketicilerin Taşıma Önlemlerinden Memnuniyet Durumu

Tüketicilerin eşyaların/malların taşıma sırasında zarar görmemesi için alınan önlemlerden memnuniyet durumlarına bakıldığında %75 gibi bir memnuniyet oranıyla karşılaşılmıştır. (**Şekil 180**) Memnun olmayanların ise %4'lük bir kısmı oluşturduğu görülmüştür.

Şekil 181. Müşterilerin Ücretler Hakkındaki Düşünceleri

Kamyonculuk, kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu hizmetlerini kullanan tüketicilere aldıkları hizmet karşılığında ödedikleri ücretler hakkındaki düşünceleri sorulmuş, alınan cevaplara **Şekil 181**'de yer verilmektedir. Buna göre, tüketicilerin çoğunluğu (%66) ödedikleri ücretten memnun olduklarını belirtirken, sadece %7 lik bir kesim memnun olmadıklarını belirtmiştir. Ankete katılanların %27'si ise ücret hakkında ne memnuniyet ne de memnuniyetsizlik belirtmişlerdir.

Şekil 182. Müşterilerin İşin Zamanında Yapılmasından Memnuniyet Durumu

Ankete katılan tüketicilere alınan hizmetin söz verilen süre içinde yapılmış olmasından duydukları memnuniyet düzeyi sorulduğunda; çoğunluk (%73) memnun olduklarını belirtirken, sadece %3 lük bir kesim memnun olmadıklarını beyan etmiştir. Tüketicilerin %24’ü ise ücret hakkında ne memnuniyet ne de memnuniyetsizlik belirtmişlerdir. (**Şekil 182**)

Yukarıdaki şekillerden de anlaşıldığı üzere tüketici memnuniyeti ile ilgili memnuniyet seviyesi tüm sorgulanan alanlar için yüzde 60 civarında gerçekleşmiştir. Bir başka deyiş ile her beş müşteriden üçü, aldığı hizmetten memnuniyetini belirtmiştir. Hâl böyle olsa da karşılaştırmalı olarak bakıldığında “ödenen ücret”, “güvenlik düzenlemeleri” ve “aracın taşıyacak mal ile uyumu” en düşük memnuniyet seviyelerine sahiptir.

13.4.10. Mesleğin Rekabet Analizi

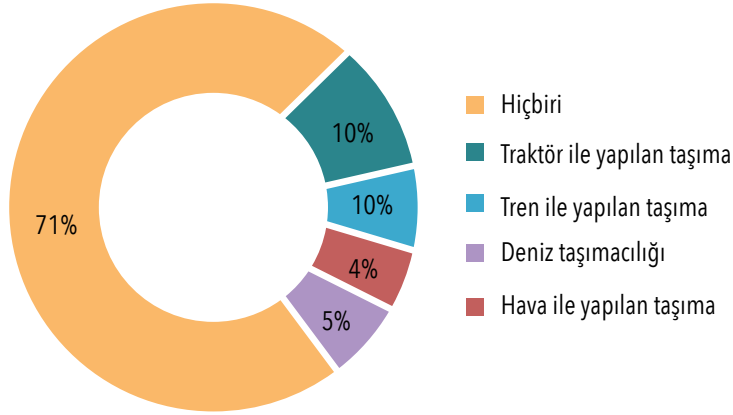
Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu sektörünün diğer sektörler ile nasıl bir rekabet ilişkisine sahip olduğunu anlayabilmek için proje kapsamında gerçekleştirilen esnaf ve müşteri anketlerinden elde edilen sonuçlar kullanılmış ve rekabet analizine ait aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede, mevcut toplu taşıma araçları arasında rekabet değerlemesinde, müşteriler ve sektöre yeni giriş başlıkları altında mesleğin rekabet analizine yer verilmektedir.

Rakipler

Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğini icra eden şoför ve esnafa proje kapsamında yapılan saha çalışması sırasında “Şimdi sayacağım araçlardan hangisi, olumsuz olarak günlük iş yapma kapasitenizi en fazla etkilemektedir?” sorusu yöneltilmiştir.

Şekil 174 bu soruya verilen yanıtları göstermektedir.

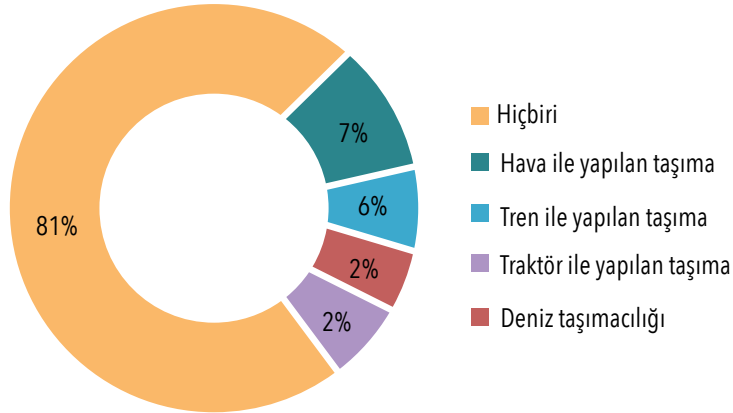
Şekil 183. Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar



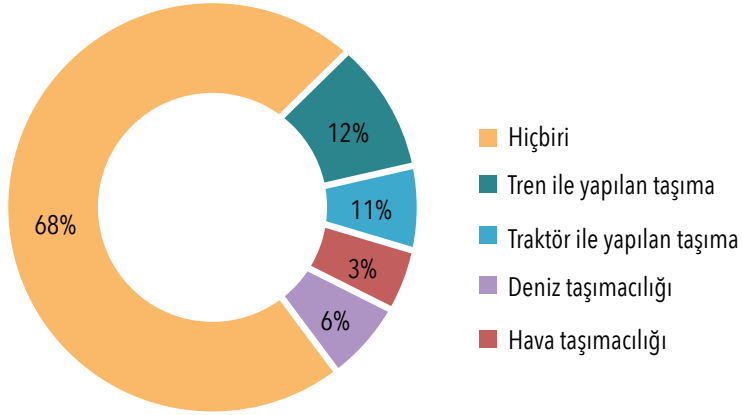
Şekil 183'ten de anlaşılacağı üzere, bu mesleği icra eden esnaf ve şoförlerin önemli bir çoğunluğu diğer taşımacılık sektörlerini bir tehdit olarak görmemektedir. İş yapma kapasitesini etkileyen sektörler arasında traktör ve tren ile yapılan taşımacılık öne çıkmakta; hava ve deniz taşımacılığı, kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği için önemli bir tehdit olarak algılanmamaktadır.

Toplam 180 kişi üzerinden yapılmış yukarıdaki analiz esnaf ve şoför olarak ayrıştırıldığında da benzer bir tablo karşımıza çıkmaktadır. **Şekil 184** esnafın, **Şekil 185** ise şoförlerin konuya yaklaşımını göstermektedir.

Şekil 184. Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar (Esnaf Algısı)



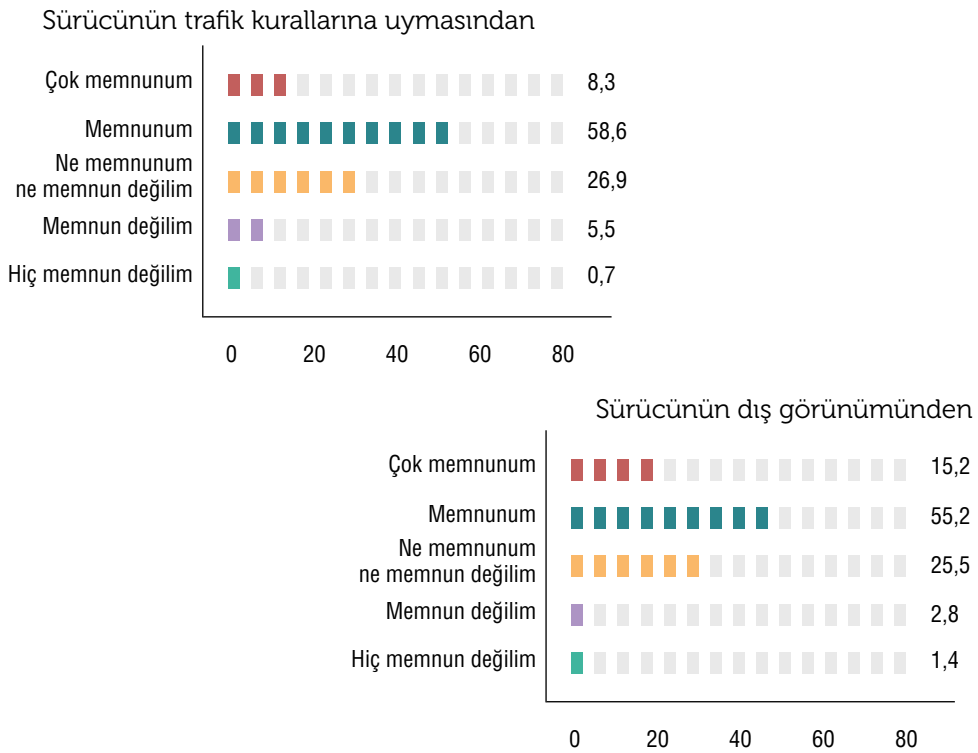
Şekil 185. Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar (Şoför Algısı)



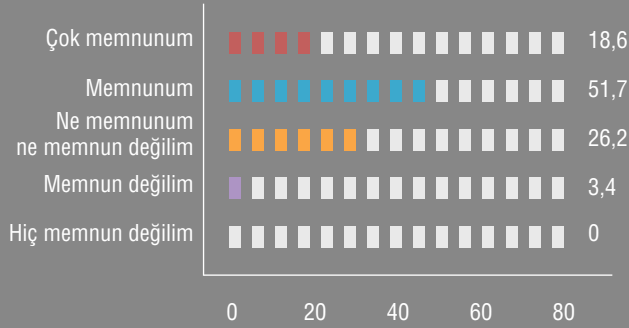
Müşteriler

Aynı saha çalışmasında kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu hizmetlerinden yararlanan müşterilere de bir dizi soru sorulmuştur. Bu sorulardan ilki memnuniyet seviyesi ile ilgilidir. Aşağıdaki grafiklerden de anlaşılacağı üzere müşterilerin önemli bir kısmı kamyon ve kamyonet ile yapılan taşımacılık hizmetlerinden memnun görünmektedir.

Şekil 186. Kamyon ve Kamyonet ile Yapılan Taşımacılık ile İlgili Farklı Alanlardaki Memnuniyet Seviyeleri



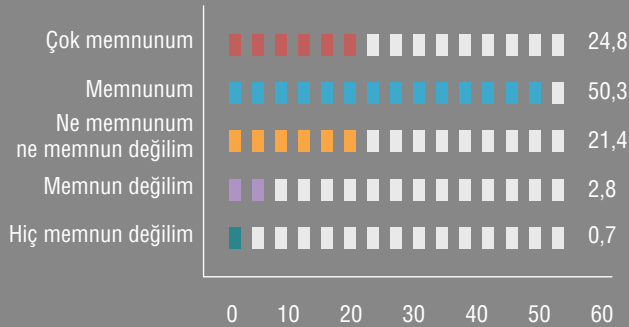
Sürücünün ve varsa yardımcı personelin benimle olan iletişiminden



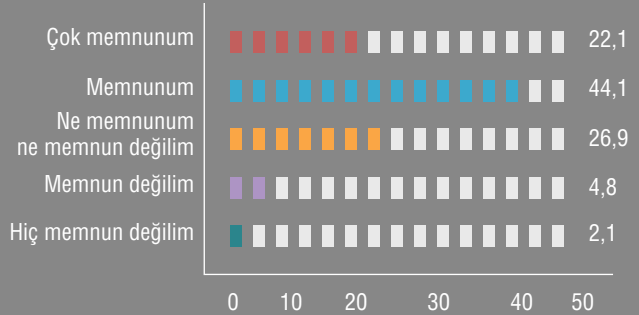
Araç içi güvenlik düzenlemelerinden



Eşyaların/malların taşıma sırasında zarar görmemesi için alınan önlemlerden



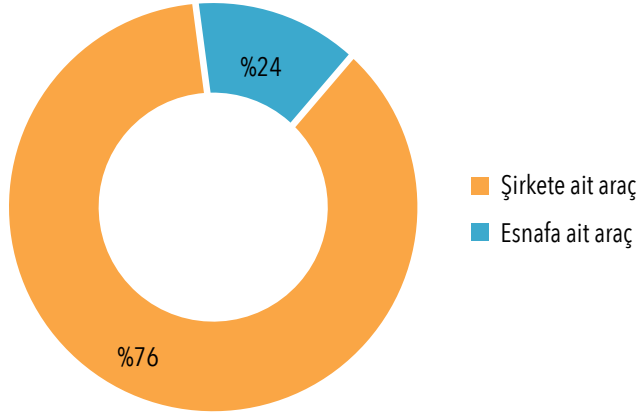
Yapılan iş için ödediğim ücretten



Tüm Kriterler Ortalaması

Saha çalışmasından anlaşılmaktadır ki kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu hizmetlerinden faydalanan müşteriler bu hizmeti daha fazla esnafa ait araçlar ile yapmayı tercih etmektedir (**Şekil 187**). Ancak hatırlanması gerekir ki saha çalışmasında, kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinin müşterileri olarak organize sanayi bölgesi işletmeleri, sebze meyve alım satımı ile ilgilenen ticaret erbabı gibi kesimler seçilmiştir.

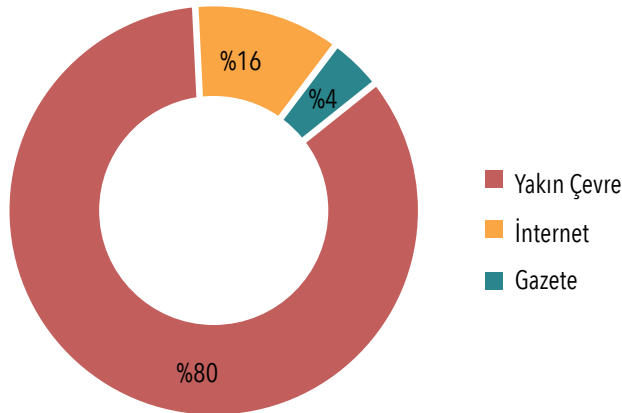
Şekil 187. Taşıma İçin Esnaf veya Büyük Şirket Tercih



Sektöre Yeni Girişler

Yakın çevreden alınan tavsiyelerin kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu için çok önemli olduğu yapılan saha çalışmasında ortaya çıkmıştır (**Şekil 188**).

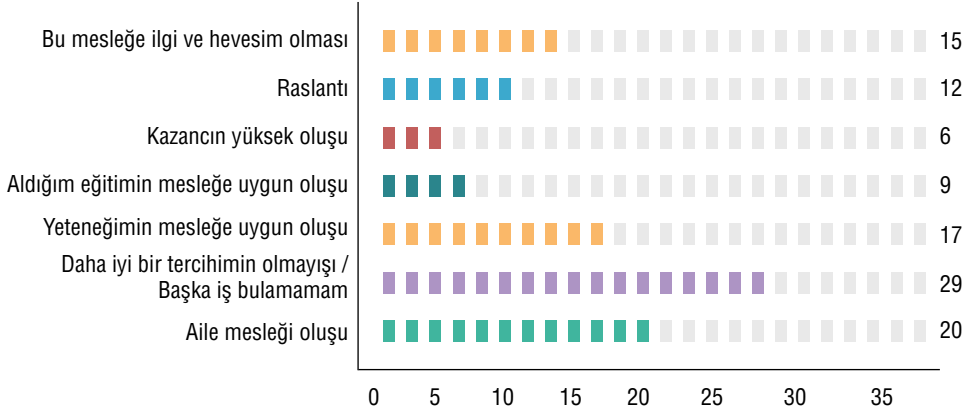
Şekil 188. Sektöre Yeni Girişler



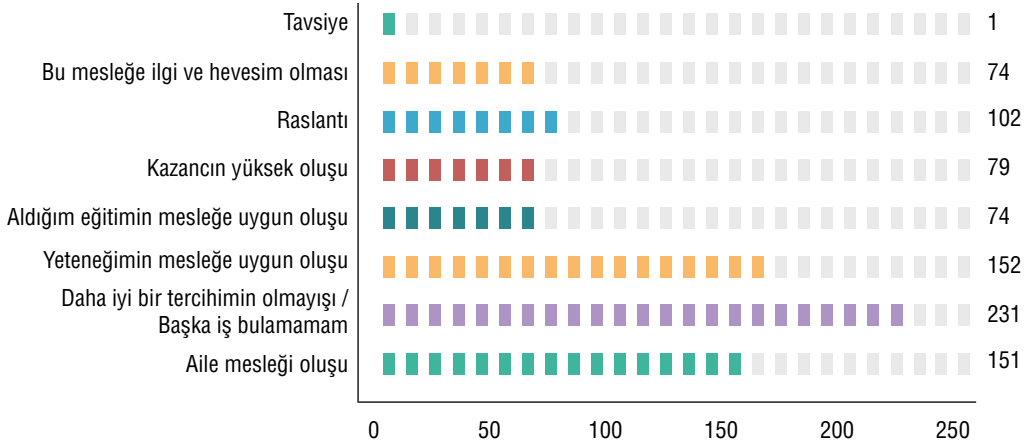
Sektöre yeni girişleri incelerken ilk olarak kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleklerinin ne için tercih edildiğini anlamak önemlidir. **Şekil 189** ve **Şekil 190** sırasıyla şoförlerin ve esnafın mesleği tercih etme nedenlerini vermektedir. Ankette katılımcılardan mesleği seçmelerindeki en önemli üç etkeni sırayla belirtmeleri istenmiştir.

Bu değişken raporlanırken, kişilerin ilk tercih etme nedenine üç, ikinci tercih etme nedenine iki ve üçüncü tercih etme nedenine bir vermek suretiyle toplam tercih puanları oluşturulmuştur. **Şekil 189** ve **Şekil 190**'da her bir kriter için hesaplanmış bu puanlar verilmiştir.

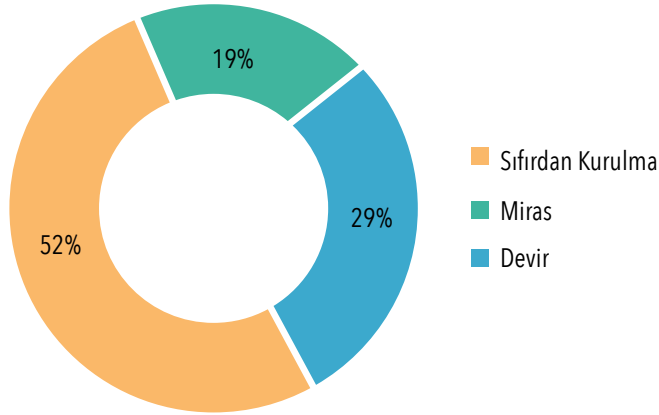
Şekil 189. Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğini Seçme Sebebi (Şoför)



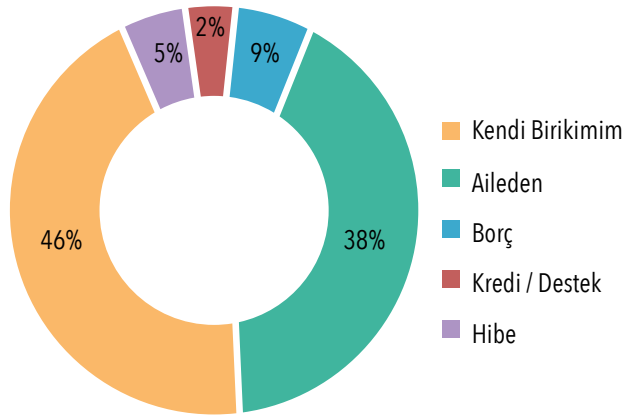
Şekil 190. Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğini Seçme Sebebi (Esnaf)



Şekil 189 ve **Şekil 190**'dan anlaşılmaktadır ki, daha iyi bir iş bulunamadığı için kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği seçilmektedir. Bu sonuç hem odak grup çalışmaları hem de tescil terkin sayıları ile paralellik göstermektedir: Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleği tercih edilen değil, çaresizlikten yapılan ve daha iyi bir olanak doğduğunda bırakılması muhtemel bir meslek olarak karşımıza çıkmaktadır.

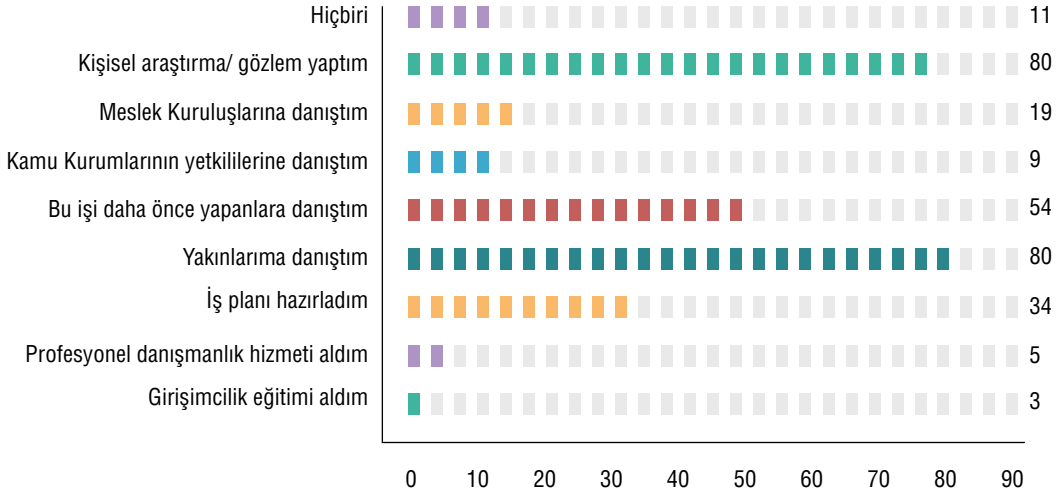
Şekil 191. Esnafların İşe Başlangıç Şekli

İşe başlayanların başlangıç sermayelerinin ise çoğunlukla iç finansmanla karşılandığı (%46 kendi, %38 aile), dışarıdan kaynağa çok başvurulmadığı görülmektedir (**Şekil 192**). Bu durum Türkiye'deki yüksek faiz oranlarının bir sonucu olabilir.

Şekil 192. İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı

Şekil 193'de esnafların işe başlarken yaptıkları hazırlıklara ilişkin kriterlerin, **Şekil 189** ve **Şekil 190** için anlatıldığı şekilde hesaplanan tercih puanları verilmektedir. Buna göre esnaflar işe başlarken çoğunlukla ya yakınlarına danışmakta ya da kendileri araştırma yapmaktadır. Bunlardan sonra yoğun olarak yapılan bir hazırlık da işi daha önce yapanlara danışmak olarak ifade edilmiştir. Öte yandan anket verilerine göre, esnafların işe girerken profesyonel kanalları çok kullanmadığı görülmüştür.

Şekil 193. İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar



13.4.11. Mesleğin SWOT Analizi

Güçlü Alanlar

- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının, ekonominin her sektörü ile temas ederek iş yapıyor olmasından kaynaklı iş çeşitliliği
- Yasa ile kurulmuş, kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının çıkarlarını temsil eden odalar, kooperatifler, federasyon ve Konfederasyonun varlığı
- Genelde mikro/öz sermaye ile iş yapıldığından ekonomiye devlet yardımı olmadan yaptığı katkı
- Ülke çapında geniş ve yaygın faaliyet alanı
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının kendi faaliyetini kendisinin ücretlendirebilmesi
- Devlet ve özel sektör kaynaklı kredi ve destek mekanizmaları
- Girişimci yetiştirme potansiyeli

Zayıf Alanlar

- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının AB müktesebatı ile gündeme gelen değişikliklere hazır olmaması ve bu durum sonucu ilgili düzenlemeler (dijital takograf, SRC belgesi vb.) hakkında oluşmuş negatif tutum ve davranışlar
- Sektöre girişin düzenlenmemiş olması nedeniyle oluşan arz fazlası
- Arz fazlası nedeniyle oluşan sert rekabet ve bu rekabeti düzenleyen kuralların bulunmaması
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının ortak hareket etme yerine, sorunlara bireysel çözümler bulmayı tercih etmesi
- Özellikle lojistik alanında faaliyet gösteren büyük firmalar ile rekabet gücünün bulunmaması

- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının faaliyetlerini yürütürken uzun dönemli planlar yerine, günü kurtaran çözümlere yönelmesi
- Gerek devlet gerekse özel kaynaklı destek ve kredi olanaklarına ulaşma ve faydalanma sırasında yaşanan sorunlar
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının, ekonomik ve sosyal boyutlarının saptanması ile ilgili yaşanan sorunlar
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının, odalar ve benzer örgütler tarafından sunulan eğitim vb. olanaklardan yeterince faydalanmaması
- Yaşanan sorunların hepsinin devlet kaynaklı olarak düşünülmesi
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının işini yürütebilmesi için gerekli olan mesleki yeterliliklerin belirlenmemiş olması
- İş geliştirme, çeşitlendirme, kalite artırımı gibi kârlılık arttırıcı faaliyetlere karşı olan ilgisizlik
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafına karşı toplumda bulunan ön yargı
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının özellikle sosyal güvenlik ile ilgili düzenlemeleri ihmal etmesi
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının sorunları ile ilgilenen meslek kuruluşlarının siyasa yapıcılar üzerindeki etkisinin sınırlı olması
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının faaliyetlerini yürütürken yaşadığı yüksek maliyetli pratikler (kasko, sigorta, akaryakıt fiyatları vb.)

Fırsatlar

- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının AB'ye uyum süreci içerisinde yeniden yapılanma ve güncelleme süreçleri yaşaması
- AB ülkeleri içerisindeki ve diğer uluslararası uygulamaları kapsayan iyi uygulamalardan yararlanma
- Genel olarak esnaf ve sanatkârları ekonomik yapı içinde yaşatma ve destekleme eğiliminin kanunlar ile garanti altına alınmış olması
- Siyasa yapıcıların esnaf sorunlarına olan ilgisi ve çözüm arayışları
- Artan sosyal güvenlik uygulamalarının kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafını da içermesi
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının genellikle aile üyelerinden oluşmasından doğan istihdam ortamı
- Hükümet programlarında bulunan esnafı korumaya yönelik çabalar

Tehditler

- Kayıt dışılık
- Oda ve benzeri örgütlenmelere duyulan güvensizlik

- Komisyonculara duyulan mecburiyet
- Meslekten çıkma isteğinin yüksek olması
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının faaliyetlerini denetleyen emniyet, bakanlık, belediye gibi birimlerin yetki alanlarının belirgin olmaması veya çakışması
- Kurumlar arasındaki iletişim ve koordinasyon eksikliği
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının mesleğine ilişkin çalışma saatlerinin bulunmaması, uzun çalışma saatleri gibi sorunlar
- Günümüz iktisadi yapısı içerisinde esnaf örgütlenmeleri yerine, büyük şirketlerin tercih edilmesi
- Farklı devlet kurum ve kuruluşları tarafından gündeme getirilen yeni düzenlemeler sırasında kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının görüşlerinin sınırlı şekilde temsili
- Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafının yaptığı işe olan talebin, alternatif kaynaklara yönelmesi
- Şoförlerin esnaf statüsü ile faaliyet gösterememesi
- Denetimsizlik sonucu oluşan haksız rekabet pratikleri
- İktisadi alanda yaşanan sorunların kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafına yansması

13.4.12. Mesleğe Özgü Sorunlar

Dijital (Sayısal) Takograf Zorunluluğu

Takograf Cihazları Muayene ve Damgalama Yönetmeliği'nin 20. maddesinde yapılan değişikliğe göre 30 Haziran 2014 tarihinden sonra yurt içi ve yurt dışı ayrımı gözetilmeksizin ilk defa tescil edilecek araçlarda, takograf bulunması gerekiyorsa, takograf mutlaka "Dijital/Sayısal" olacaktır. Ayrıca yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı üç buçuk tonu geçen araçlar dijital takograf takmak zorundadır. Aynı yönetmeliğin kamyonculuk mesleğini doğrudan ilgilendiren geçici 3. maddesine göre "1996 model araçlar dâhil, analog ve elektronik takograf cihazları, 30 Haziran 2014 tarihinden başlayarak 5 yıllık süre içinde, sayısal takograf ile değiştirilecektir. Buna göre 1996-1998 model araçlar birinci yıl içinde; 1999-2001 model araçlar ikinci yıl içinde; 2002-2004 model araçlar üçüncü yıl içinde; 2005-2007 model araçlar dördüncü yıl içinde; 2008 ve sonrası model araçlar, beşinci yıl içinde değiştirilecektir. Belirtilen yıl içindeki ilk araç muayenesinden önce sayısal takograf ile değiştirilmesi zorunludur." denmektedir. Daha sonra ilgili yönetmelikte Yönetmelik'te belirlenen tarihler için aşağıdaki gibi bir değişiklik yapılarak 7 Ocak 2016 Perşembe günü Resmî Gazete'de yayımlanmıştır:

"(1) Yurt içinde taşımacılık yapan ve takograf kullanması zorunlu olan 1996 model ve sonrası araçlarda kullanılan analog veya elektronik takograf cihazlarının, aşağıda belirtilen sürelerde dijital takograf ile değiştirilmesi zorunludur:

- a) 1996-1998 model araçlar, 30/6/2016 tarihine kadar.

- b) 1999-2001 model araçlar, 31/12/2016 tarihine kadar.
- c) 2002-2004 model araçlar, 31/12/2017 tarihine kadar.
- ç) 2005-2007 model araçlar, 31/12/2018 tarihine kadar.
- d) 2008 ve sonrası model araçlar, 31/12/2019 tarihine kadar.”

Esnaf, uygulamanın ilk aşamasında, konu ile ilgili kendisine yeterli bilgilendirme yapılmadığından şikâyetçidir. Daha da önemlisi kamyoncu esnafının sahip olduğu araçların çoğunlukla eski model olmasından dolayı, bu araçlara elektrik ve mekanik aksamlarındaki yetersizlik ve uyumsuzluklar sebebiyle dijital takograf takılması uygun değildir.

İlgili Kurum Görüşü

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının yetkilileri konu ile ilgili yönetmeliğin 2010 yılında çıktığını (21/5/2010 tarihli ve 27587 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik) daha sonra 2012 yılında ise bu yönetmelikte değişikliğe (12/1/2012 tarihli ve 28171 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Takograf Cihazları Muayene ve Damgalama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik) gidildiğini ifade etmişlerdir. Yetkililere göre bu iki düzenleme ile uygulama net bir şekilde tasarlanmış ve yürütülmeye başlanmıştır. Bu yönetmeliklerde dijital takograflara dönüşüm, 2014 yılında tamamlanacak şekilde düzenlenmiş olsa da, meslek kuruluşlarından gelen talepler doğrultusunda ertelenmiştir.

Bakanlık yetkilileri, bilgi alınan esnafın aksine, dijital takografların eski model araçlara da uygulanabildiğini belirtmişlerdir. Bakanlık yetkilileri ayrıca, dijital takograflar dışındaki takografların kayıtlarına dışarıdan müdahale edilebildiğinden, bunların güvenilir olmadığını; dolayısıyla bu takografların 2006 yılından sonra tip onayı alamadığını eklemişlerdir. Yetkililer bu dönüşümün kara yolları güvenliği açısından kaçınılmaz olduğunu; fiyatların düşmesi için yerli üretim çalışmalarının devam ettiğini de belirtmişlerdir.

Çözüm Önerisi

Bilindiği üzere sektörde faaliyet gösteren esnaf hâlihazırda elinde bulundurduğu araçları düzenli olarak yenilemektedir. Dijital takograf konusundaki dönüşüm zorunluluğunun yeni araç alımında aranması hâlinde hem esnafa fazladan bir yük getirmeyecektir, hem de dönüşüm daha kolay takip edilebilir hâle gelecektir.

C2 Belgesinin K1 Belgeli Araçlara Dezavantaj Yaratması

K1 belgesi ve C2 belgesi sahipleri arasında bazı çıkar çatışmaları bulunmaktadır. C2 yetki belgesi, uluslararası ve yurt içi ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişiler verilmektedir. Ancak C2 belgesine sahip araçların yurt dışına çıkabilmesi, iki ayrı noktada aynı pazardan beslenen K1 belgesine sahip esnafın aleyhine sonuçlar doğurmaktadır. Birinci nokta olarak C2 belgesine sahip esnaf ucuz akaryakıt avantajına sahip olması nedeniyle, K1 belgesi sahibi kamyoncu esnafı için haksız rekabet oluşturmaktadır. Esnaf, C2 belgesine sahip araçların akaryakıtlarını yurt dışından yarı fiyatına alarak, K1 belgeli araçları pazarın

dışına ittiğini iddia etmektedir. İkinci nokta ise C2 yetki belgeli araçların yurt dışı haricinde yurt içinde de taşıma yapmalarını engelleyecek herhangi bir düzenleme bulunmayışıdır.

İlgili Kurum Görüşü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri C2 belgesi ile yurt içi taşımacılık yapılıp yapılmadığını takip edecek bir mekanizmanın kurulmasının neredeyse olanaksız olduğunu belirtmiştir. Bakanlık yetkilileri C2 belgesinin K1 belgesine kıyasla daha zor edinilen bir belge olduğunu, dolayısıyla C2 belge sahiplerinin yurt içi taşıma yapmasının “müktesep hak” olarak kabul edilebileceğini belirtmişlerdir. Yetkililer ayrıca C2 belgeli araçların yurt içi taşımacılığındaki payının ihmal edilebilecek büyüklükte olduğunu da ekleyerek konu ile ilgili bir düzenleme yapma planlarının bulunmadığını bildirmiştir.

Çözüm Önerisi

Konu hakkında esnaf ile ilgili Bakanlığın ifadeleri birbiri ile uyuşmamaktadır. C2 belgesi ile yapılan yurt içi taşımacılığın hacmi saptandıktan sonra, eğer sorunlu bir durum tespit edilirse, Bakanlığa konu ile ilgili mevzuat değişikliği önerilebilir.

K1 Yetki Belgesine Ait Sorunlar

Karayolu Taşıma Kanunu’nu, Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği, kamyonculuk mesleğini ilgilendiren birçok düzenleme içermektedir. Bu kapsamda yurt içinde yolcu ve yük taşımacılığı yapan gerçek ve tüzel kişilere bazı yetki belgeleri alma zorunluluğu getirilmiştir. Hâl bu olmasına rağmen özellikle kamyonculuk mesleğini ilgilendiren belgelerin, hem edinilme süreçlerinde (fiyatların yüksekliği, tonaj zorunlulukları vb.) hem de sonrasında (belge yenileme, tahdit, devir vb.) sıkıntılar yaşanmaktadır.

İlgili Kurum Görüşü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri, tüm düzenlemelerin, Avrupa Birliği müktesebatı içerisinde ve serbest piyasa koşullarının gerekleri doğrultusunda yapıldığını belirtmişlerdir. Örneğin esnaf ile yapılan toplantılarda dile getirilen arz fazlası sorunu, Bakanlık yetkilileri tarafından bir “serbest piyasa dengesi sorunu olarak” nitelendirilmektedir. Durum böyle olunca hâlihazırda gerçekleşmekte olan sektörden çıkışlar Bakanlık tarafından bir sorun olarak nitelendirilmemektedir.

Çözüm Önerisi

İlgili bakanlık esnafın sorunlu olarak tanımladığı alanları sorun olarak görmemektedir. Bu bağlamda, esnaf odalarının ilgili bakanlıklara esnafın sorun olarak nitelendirdiği uygulamaları daha iyi anlatması, bu bakanlıklar üzerinde daha fazla baskı kurması ve esnafın taleplerine daha fazla yer açması bir zorunluluk hâline dönüşmektedir. Hâlihazırda yurt içi ticari eşya taşımacılığı yapmak için gerekli olan K1 belgesi 2016 yılında 19.372 TL olup, özmal kamyonet cinsi taşıtlarının azami yüklü ağırlıkları toplamının 30 tondan az olması gerekmektedir. Bu temel şartları yerine getirmeyen esnaf bu durumda belgesiz olarak çalışmayı tercih etmektedir. Katılımcılar hâlen Ankara içinde yetki belgesi olmadan taşımacılık yapan 6000 civarında esnaf olduğundan bahsetmektedir. Katılımcılar sadece il içinde

taşıma yapacak olan ve azami yükü 3,5 tonu geçmeyen araçlar için düzenlenmiş olan yıldızlı K1 belgesinin de kullanılamaz durumda olduğundan bahsetmiştir. Esnaf, yıldızlı K1 ile il dışına nakliye yapamamaktadır. Daha da önemlisi şu anda kullanılan kamyonetlerin kendi çıplak ağırlıkları 3,5 ton civarı geldiğinden, herhangi bir yük taşındığında 3,5 ton azami sınır aşılmakta ve esnafa ceza kesilmektedir.

Daha önceki odak grup çalışmalarında olduğu gibi bu çalışmada da katılımcılar yetki belgelerinin devredilememesinden şikâyetçi olmuşlardır. Şu andaki düzenlemelere göre K1 belgesi, sadece birinci derece akrabalara ve bazı özel koşullar (şirkette yüzde 25 hisse sahibi olma, şirket kuruluş tarihinin belge edinim tarihinden sonra olması gibi) yerine getirildiğinde şirketlere devredilebilmektedir.

Tonaj Kısıtlamaları

K1 belgesi ile ilgili, ancak özellikle kamyonetçilik mesleğini ilgilendiren diğer bir sorun “yıldızlı K1” belgesi ile ilgilidir. İl/şehir sınırları içinde toplam yüklü ağırlığı 3,5 tonu aşmayan kamyonet türü araçlarla yapılacak olan ticari amaçlı eşya taşımacılığı faaliyetleri için yıldızlı K1 yetki belgesi gerekmektedir. Şehir içi taşımacılıkta kullanılan kamyonetlerin istiap haddinin 1980’li yıllarda çıkan kanunlar kapsamında 3.500 kg olarak belirlendiği, ancak mevcut durumda kullanılan araçların çıplak ağırlıklarının dahi bu sınıra çok yakın değerlerde olduğu bilinmektedir. Şu anda piyasada bu iş için kullanılabilecek araçların önemli bir kısmı depoları, tüm yağları ve silecek suları dolu olarak 2.000 kilo civarında çekmektedir. Bu miktarın üzerine yolcu ve şoför de eklendiğinde en hafif yüklerin taşınmasında bile bahsi geçen sınırın aşılması durumu ile karşılaşmaktadır.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri konu ile ilgili 8 Kasım 2012 yılında çıkan 28461 sayılı Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik’e referans ile bazı esnetmelerin yapıldığını hatırlatmışlardır. Buna göre 3.500 kilo olarak tanımlanmış olan istiap haddi, günümüz gerekliliklerine göre bir nebze de olsa güncellenmiş görünmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkililerine göre bu sorun, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının tip onaylarına ilişkindir.

Çözüm Önerisi:

Sorunun çözülebilmesi için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ortak bir çalışma yaparak, hangi araçlara kamyonet denilip denmeyeceği konusunda fikir birliğine varması uygun olacaktır. Ancak bu şekilde yapılacak çalışmalar ile günümüzde kullanılan araçlara uygun istiap hadlerinin belirlenmesi mümkün olabilir.

Kayıt Dışı Komisyoncular

Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 6. maddesinin 7. fıkrasında H türü yetki belgesinin verilme şartları tanımlanmıştır. Ancak H1 belgesine sahip nakliyat komisyoncu sayısının çok

az olması, genelde kamyoncuların H1 belgesine sahip olmayan kayıt dışı komisyoncular ile çalışması sorununu ortaya çıkarmıştır. Kayıt dışı komisyoncu olarak çalışan kişiler denetlenmelidir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının konu ile ilgili bir çalışması bulunmamaktadır.

Çözüm Önerisi:

Sorunun çözülebilmesi için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ortak bir çalışma yaparak, belge kontrolleri konusunda uygulanacak yöntemleri belirlemesi uygun olacaktır. Ancak bu şekilde yapılacak çalışmalar ile belgelerin etkin kontrolü ve meşruiyeti sağlanabilir.

İnsan Kaynaklarına İlişkin Sorunlar

Daha önceden meslek odalarına kayıtlı olan şoförlerin, 21.06.2005 tarih ve 25852 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu gereğince kayıtları odalardan silinmiştir. Söz konusu Kanun'un 7. maddesi odaya kayıt için "vergi mükellefi olmak veya vergiden muaf olmak şartı" getirdiğinden, şoförlerin üye olması yasal olarak imkânsız hâle gelmiştir. Şoförlük mesleğini fiilen yürüten kişilerin meslek odalarına üye olmamaları, şoförlerin belli bir standartta eğitilmesini ve denetlenmesini de imkânsız hâle getirmiş; zaman içerisinde meslek standartları ve meslek ahlakı olumsuz etkilenmiştir. Şoförlerin oda kayıtlarının olduğu dönemde, kendi nam ve hesaplarına çalışarak BAĞ-KUR primi ödemeleri ile sigortasını devam ettirdikleri ifade edilmiştir.

Şoförlerin oda kaydının olmamasından dolayı karşılaşılan sorunlar şu şekilde ifade edilmiştir;

- Şoförler, odalara kayıt olmadığı ve şoförlük de meslek kapsamında sayılmadığı için banka kredisi almak istediklerinde gelir belgesi beyan edememekte; vergi ödemelerine rağmen bordro alamamaktadırlar. Bu sebeple kredi başvurusu yaparken dahi zorluk çektikleri,
- Şoförlüğün meslek kapsamında sayılmamasından dolayı meslek odalarının verdikleri eğitimlere katılamadıkları,
- Şoförlerin oda kayıt zorunluluğunun ortadan kaldırılmasından önce, çalışma karneleri olduğu ve bu çalışma karnelerine göre BAĞ-KUR ödemesi kontrolü yapılabildiği; ancak şu anda oda kayıt zorunluluğu olmadığı için sigorta ödeme kontrollerinin yapılamadığı ve sigorta primlerinin yapılmadığı durumda hem şoförün hem de esnafın zor durumda kaldığı,
- Her önüne gelenin şoför olarak çalışmaya başladığı; oda kaydı olmadığı için gerekli denetimlerin yapılamadığı belirtilmiştir. Bu sebeple şoförlere ilişkin bir standardın oluşturulmadığı, eğitimler verilemediği ve meslek olarak değerlendirilmediği için şoför kalitesinin düşük seviyelerde olduğu ifade edilmiştir.

13.4.13. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Sektöre İlişkin İzlenmesi Gereken Stratejiler

Kısa Vade

Kısa vadede sektörün sorunlarının çözümü için tespit edilmiş sorunlu alanları düzenleyen kanun, yönetmelik ve yönergeler ile ilgili çalışmaların yapılması gerekmektedir. Ulaştırma sektörü birden fazla bakanlığın yetki alanında faaliyet gösterdiğinden, önerilen çözümler, sorunlu alanları düzenleyen kamu kurum ve kuruluşlarının ortak çabasını kaçınılmaz kılmaktadır. Bu yüzden Esnaf Sanatkârlar Genel Müdürlüğünün veya ilgili başka bir bakanlığın altında “Ulaştırma Sektörü Koordinasyon Merkezi”nin kurulması ve çalışma boyunca belirtilmiş olan sorunlara ilgili tüm paydaşların katkısının da toplandığı çözüm mekanizmalarının kurulması bir strateji olarak seçilebilir.

Orta Vade

Esnaf ve sanatkârlar çok sayıda yetki belgesine sahip olmayı şart koşan düzenlemelerden oldukça şikâyetçidir. Fakat bu düzenlemelerin önemli bir kısmının AB müktesebatından kaynaklı olduğu da bilinmektedir. Esnafın özellikle AB müktesebatı ile gündeme girmiş olan değişiklikleri (eğitim belgeleri, takograf gibi teknolojik güncellemeler vb.) uygulama konusunda hayli isteksiz görünmektedir. Bu durumun sebebi bu uygulamaların, esnafın kazancından götürdüğü inancıdır. Bu tipteki yeni siyasarların fizibilite çalışmaları yapılmadan (örneğin eski model araçlara dijital takograf zorunluğu getirilmesi gibi) gündeme getirilmesi ve uygulama zorunluluğu, esnafın bu siyasalara sahip çıkmasını engellemektedir. Yapılması gereken ciddi fizibilite çalışmaları ile beraber yeni uygulamalar için ertelemeler değil, uyum süreçlerinin tanımlanması olmalıdır.

Orta vadede anlamlı olabilecek çözümlerden biri kooperatifleşme olarak görünmektedir. Kooperatiflerin ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren esnafın daha etkin ve kârlı bir sistem içerisinde çalışabilmesi için bir seçenek olarak görüldüğü, yürütülmüş olan odak grup toplantılarında saptanmıştı. Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği’nin uygulamaları incelediğinde bu saptamanın doğruluğu ortaya çıkmaktadır. Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği gibi iyi örgütlenmiş bir yapı altında faaliyet gösteren esnaf, zorlu rekabet şartlarında kendine iş bulabilmekte, ilgili mevzuatı takip edebilmekte ve münferit olarak çalışan esnaf ile karşılaştırıldığında daha kârlı iş yapabilmektedir. Bu açılarından bakıldığında Tüm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifleri Merkez Birliği, bahsi geçen alanlardaki faaliyetleri ile esnafa son derece faydalı olmaktadır. Kooperatifçilik ile ilgili yeni yasal düzenlemelerin de hayata geçmesi ile beraber bu etkinin artarak derinleşmesi, esnaf adına olumlu sonuçlar doğuracaktır.

Uzun Vade

Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu mesleğini icra eden esnaf ile çalışma boyunca yapılan görüşmelerden anlaşılmaktadır ki ilgili esnaf bu mesleği sadece mecbur kaldığı için yapmaktadır. Kamyonculuk kamyonetçilik ve nakliyat komisyonculuğu esnafına göre sektörün hiçbir çekiciliği bulunmamaktadır. Ayrıca katılımcılar, olanak doğduğun-

da sektörü terk etme niyetlerini de açıkça ifade etmekten kaçınmamaktadır. Katılımcılar Türkiye'deki şoförlerin çalışma koşullarını AB standartlarına uygun hâle getirmeye çalışan düzenlemeleri benimsememekle kalmayıp bu çabaları iş yapmayı engelleyen, gerçekçi olmayan uygulamalar olarak değerlendirmektedir. Tüm bu bilgilerin ışığında mesleğin esnaf düzeyinde yapılmasının gittikçe zorlaşacağı uzun vadede olasılıklar arasında görünmektedir.

13.5. Halk Otobüsçülüğü Mesleğine İlişkin Bulgu ve Değerlendirmeler

13.5.1. Mesleğin Tanımı

Mevcut durumda, esnaf özelinde halk otobüsçülüğü mesleğinin yasal bir tanımlaması yoktur. Bunun yerine otobüs şoförü mesleği, şehir içi toplu taşıma otobüs şoförü kapsamında belediye otobüsü ve halk otobüsü şoförlerini içerecek şekilde ortaya konmaktadır. Otobüs tanımlaması ise, 12.07.2013 tarih ve 6495 sayılı Kanun ile 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde ; "Yolcu taşımacılığında kullanılan, sürücüsü dâhil dokuzdan fazla oturma yeri olan motorlu taşıttır. Trolleybüsler de bu sınıfa dâhildir. Sürücüsü dâhil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüslere minibüs denir." olarak tanımlanmıştır.⁸⁹ Bu kapsamda yapılan odak grup toplantılarında da halk otobüsü esnafı, mevcutta bir tanım olmadığını dile getirmiştir. Proje ekibi olarak çalışmalar sonrasında önerimiz halk otobüsçülüğü tanımının bileşenlerinin;

- Temel ticari faaliyeti toplu yolcu taşımacılığı olan,
- 493104 NACE kodu ile halk otobüsçülüğü veya ticaret odasına kayıtlı olan şirketler tarafından yürütülen,
- Büyükşehir belediyesi/belediye sınırları ve mücavir alanı içinde yolcu taşımacılığı faaliyeti yürüten,
- 7-18 metre uzunluğunda bir otobüs ile asgari 17+1 oturma yeri olan ve ayakta yolcu taşıyabilen,
- Faaliyet gösterdiği ilgili belediyeden uygunluk belgesi almış olan,
- Emniyet Müdürlüğü kayıtlarına göre "halk otobüsü" niteliği kazanmış olan,

olarak belirlenmesidir.

MYK Tanımı:

Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü (Seviye 3); iş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari veya resmî olarak tescil edilmiş bir otobüs ile kişi başına ücretle belirlenmiş bir güzergâh doğrultusunda şehir içi toplu kamu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir.

⁸⁹ Ayrıca, 18.04.2015 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Özel Tüketim Vergisi (II) sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği kapsamında getirilen tanımlamalar ise, ÖTV uygulamasında söz konusu taşıtlardan; sürücü dâhil 10 ila 15 kişi taşıma kapasitesi olanlar minibüs; sürücü dâhil 16 ila 25 kişi taşıma kapasitesi olanlar midibüs; sürücü dâhil 26 kişi ve üzerinde taşıma kapasitesi olanlar otobüs olarak kabul edilmektedir.

13.5.2. Mesleğe İlişkin İstatistiki Veriler

Mesleğe ilişkin istatistiki veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılında belirlenen altı meslek grubunda (taksicilik, minibüsçülük, halk otobüsçülüğü, servis aracı işletmeciliği, kamyon/kamyonetçilik, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu) toplam 31.872 esnaf tescil edilmiş, 17.825 esnaf terkin edilmiştir. Alt meslek gruplarına göre değerlendirildiğinde, 31.872 tescil edilen esnafın 1.650'si halk otobüsçülüğü mesleğinde faaliyet göstermektedir.

Tablo 69. 6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları							
Sektör	Meslek	Tescil 2013	Terkin 2013	Tescil 2014	Terkin 2014	Tescil 2015	Terkin 2015
ULAŞTIRMA	Taksicilik	6.118	4.006	6.120	3.947	5.165	3.539
ULAŞTIRMA	Minibüsçülük	8.534	6.207	8.317	6.512	7.486	5.298
ULAŞTIRMA	Servis Aracı İşletmeciliği	9.365	2.331	9.389	2.626	9.789	2.211
ULAŞTIRMA	Otobüsçülük	2.403	1.760	2.085	1.716	1.650	1.263
ULAŞTIRMA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	3.173	2.904	3.231	2.532	2.333
ULAŞTIRMA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	3.697	6.139	4.844	5.250	3.181
TOPLAM		35.196	21.174	34.954	22.876	31.872	17.825

Tablo 69'da yer alan veriler değerlendirildiğinde, 2015 yılı itibarıyla tescil olan esnafın, %5,1'sinin halk otobüsçülüğü mesleğinde çalıştığı görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, tescil edilen esnafın yaklaşık %6'sının halk otobüsçülüğü mesleğinde çalıştığı görülmektedir.

Tablo 70. Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2013	%Değişim	Terkin 2013	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.118	0,17382657	4.006	0,1891943
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.534	0,24247074	6.207	0,2931425
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.365	0,26608137	2.331	0,1100878
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.403	0,0682748	1.760	0,0831208
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.732	0,07762246	3.173	0,1498536
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.044	0,17172406	3.697	0,1746009
	Toplam	35.196		21.174	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	6.120	0,17507726	3.947	0,17253891
Ulaştırma	Minibüsçülük	8.317	0,23794129	6.512	0,28466515
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmecisi	9.389	0,26861017	2.626	0,1147928

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2014	%Değişim	Terkin 2014	%Değişim
Ulaştırma	Otobüsçülük	2.085	0,05964983	1.716	0,07501311
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.904	0,08308062	3.231	0,14123973
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.139	0,17563083	4.844	0,21175031
	Toplam	34.954		22.876	

2013-2015 Tescil-Terkin Sayıları					
Sektör	Meslek	Tescil 2015	%Değişim	Terkin 2015	%Değişim
Ulaştırma	Taksicilik	5.165	0,16205447	3.539	0,198541
Ulaştırma	Minibüsçülük	7.486	0,23487701	5.298	0,297223
Ulaştırma	Servis Aracı İşletmeciliği	9.789	0,30713479	2.211	0,124039
Ulaştırma	Otobüsçülük	1.650	0,05176958	1.263	0,070856
Ulaştırma	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.532	0,07944277	2.333	0,130884
Ulaştırma	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.250	0,16472139	3.181	0,178457
	Toplam	31.872		17.825	

Terkin oranlarının toplam dağılım içindeki payları incelendiğinde ise, 2013 yılında toplam terkin edilen esnafın %8,3'ünün halk otobüsçülüğü mesleğinde faaliyet gösterdiği görülmektedir. Aynı veriler 2014 yılı için değerlendirildiğinde ise, toplam terkin edilen esnafın %7,5'inin halk otobüsçülüğü mesleğinde çalıştığı görülmektedir. Bu oran 2015 yılında %7 olarak gerçekleşmiştir.

31 Aralık 2015 tarihinde açıklanan 2015 verileri çerçevesinde, mesleklere göre esnaf ve sanatkâr işletme sayıları değerlendirildiğinde, ulaşırma sektöründe faaliyet gösteren ve proje kapsamında incelenen altı meslek grubunun sıralamada ilk 20'de yer aldığı görülmektedir. Bu verilere göre, halk otobüsçülüğü mesleğinde kayıtlı 28.552 iş yeri bulunmaktadır.

Tablo 71. Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
1	Bakkallık, Bayilik, Büfecilik	161.918
2	Minibüsçülük	110.064
3	Kadın ve Erkek Kuaförlüğü	84.963
4	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
5	Taksicilik	76.282
6	Kahvecilik, Kiraathanecilik ve İnternet Kafe İşletmeciliği	72.051
7	Pazarcılık	58.391
8	Servis Aracı İşletmeciliği	58.221
9	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
10	Lokantacılık (Kebab, Köfte, Döner ve her türlü yemek)	41.881
11	Otobüsçülük	28.552
12	Tuhafiyecilik	24.157
13	Konfeksiyon İmal ve Satıcılığı	22.837
14	Kır Kahvesi, Çay Bahçesi, Çay Ocağı, Piknik ve Dinlenme Yeri İşletmeciliği	21.652
15	Oto Motor Tamirciliği	21.118
16	Emlak Komisyonculuğu ve Danışmanlığı	18.646

Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletmesi Sayılar (31/12/2015)		
Sıra No	Meslek	İş Yeri Sayısı
17	Terzilik	18.441
18	Mobilya İmal ve Satıcılığı	18.241
19	Fırıncılık	15.142
20	Demircilik (sıcak ve soğuk demircilik)	14.064

Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren toplam 430.938 esnafın halk otobüsçülüğü mesleğinde yer alan 26.204'ü erkek olup, %6 oranına tekabül etmektedir. Halk otobüsçüsü esnafının %7 oranındaki kısmı kadın olup, bu oran diğer ulaştırma mesleklerine göre en düşüktür.

Tablo 72. Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı

Ulaştırma Hizmetleri Meslek Grupları ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayısı				
Meslek	Erkek	Kadın	Toplam	Yüzde
Kamyunculuk, Kamyonetçilik	49.624	3.082	52.706	%13
Minibüsçülük	103.389	6.675	110.064	%27
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	75.323	4.967	80.290	%20
Otobüsçülük	26.204	2.348	28.552	%7
Servis Aracı İşletmeciliği	51.245	6.976	58.221	%14
Taksicilik	68.209	8.073	76.282	%19

Bu verilere göre, otobüsçülük mesleğindeki esnafın en yoğun olduğu 5 ile ilişkin veriler karşılaştırıldığında, şu bilgiler elde edilmiştir:

- Otobüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde 274 kişi ile İzmir, 267 kişi ile Antalya, 174 kişi ile Tekirdağ, 143 kişi ile İstanbul, 132 kişi ile Manisa illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 2.963 kişi ile İzmir, 2.099 kişi ile İstanbul, 1.968 kişi ile Antalya, 1.409 kişi ile Manisa, 1.297 kişi ile Bursa illeri belirlenmiştir.
- Ulaştırma sektöründeki alt meslek dalları incelendiğinde 2015 yılına ait verilere göre, bu meslekte çalışanların yaş ortalamasının genel çerçevede motorlu araçlarla kara yolu taşımacılığı yapan esnafta 50; halk otobüsçülüğünde 46,6 olduğu tespit edilmiştir.
- ESBİS veri tabanından elde edilen verilere göre, sektörde yer alan ve halk otobüsçülüğü mesleğinde faaliyet gösteren esnafın eğitim durumları ayrı ayrı düzenlenmiş şekilde değerlendirildiğinde şu sonuçlar elde edilmiştir:
 - Otobüsçülük mesleğindeki 28.919 esnafın %0,81'i okur-yazar, %51,08'i ilköğretim, %11,32'si ortaokul, %18,75'i lise ve %2,44'ü üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %15,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.
 - Esnafın büyük bir çoğunluğunun ilköğretim ve lise mezunlarından oluştuğu; az sayıda da olsa her bir meslek grubunda üniversite mezunlarının da bu sektörde faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

Mesleğin Bölgeler İtibarıyla Dağılımı

Halk otobüsçülüğü mesleğinin bölgelere göre dağılımına ilişkin değerlendirmeler aşağıda verilmiştir:

EGE BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, kamyonculuk/kamyonetçilik ve nakliyecilik/nakliyat komisyonculuğu mesleklerinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 3.237 kayıtlı esnaf ile İzmir ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.541 esnaf ile Manisa, 488 esnaf ile Kütahya, 308 esnaf ile Muğla, 306 esnaf ile Denizli, 305 esnaf ile Uşak, 149 esnaf ile Aydın ve son olarak 143 esnaf ile Afyonkarahisar takip etmektedir.

MARMARA BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, kamyonculuk/kamyonetçilik mesleğinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 2.242 kayıtlı esnaf ile İstanbul ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.381 esnaf ile Bursa, 1278 esnaf ile Tekirdağ, 1060 esnaf ile Kocaeli, 984 esnaf ile Balıkesir, 973 esnaf ile Sakarya, 830 esnaf ile Çanakkale, 353 esnaf ile Düzce, 250 esnaf ile Bilecik ve son olarak 102 esnaf ile Edirne takip etmektedir.

AKDENİZ BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, nakliyatçılık ve nakliyat komisyonculuğu mesleğinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 2.235 kayıtlı esnaf ile Antalya ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 1.252 esnaf ile Mersin, 591 esnaf ile Adana, 505 esnaf ile Hatay, 255 esnaf ile Isparta, 190 esnaf ile Kahramanmaraş, 183 esnaf ile Osmaniye ve son olarak 173 esnaf ile Burdur takip etmektedir.

İÇ ANADOLU BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, kamyonculuk/kamyonetçilik, servis işletmeciliği, taksicilik ve minibüsçülük mesleklerinde olduğu gibi esnaf yoğunluğu 1.605 kayıtlı esnaf ile Ankara ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 677 esnaf ile Kayseri, 323 esnaf ile Konya, 259 esnaf ile Eskişehir, 217 esnaf ile Sivas, 132 esnaf ile Çankırı, 129 esnaf ile Niğde, 87 esnaf ile Nevşehir, 72 esnaf ile Aksaray, 55 esnaf ile Karaman, 51 esnaf ile Yozgat, 42 esnaf ile Kırıkkale ve son olarak 17 esnaf ile Kırşehir takip etmektedir.

GÜNEYDOĞU BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, esnaf yoğunluğu 213 kayıtlı esnaf ile Gaziantep ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 166 esnaf ile Şanlıurfa, 80 esnaf ile Mardin, 79 esnaf ile Diyarbakır, 32 esnaf ile Adıyaman, 13 esnaf ile Batman, 12 esnaf ile Siirt, 8 esnaf ile Kilis ve son olarak 3 esnaf ile Şırnak takip etmektedir.

DOĞU ANADOLU BÖLGESİ

- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, esnaf yoğunluğu 197 kayıtlı esnaf ile Erzurum ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 144 esnaf

ile Malatya, 132 esnaf ile Van, 92 esnaf ile Elazığ, 90 esnaf ile Bingöl, 62 esnaf ile Erzincan, 58 esnaf ile Iğdır, 45 esnaf ile Kars, 14 esnaf ile Muş, 13 esnaf ile Ağrı, 11 esnaf ile Tunceli, 10 esnaf ile Bitlis, 2 esnaf ile Hakkâri ve son olarak 1 esnaf ile Ardahan takip etmektedir.

KARADENİZ BÖLGESİ

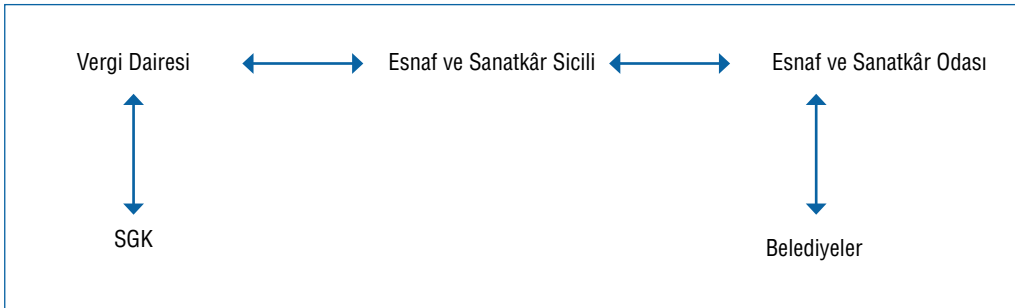
- Otobüsçülük mesleğinde faaliyet gösteren esnaf sayıları incelendiğinde, esnaf yoğunluğu 507 kayıtlı esnaf ile Zonguldak ilinde yer almaktadır. Bu sayıyı 399 esnaf ile Trabzon, 353 esnaf ile Düzce, 286 esnaf ile Samsun, 194 esnaf ile Rize, 156 esnaf ile Bartın, 126 esnaf ile Kastamonu, 72 esnaf ile Çorum, 67 esnaf ile Ordu, 59 esnaf ile Amasya, 57 esnaf ile Artvin, 50 esnaf ile Karabük, 48 esnaf ile Sinop, 40 esnaf ile Giresun, 36 esnaf ile Tokat, 23 esnaf ile Bolu, 18 esnaf ile Bayburt ve son olarak 9 esnaf ile Gümüşhane takip etmektedir.

13.5.3. Meslekteki İşe Başlangıç Süreçleri

Halk otobüsçülüğü mesleğine ait işe başlangıç süreçleri değerlendirildiğinde başlangıç aşamasında istenilen belgeler ve başvuru süreci tüm illerde aynı olmakla birlikte, özellikle büyükşehir belediyelerinde UKOME kararları çerçevesinde istenilen evraklarda farklılıklar yer alabilmektedir. Ortak olarak otobüsçülük esnafının meslekte yerine getirmesi gereken işe başlangıç süreçleri şu şekilde sıralanabilmektedir;

- Başvuru Aşamasında Yapılması Gerekenler
 - Esnaf siciline kayıt yaptırılması,
 - Esnaf odasına kayıt yaptırılması,
 - Ticari plaka alınması,
 - Vergi dairesine kayıt yaptırılması,
 - SGK kaydının yaptırılması,
 - Belediyeden çalışma ruhsatnamesinin alınması gerekmektedir.

Şekil 194. Halk Otobüsçülüğü Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması



Halk otobüsçülüğü mesleği için işe başlama süreci ve istenilen evraklar belediyeden belediyeye farklılık gösterse de genel olarak şu şekildedir:

Esnaflığa ilişkin Maliye, Sicil, Oda kaydı ve SGK işlemleri

Esnaflık olmak için gerekli olan bu işlemler yapıldıktan sonra halk otobüsçülüğü için gerekli olan işlemler aşağıda sıralanmıştır.

Tahditli Plaka Uygulamasının Olmadığı İllerde Takip Edilmesi Gereken Süreç

1- Çalışma Ruhsatnamesi

Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilen çalışma ruhsatnamesi, belediye tarafından uygun görülen aracın çalışmasına (ticari faaliyette bulunmasına) izin verildiğini gösteren belgedir. Araç sahibini (işleticisini) ve kullananı (çalıştırılan şoförü) gösterir.

Bazı belediyelerde çalışma ruhsatnamesi başvuruları internet üzerinden yapılmaktadır.

2- Ticari Araç Tahsis Belgesi

Belediyeler veya Büyükşehir Belediyeleri Ulaşım Daire Başkanlıklarına başvurularak temin edilen ticari araç tahsis belgesi, esnafın şoförlük yapmak suretiyle geçimini kazandığının kanıtı olan, ticari araç satın alabilmesi, işletebilmesi ve ticari plaka alabilmesi için gereken belgedir. Bu belge ile aracın kullanımının yolcu taşınması olduğu ve ticari bir iş için kullanılabacağı beyan edilmiş olunur.

- Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğünden alınan başvuru formu,
- Vekil ise, vekâletname,
- Motorlu araç tescil ve trafik belgesinin aslı veya noter tasdiklisi,
- Adli sicil kaydı (resmî kurum için),
- Tahsis süresince geçerli olmak üzere verilmiş geçici ilgili Esnaf veya Meslek Odası (ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odası) kaydı,
- Vergi Beyannamesi (Aynı yıla ait),
- B sınıfı sürücü belgesi (ehliyet),
- İkametgâh il muhabiri,
- Nüfus cüzdanı sureti.

Halk Otobüsü Şoförü Olma İşlemleri

Sürücü Personelde Aranacak Nitelikler;

- a) T.C. vatandaşı olmak,
- b) İlgili ilde ikametgâh sahibi olmak,
- c) En az 3 yıllık (36 ayı doldurmuş) E sınıfı ehliyet sahibi olmak,

- d) Adli sicil kaydına göre kamu hizmetinden men edilmemiş olmak,
- e) Tam teşekküllü hastaneden 5 yılda bir yenilenmek üzere “Sürücü Olur” heyet raporu almış olmak,
- f) İdare tarafından verilmiş Toplu Taşıma Sertifikası (TTS) sahibi olmak,
- g) Asli kusurlu ölümlü kazalar, alkol vb. gibi suçlardan dolayı ehliyetine el konulmamış olmak.

13.5.4 Meslekle İlgili Belgelendirme ve Sertifikasyon Süreçleri

SRC Belgesi

Kara yolunda faaliyet gösteren ticari araçları kullanan şoförlerin SRC belgelerini almaları mecburidir. Aksi takdirde para cezası uygulanır. SRC belgesini sınavsız ve kurssuz alabilmek için 25 Şubat 2003 tarihinden önce ehliyet sahibi olunması; 25 Şubat 2003’ten önce ehliyet sınıfı B ise bu tarihten önce SGK veya BAĞ-KUR kaydının bulunması şarttır. Bu şartları sağlayabilenler sınava girmeden ve kursa gitmeden SRC belgesi alabilirler.

SRC 2 Belgesi

Yurt içinde yolcu taşımacılığı yapacak şoförlerin alması gereken belgedir. 66 yaşından gün almamış olmak yeterlidir. 25 Şubat 2003’ten önce ehliyet sahibi olanlar sınava girmeden bu belgeyi alabilirler. Bu tarihten sonra ehliyet sahibi olanlar ise sınava girmek zorundadır.

SRC 2 belgesini kimler alır?

- Personel taşımacılığı yapanlar,
- İl içi ve şehirler arası yolcu taşımacılığı yapanlar,
- Öğrenci servisi kullananlar,
- Ticari taksi kullananlar,
- Dolmuş kullananlar,

Kısacası yolcu taşımak için imal edilmiş bir ticari aracı kullanan sürücülerin SRC 2 belgesine sahip olmaları zorunludur.

SRC 2 belgesini almanın şartları;

- Otobüs kullanacakların 26; minibüs kullanacakların da 19 yaşından gün almaları,
- 66 yaşından gün almamış olmaları,
- Kullanacağı araca göre sürücü belgesine sahip olmaları,
- Psikoteknik raporuna sahip olmaları,

Psikoteknik Belgesi

Yolcu, yük ve eşya taşımacılığında ticari amaçlar için araç kullanan bütün şoförlerin, psikoteknik belgelerini almaları mecburidir. Ticari taşımacılıkta kullanılan araçları sevk ve idare eden şoförlerin; kamyonet, kamyon, minibüs, otobüs ve ticari taksi şoförlerinin bu belgeyi

alması gereklidir. Yasal zorunluluklar sadece şoförleri değil, kullandıkları araç sahiplerini de bağlayıcıdır. İş verenler de çalıştırdıkları personellerin, şartlara uygun yeterlilik belgelerine sahip olmalarını sağlamak zorundadır.

Psikoteknik Belgesi Nereden Alınır?

Psikoteknik belgesi Sağlık Bakanlığı tarafından onay almış kurumlar tarafından verilebilir. Belge, yaklaşık 1 saat sürecek bir test işleminden sonra başarılı olanlara verilir.

Psikoteknik Belgesi İçin Gerekli Evraklar

- 2 Adet Fotoğraf
- Ehliyet Fotokopisi
- Kimlik Fotokopisi

13.5.5 Mesleğin Ülke Ekonomisindeki Yeri

Maliye Bakanlığı verilerine göre halk otobüsçülüğü mesleğindeki esnaf sayısı zaman içinde artış sergilerken, meslekteğin toplam esnaf sayısındaki ağırlığı çok değişmemiştir. 2010 yılında meslekteki esnaf sayısı 21.615 ve esnaf oranı %30,7 iken 2014 yılında esnaf sayısı 26.192'ye ve esnaf oranı ise yalnızca %31,2'ye çıkmıştır.

Öte yandan mesleğin 2014 yılı cirosu yaklaşık 3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında meslekte yer alan 26.192 esnafın 21.197'si (%81) kâr beyan etmiştir. Kamyon ve kamyonetçilik mesleğinden sonra en az kâr beyan eden esnaf oranına sahip meslek halk otobüsçülüğüdür. Mesleğin toplam kâr rakamının büyük olmasına karşın, kâr eden esnaf oranının görece olarak düşük olması, vurgulanması gereken önemli bir noktadır.

Mesleğin İnsan Kaynağı Analizi

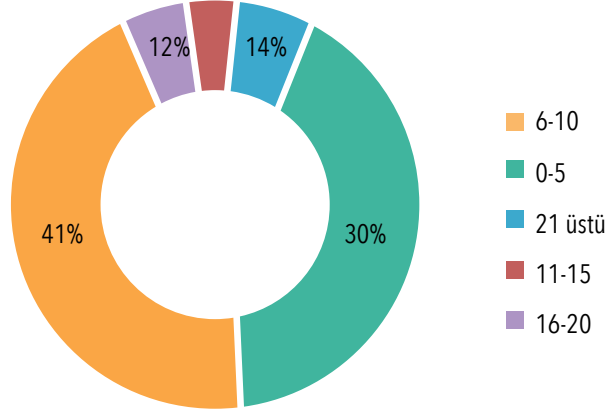
- Otobüsçülük mesleğinde esnaf olarak yer aldığı tespit edilen kadınların, sayı olarak en yoğun bulunduğu 5 il incelendiğinde, 274 kişi ile İzmir, 267 kişi ile Antalya, 174 kişi ile Tekirdağ, 143 kişi ile İstanbul, 132 kişi ile Manisa illerinin öne çıktığı belirlenmiştir. Aynı meslekte esnaf olarak yer aldığı tespit edilen erkeklerin yoğun olarak bulunduğu 5 il incelendiğinde ise, 2.963 kişi ile İzmir, 2.099 kişi ile İstanbul, 1.968 kişi ile Antalya, 1.409 kişi ile Manisa, 1.297 kişi ile Bursa illeri belirlenmiştir.
- Otobüsçülük mesleğindeki 28.919 esnafın %0,81'i okur yazar, %51,08'i ilkokul, %11,32'si ortaokul, %18,75'i lise ve %2,44'ü üniversite mezunudur. Geri kalan esnafın %15,6'sının eğitim durumu bilinmemektedir.

a. Şoför

Anket uygulanan halk otobüsü esnafının %71 oranındaki kısmı, 10 yıla yakın bir süredir halk otobüsü şoförlüğü yapmaktadır. Yaklaşık %15 oranındaki kısmı 11-20 yıl arası ve %14 oranındaki kısmı 20 yıldan fazla halk otobüsü şoförlüğü yapmaktadır (**Şekil 194**). Söz

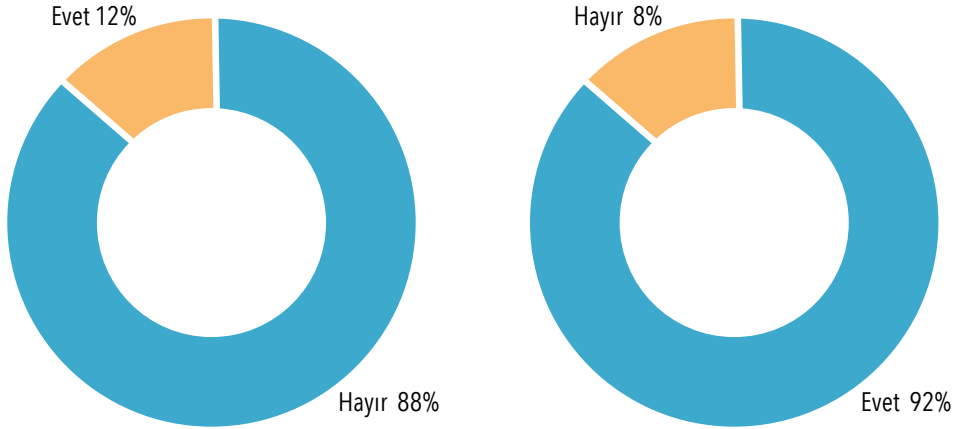
konusu veriler halk otobüsü şoförlerinin mesleğe bağlılığını ortaya koymaktadır. Maddi ve manevi olumsuzluklara rağmen şoförler mesleği terk etmeyi düşünmemiştir.

Şekil 195. Halk Otobüsü Mesleğinde Çalışılan Süre



Halk otobüsü şoförlerinin uzun süreli çalışma durumu aşağıda yer alan **Şekil 195**, Sol Panel’de yer alan şoförlük dışında meslek icra etme seviyesinin %12 olması ile de örtüşmektedir. Mesleğin gün içinde gerektirdiği zaman ve fiziksel şartlar esnafın ek bir iş yapmasını engellemektedir. Halk otobüsü şoförlerinin **Şekil 195**’de verilen uzun süreli çalışma durumu, aşağıda yer alan önümüzdeki 2 yılda %92 oranındaki şoförün halk otobüsü şoförlüğüne devam etmeyi planladığı tespiti ile örtüşmektedir. (**Şekil 196**)

Şekil 196. Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri



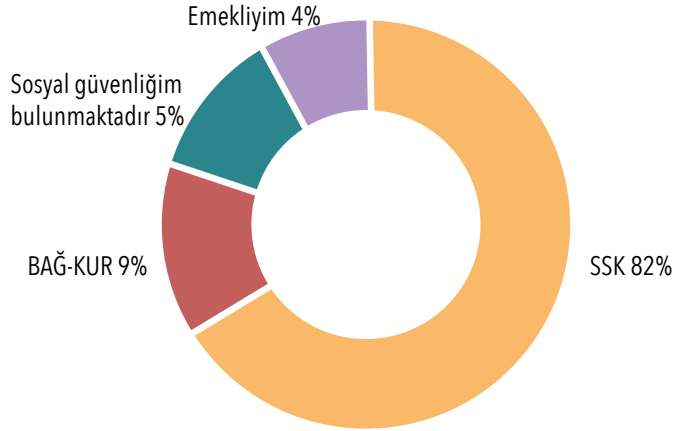
Ankete katılanların mesleği 2 yıl içinde bırakmayı planlayan %8’lik kısmına, bunun sebebi sorulduğunda, yarısı emekli olacağını yarısı da gelir seviyesindeki düşüklüğü belirtmiştir (**Şekil 197**).

Şekil 197. Halk Otobüsü Şoförlerinin Önümüzdeki 2 Yıl İçinde Mesleği Bırakma Sebepleri

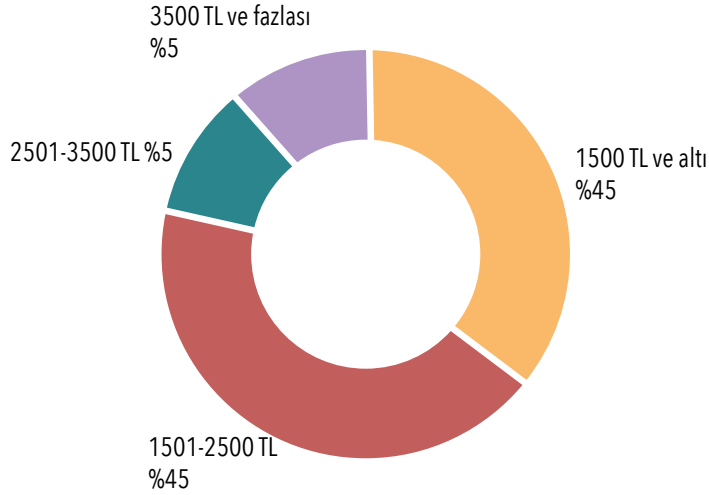


Ankete cevap veren esnaf ve şoförlerin %82 oranındaki kısmının sosyal güvenliği SGK tarafından sağlanmakta olup, %9'u BAĞ-KUR'a kayıtlıdır. %4 oranındaki şoför de emekli olduğunu ifade etmiştir. %5 oranındaki şoför ise, herhangi bir sosyal güvenliğe sahip olmadığını dile getirmiştir (**Şekil 198**). Diğer sektörler ile karşılaştırıldığında %90'dan yüksek olan sosyal güvence oranı memnuniyet verici olarak kabul edilmektedir.

Şekil 198. Halk Otobüsü Şoförlerinin Sosyal Güvenlik Durumu

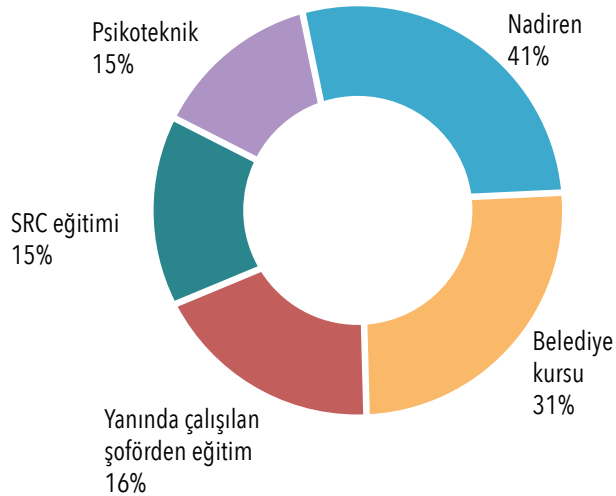


Şoförlerin mesleği bırakmayı düşünmelerinin bir başka nedeni olarak düşük kazanca sahip olunması gösterilmiştir. **Şekil 199**, şoförlerin meslekten elde ettiği net geliri göstermektedir. Belirtilen gelir seviyesinin %45,5 oranındaki kısmı 1.500 TL'nin altında; 45,5 oranındaki kısmı ise 1.500-2.500 aralığındadır. %10 oranındaki kısım 2.500 TL'nin üzerinde gelir sağlamaktadır. %2 oranındaki kısım ise 2.500-3500 TL aralığındadır. Günümüzde ülkemizdeki yaşam standartları dikkate alındığında belirtilen gelir seviyesinin oldukça düşük olduğu gözlemlenmektedir. Raporda paylaşılmayan derinlemesine analizlerde, şoförlerin gelirlerinin ait oldukları hanehalklarının temel geçim kaynağı olduğu da tespit edilmiştir. Bu bağlamda genel olarak şoförlerin içinde bulunduğu hanelerin çok da iyi şartlarda yaşamadığı sonucuna ulaşılabilmektedir.

Şekil 199. Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir

Sağlanan gelirin yaşam ihtiyaçlarını karşılamada yeterli olup olmadığı sorulduğunda ise %68 oranındaki şoför, yetmediğini; %9 oranındakiler ise hiç yetmediğini belirtmiştir. Öte yandan, toplam %23 oranındaki şoför ise, gelirlerinin yettiğini (%18) veya fazlasıyla yettiğini (%5) belirtmiştir.

Şoförlerin niteliklerini geliştirmek adına yapılması gereken önemli uygulamalardan biri, şoförlere çeşitli konularda eğitim vermektir. Ankete katılan şoförlerin ancak %55 oranındaki kısmı, mesleki eğitim aldığını ifade etmiştir. Eğitim alan şoförlerin %31 oranındaki kısmı, ilgili belediye tarafından sağlanan eğitimlere; %23 oranındaki kısmı, kamu otoritesi tarafından sağlanan simülasyon eğitimine; %15'i psikoteknik ve SRC eğitimine katıldığını ifade etmiştir. Şoförlerin %16 oranındaki kısmı ise yanında çalıştığı şoför esnafının kendilerine araçta eğitim verdiğini belirtmiştir (**Şekil 200**). Yeni halk otobüsü şoförleri için zorunlu olan SRC belgesini 25 Şubat 2003 tarihinden önce ehliyet sahibi olanların sınavsız ve kurssuz alabilmesi, mesleki eğitimin dağılımını etkilemiştir. Yeni şoförlerin işe başlamasıyla eğitim profilinin değişeceği beklenmelidir.

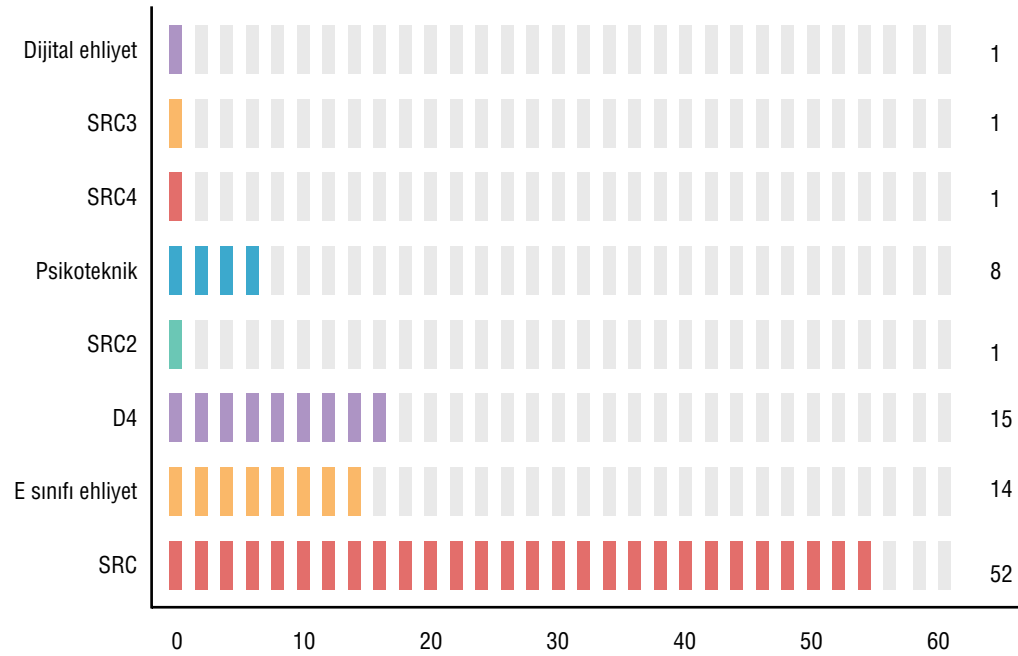
Şekil 200. Halk Otobüsü Şoförlerinin Katıldığı Mesleki Eğitimler

Ayrıca, eğitim alan şoförlerin %83 ve %8 oranındaki kısmı sırasıyla eğitimin faydalı ve çok faydalı olduğunu ifade etmiştir. Yalnızca %9 oranındaki şoför, eğitimin faydalı olmadığını belirtmiştir. %90'ın üzerinde şoför, mesleki eğitimi faydalı bulmasına rağmen; anket yapılan şoförlerin %95 oranındaki kısmı ek bir mesleki eğitime ihtiyaç duymadığını belirtmiştir. Yeni bir eğitimin niteliği konusunda da 1 şoför, ileri sürüş eğitimi almayı istediğini ifade etmiştir.

b. Esnaf

Esnafların %87 oranındaki kısmı bir belgeye sahip olduğunu ifade etmiştir. Esnafın en fazla oranda sahip olduğu belge SRC belgesidir. Bunu D4 belgesi, E sınıfı ehliyet ve psikoteknik belgesi takip etmektedir (**Şekil 201**). SRC belgesinin oranının yüksek olmasının en önemli sebeplerinden biri halk otobüsü esnafının aynı zamanda kendi araçlarında şoförlük de yapıyor olmasıdır. Öte yandan, D4 yetki belgesi, taşıma mesafesine bakılmaksızın il içi ve 100 kilometreye kadar olan şehirler arası tarifeli ve tarifesiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapacak kişilerin alması gereken belgedir. Bununla birlikte, genel olarak otobüs kullanacak şoförler için E sınıfı yetki belgesi gerekmektedir.

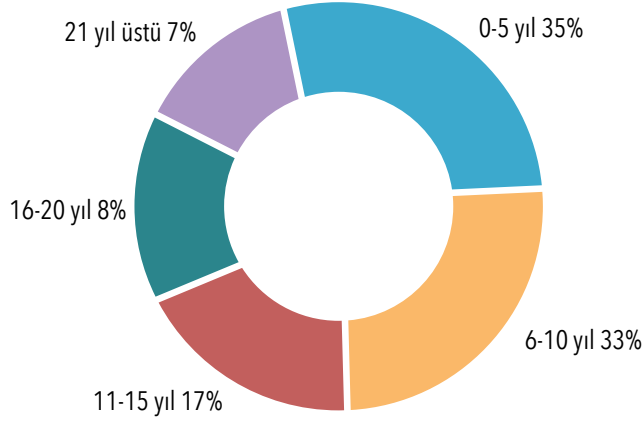
Şekil 201. Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi



Esnafların halk otobüsüne sahip olduğu süreye bakıldığında (**Şekil 202**) %68 oranındaki esnafın 15 yılı yakın süredir halk otobüsüne sahip olduğu görülmektedir (%35'i 0-5 yıl aralığında ve %33'si 6-10 yıl aralığında). 20 yıldan uzun süredir halk otobüsüne sahip olanların oranı ise %7 olarak tespit edilmiştir. Esnafların %10'unun tek bir halk otobüsü varken, 2 halk otobüsüne sahip olanların oranı %20; 3 halk otobüsüne sahip olanların oranı %30 ve 4 halk otobüsüne sahip olanların oranı %40'dır. Ayrıca esnafların %90'ı araca tek başına sahipken, %10 oranındaki kısmının sahipliği ortaklı şekildedir. Bunun dışında, esnafların %88'i sadece bu işi yaparken %12'si başka bir işle daha uğraştığını ifade etmiştir. Özetlenen bu veriler

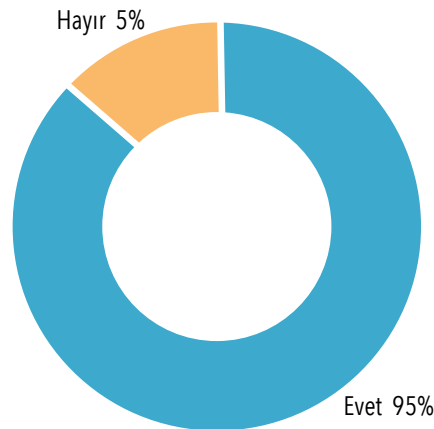
ışığında, halk otobüsçülüğü mesleğinin esnaf için kârlı bir yatırım olarak görüldüğünü ifade etmek doğru olacaktır. Bu durum, hattına bağlı olarak değeri çoğunlukla 150 bin TL'nin üstünde olan ve bazı büyükşehirlerde yine hatta bağlı olmakla birlikte daha yüksek meblağlara çıkabilecek halk otobüsü yatırımının kazançlı olduğunu göstermektedir.

Şekil 202. Halk Otobüsü Sahip Olunan Süre



Şoförlere benzer şekilde, esnaflara da önümüzdeki iki yılda bu işi yapmayı planlayıp planlamadıkları sorulmuştur (**Şekil 203**). Şoförlerle karşılaştırdığımızda, bu işi bırakmayı planlayanların oranı daha düşüktür. Şoförlerin %8 oranındaki kısmı işi bırakmayı planlarken, bu oran esnaflarda %5'tir. İş bırakmayı planlayan 4 esnafın yarısı zor çalışma koşullarını; diğer 2 esnaftan biri emekli olacağını; diğeri ise kazancın düşük olduğunu belirtmiştir. Görülüyor ki, halk otobüsü esnafı genel olarak mesleğin operasyonel ve kazanç özelliklerinden memnundur.

Şekil 203. Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu

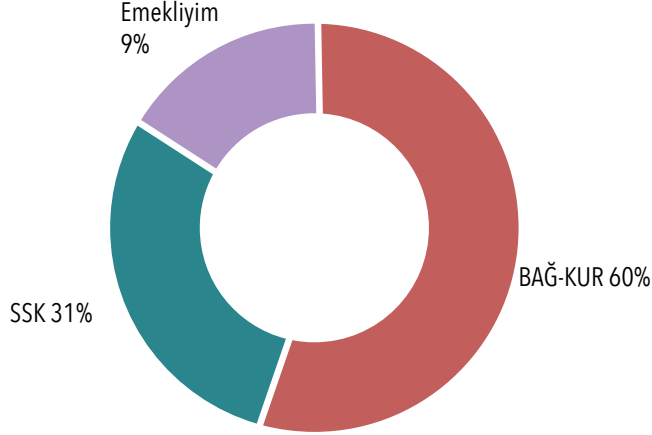


Diğer taraftan esnaflara hangi usulde vergiye tabi oldukları sorulmuştur. Buna göre, esnafların %53'ü gerçek usulle vergiye tabi iken, %47'si basit usulde vergiye tabidir.

Esnaflarda sosyal güvenlik sistemine kayıtlılık incelendiğinde, beklenildiği gibi SGK-BAĞ-KUR dengesi, şoförlerden farklı olarak BAĞ-KUR lehine dönmüştür. Esnafların %60'sı BAĞ-KUR'a kayıtlı iken, SSK'ya kayıtlı olanların oranı %31'de kalmıştır. Emekli-

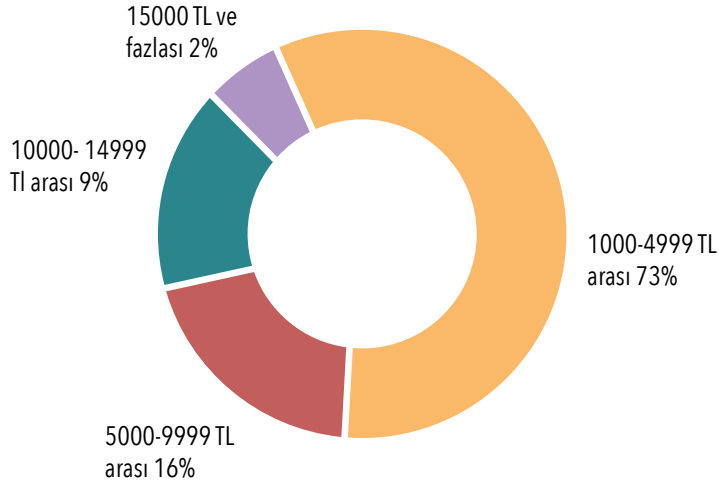
lerin payı ise %9'dur. Sosyal güvenliği olmayanların oranı şoförlerde %5 olarak bulunmuşken, esnafın tamamı bir sosyal güvenceye sahiptir (**Şekil 204**).

Şekil 204. Esnafın Sosyal Güvenlik Durumu



Esnafın sağladığı net gelir hem şoförlerden fazla hem de daha geniş bir skalaya dağılmıştır (**Şekil 205**). Şoförlerde alt grup 1.500 TL ve altı olarak ifade edilmiş ve %45 oranında şoför bu grupta yer almakta iken; en alt grup esnaflarda 1.000-4.999 TL olarak ifade edilmiş olup esnafın %73 oranındaki kısmı bu grupta yer almaktadır. Üst gelir dilimlerdeki paya bakıldığında 5.000-10.000TL aralığında geliri olan esnafların oranı %16 ve 10.000TL üstünün payı ise %11'dir. Sonuç olarak esnaflar şikâyet etseler bile, şoförlerle karşılaştırıldığında gelirlerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir.

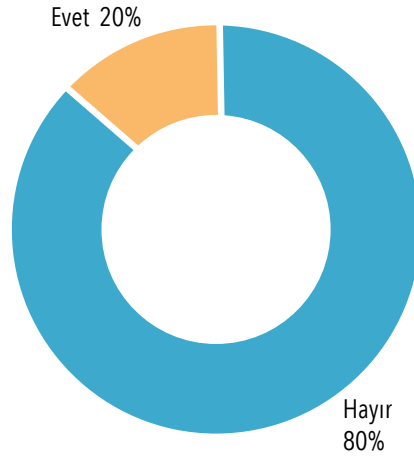
Şekil 205. Esnafın İşten Kazandıkları Net Gelir



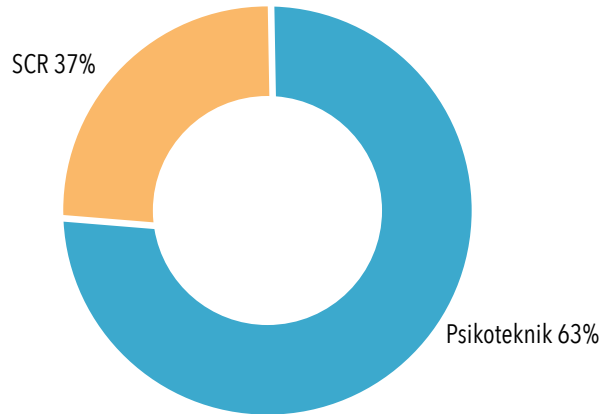
Esnafa halk otobüsçülüğü mesleğinden elde ettiği gelirin toplam geliri içindeki payı sorulduğunda yaklaşık %50 oranındaki kısmı %100 olarak belirtmiştir. Geri kalan ise %25-%89 arasında oranlar ifade etmelerine rağmen, dağılım, bir tespit yapmaya imkân vermemektedir. Ancak, esnafın temel gelir kaynağının halk otobüsçülüğü mesleği olduğunu söylemek mümkündür.

Alınan mesleki eğitimlere ilişkin sonuçlar **Şekil 206**'da sunulmuştur. Sonuçlar değerlendirildiğinde, şoförlerin esnaflara kıyasla daha büyük bir kısmının meslekle ilgili eğitim aldığı görülmüştür. Şoförlerin %55'i eğitim alırken, esnafların sadece %20 oranındaki kısmı eğitim almıştır. Esnafların aldığı eğitimler incelendiğinde, katılımcıların %63'ünün psikoteknik eğitimi aldığı; bunu %37 oranı ile SRC eğitiminin takip ettiği görülmektedir (**Şekil 207**). Öte yandan esnafların %70'i, alınan eğitimlerin faydalı olduğunu düşünürken; %6'sı faydalı olmadığını düşünmektedir. Ancak, tıpkı şoförler gibi esnafların hemen hemen tamamı, eğitimlerin gereksiz olduğunu düşünmektedirler. Proje süresince gerçekleştirilen odak grup toplantılarında ise toplantılara katılan esnaf ve şoför temsilcileri, eğitimlerin gerekli olduğunu ama verimli ve etkili bir eğitim verilmediği için amacına ulaşmadığını belirtmiştir. Ancak ankete verilen cevapta esnafın yeni bir eğitime ihtiyaç duymadığı %99 gibi bir oranla ifade edilmiştir. Bu bağlamda esnafın gerekli gördüğünü ifade ettiği trafik kuralları eğitimini kendilerinin değil, çalıştıkları şoförlerin almaları gerektiği düşüncesi açığa çıkmaktadır. Buna rağmen, eğitimlerin zorunlu olması gerektiği ve konusunda uzman ve profesyonel kişiler tarafından verilmesi ve denetlenmesi gerektiği tarafımızca önerilmektedir.

Şekil 206. Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları



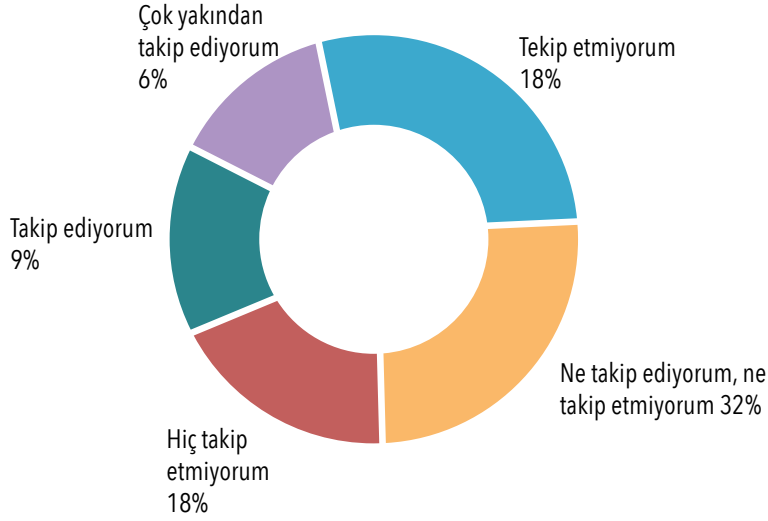
Şekil 207. Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim



13.5.6. Teknoloji Kullanım Durumu ve Yenilik Düzeyi

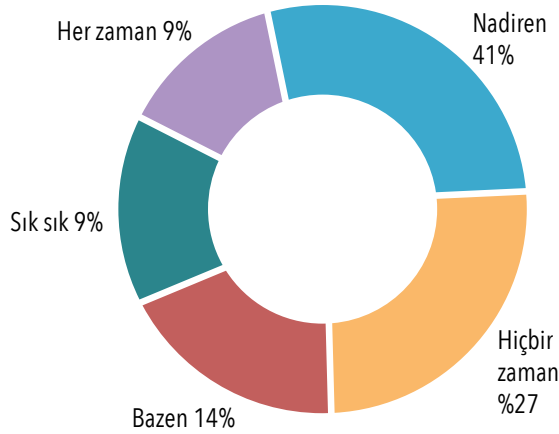
Gelişen teknolojilerin yansımaları halk otobüsçülüğü mesleğini de etkilemektedir. Proje kapsamında şoförlerle yapılan anket çalışmasında, şoförlerin teknoloji ile olan ilişkilerini anlamak için meslekleriyle ilgili yeni teknolojileri ne kadar yakından takip ettikleri sorulmuştur. Buna göre, yeni teknolojileri takip ettiğini söyleyenlerin oranı toplamda %14 iken, takip etmediğini ifade edenlerin oranı %54'tür (**Şekil 208**).

Şekil 208. Mesleğe İlişkin Yeni Teknolojileri Takip Etme Durumu



Meslekleriyle ilgili faaliyetlerde interneti ne kadar takip ettikleri sorusuna ise şoförlerin %27'si "hiçbir zaman" derken; %41'i ise "nadiren" demiştir. Öte yandan "her zaman" diyenlerin oranı %9 ve "sık sık" diyenlerin oranı ise yine %9'dur. Bu sonuçlar, şoförler arasında meslekle ilgili internet kullanımının pek de yaygın olmadığını göstermektedir.

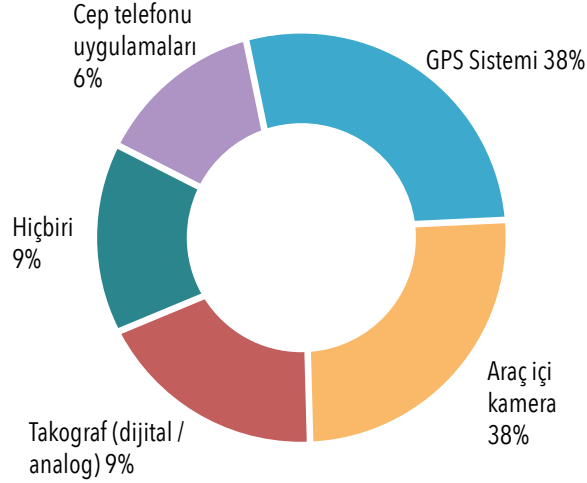
Şekil 209. Mesleğe İlişkin İnterneti Takip Etme Durumu



Meslekle ilgili olarak şoförlerin hangi teknolojiyi kullandıklarına ilişkin soruya katılımcıların %38 oranındaki kısmı "GPS sistemi" ve %6'sı "cep telefonu uygulamaları" yanıtını

vermiştir. Araç içi kamera kullanım oranı ise sadece %38'dir. Öte yandan mesleğin geleceği açısından teknolojik gelişmelerin etkisini şoförlerin %50'si olumlu bulurken, %9'u olumsuz bulmaktadır. Bu da genel olarak şoförlerin teknolojiyi çok takip etmeseler bile önemin farkında olduklarını göstermektedir.

Şekil 210. Şoförlerin Meslekle İlgili Kullandıkları Teknolojiler



13.5.7. Mesleği İlgilendiren Mevzuat

5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun

Engellilerin toplu taşıma araçlarına erişebilirliklerinin artırılması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, Kanun'un 7. maddesinde yapılı çevrede, engellilerin erişebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişebilirlik standartlarına uygunluk sağlanması gerektiği ifade edilmektedir. Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişebilirliğine uygun olması zorunludur. Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır.

Kanun'un geçici 3. maddesine göre, büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan araçlarla sağlanan toplu taşıma hizmetlerinin, engellilerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçlarının, bu Kanun'un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde, sürücü koltuğu hariç dokuz ila on altı oturma yeri olan araçlarla verilen toplu taşıma hizmetlerinin, turizm taşımacılığı yapılan araçlarla sağlanan taşıma hizmetlerinin ve özel ve kamu şehirler arası toplu taşıma hizmetleri ile yolcu gemilerinin 7/7/2018 tarihine kadar engelliler için erişilebilir duruma getirilmesi gerekmektedir. Erişilebilirlik standartlarının ve yükümlülüklerinin uygulanmasının izlenmesi ve denetimi her ilde Aile ve Sosyal Politikalar, Bilim, Sanayi ve Teknoloji, İçişleri, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıkları ile engelliler ile ilgili konfederasyonların temsilcilerinden oluşan komisyon tarafından yapılır. İhtiyaç

hâlinde birden fazla komisyon kurulabilir. Denetim sonucunda, ilgili belediye ve kamu kurum ve kuruluşları ile umuma açık hizmet veren her türlü yapının ve açık alanın malikleri ile toplu taşıma araçlarının sahiplerine eksikleri tamamlaması için birinci fıkrada belirtilen sürenin bitiminden itibaren iki yılı geçmemek üzere ek süre verilebilir.

4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

Kanun'un 1. maddesi uyarınca, genel bütçeye dâhil daireler ile katma bütçeli idareler; bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşlar; kanunla kurulan fonlar; kefalet sandıkları; sosyal güvenlik kuruluşları; genel ve katma bütçelerin transfer tertiplerinden yardım alan kuruluşlar; kamu iktisadi teşebbüsleri ve bağlı ortaklıkları ile müesseseleri; il özel idareleri ve belediyeler ile bunların kurdukları birlik, müessese ve işletmeler; özel bütçeli kuruluşlar; özelleştirme işlemleri tamamlanıncaya kadar 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Kanun'a tâbi kuruluşlar ve özel hukuk hükümlerine tâbi kamunun çoğunluk hissesine sahip olduğu kuruluşlar; kamu banka ve kuruluşları ile bunlara bağlı iş yerleri ve diğer kamu kurum ve kuruluşları üretilen mal ve hizmet bedellerinde işletmecilik gereği yapılması gereken ticarî indirimler hariç herhangi bir kişi veya kuruma ücretsiz veya indirimli tarife uygulanmaz.

Ücretsiz taşıma imkânından 24/2/1968 tarihli ve 1005 sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Tertibinden Şeref Aylığı Bağlanması Hakkında Kanun veya 28/5/1986 tarihli ve 3292 sayılı Vatani Hizmet Tertibi Aylıklarının Bağlanması Hakkında Kanun kapsamındaki hizmetleri sebebiyle vatani hizmet tertibinden aylık bağlananların; 8/6/1949 tarihli ve 5434 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu'nun 56. maddesi ile mülga 45. ve 64. maddelerine veya 31/5/2006 tarihli ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 47. maddesine, 3/11/1980 tarihli ve 2330 sayılı Nakdi Tazminat ve Aylık Bağlanması Hakkında Kanun'a veya 2330 sayılı Kanun hükümleri uygulanarak aylık bağlanmasını gerektiren kanunlara göre vazife malulü sayılarak aylık bağlananların kendileri, eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış olan çocukları, anne ve babaları; yukarıda sayılan kanunlara göre harp veya vazife malulü sayılanlardan sınıf veya görev değiştirerek çalışmaya devam edenler ile vazife malulü sayılarak aylık bağlananlardan, 5510 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında çalışmaya başlamaları nedeniyle ödenmekte olan aylıkları kesilenlerin kendileri ile eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları, anne ve babaları; yukarıda sayılan kanunlara göre harp veya vazife malulü sayılacak şekilde hayatını kaybedenlerin ya da aynı kapsamda aylık almaktayken hayatını kaybedenlerin eşleri, evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış olan çocukları, anne ve babaları; engelliler için sağlık kurulu raporuyla %40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeleyen Türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin kendileri ile birlikte birden fazla olmamak üzere birlikte yolculuk ettikleri refakatçileri, demiryolları ve denizyollarının şehir içi ve şehirler arası hatlarından, belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanırlar.

Ayrıca, Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demir yolları ve deniz yollarının şehir içi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir

içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak; demir yolları ve deniz yollarının şehirler arası hatlarından ise %50 indirimli olarak yararlanırlar.

Öte yandan, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müessese ve işletmeler altmış ila altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz veya indirimli olarak yararlanmasını sağlayabilirler. Belediyeler ile bunların kurdukları birlik, müessese ve işletmeler, toplu taşıma hizmetlerinde öğrenci ve basın kimlik kartı sahiplerine indirim uygulamaya yetkilidirler. 4.2.1968 tarihli ve 1005 sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Tertibinden Şeref Aylığı Bağlanması Hakkında Kanun, 3.11.1980 tarihli ve 2330 sayılı Nakdi Tazminat ve Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ve 12.4.1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu'nun ücretsiz veya indirimli tarife uygulanması ile ilgili diğer hükümleri saklıdır. (2) Bakanlar Kurulu birinci fıkra hükmünden muaf tutulacak kişi veya kurumları tespit etmeye yetkilidir. (Ek fıkra: 12/7/2013-6495/88 md.) İlgili kurumlar, belediyeler ile belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketler, ücretsiz ve indirimli seyahat hakkının kullanılması ile ilgili olarak gerekli tedbirleri alırlar. Ücretsiz veya indirimli seyahat hakkının kullandırılmaması hâlinde bu haktan faydalandırılmayan her kişi için toplu taşıma aracının tarifi üzerinden elli tam bilet bedeli tutarında idari para cezası, mülki idare amiri tarafından uygulanır. Bu maddeye göre verilecek idari para cezaları tebliğinden itibaren bir ay içinde ödenir.

Kanun'un ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri kapsamında hizmet verecek toplu taşıma araçları, toplu taşıma hizmetlerinin kapsamı ile bu hizmetlerden ücretsiz ve indirimli yararlanmaya ilişkin usul ve esaslar, Maliye, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, İçişleri ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik bakanlıklarının görüşleri alınmak suretiyle Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından çıkarılan yönetmelikle düzenlenir.

İkinci ve üçüncü fıkra hükümleri kapsamında, belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı ile özel deniz ulaşımı aracı için bunların işletmecilerine, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı bütçesine bu amaçla konulan ödenekten ilgili belediyeler aracılığıyla her ay gelir desteği ödemesi yapılır. Yapılacak aylık gelir desteği ödemesini yıllık olarak belirlemeye, bu tutarı faaliyette bulunan yere ve/veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracını taşıma kapasitesine göre farklılaştırmaya ve yapılacak ödemeye ilişkin diğer esas ve usuller Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı tarafından müştereken altı ay içinde belirlenir.

1005 sayılı Kanun ve 3292 sayılı Kanun kapsamında vatani hizmet tertibinden aylık bağlananlar ile 5434 sayılı Kanun'un 56., mülga 45. ve 64. maddelerine veya 5510 sayılı Kanun'un 47. maddesine göre harp veya vazife malullüğü aylığı bağlananların ya da 2330 sayılı Kanun'a veya 2330 sayılı Kanun hükümleri uygulanarak aylık bağlanmasını gerektiren kanunlara göre aylık bağlananların veya harp veya vazife malulü sayılanlardan sınıf veya görev değiştirerek çalışmaya devam eden kamu görevlileri ile harp veya vazife malullüğü aylığı almakta iken 5510 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında çalışmaya başlamaları nedeniyle ödenmekte olan aylıkları kesilenlerin, bu fıkra da sayılan kanunlar veya maddeler gereğince dul ve yetim aylığı bağlananların ikametgâhlarında kullandıkları elektrik enerjisi ücreti %40'tan; belediyelerce tahakkuk ettirilecek su ücreti ise %50'den az indirim içermek üzere belirlenecek tarife üzerinden alınır.

Kanun'un geçici 1. maddesine göre, yürürlük tarihinden önce, yetim aylığı alan ve ücretsiz seyahat hakkı bulunanların bu aylıkları almaya devam ettiği müddetçe ücretsiz seyahat hakkı saklıdır.

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği

Yönetmelik, 4736 sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun kapsamında ücretsiz veya indirimli yolcu taşıma hizmeti verecek toplu taşıma araçlarının belirlenmesi; toplu taşıma hizmetinin kapsamı ve bu hizmetlerden ücretsiz veya indirimli yararlanmaya ilişkin usul ve esasların tespiti amacıyla düzenlenmiştir. Yönetmelik, 4736 sayılı Kanun'un 1. maddesinin sekizinci fıkrasına dayanılarak hazırlanmıştır.

Yönetmelik kapsamında, 4736 sayılı Kanun'un 1. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca demiryolları ve denizyollarının şehir içi ve şehirler arası hatlarından, belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanacaklar aşağıda belirtilmiştir:

a) 24/2/1968 tarihli ve 1005 sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Tertibinden Şeref Aylığı Bağlanması Hakkında Kanun kapsamında aylık bağlananların kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.

b) 8/6/1949 tarihli ve 5434 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu'nun 56. ve mülga 64. maddesi; 31/5/2006 tarihli ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 47. maddesinin sekizinci fıkrası; 3/11/1980 tarihli ve 2330 sayılı Nakdi Tazminat ve Aylık Bağlanması Hakkında Kanun veya 2330 sayılı Kanun hükümleri uygulanarak aylık bağlanmasını gerektiren kanunlarda belirtilen hâller kapsamında;

- 1) Hayatını kaybedenlerin,
- 2) Harp veya vazife malulü sayılanlardan aylık almakta iken hayatını kaybedenlerin,
- 3) Harp veya vazife malulü sayılmaları sebebiyle aylık almakta olanların,

4) Harp veya vazife malulü sayılmaları sebebiyle aylık almakta iken, sınıf veya görev değiştirerek çalışmaya devam etmekle birlikte veya 5510 sayılı Kanun'un 4. maddesine göre sigortalı olmayı gerektiren bir işte çalışmaya başlamış olmakla birlikte bu aylıkları kesilmesi gerekmeyenlerin, kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.

c) 5434 sayılı Kanun'un mülga 45. maddesi ile 5510 sayılı Kanun'un 47. maddesinin birinci fıkrasında belirtilen hâller kapsamında;

- 1) Hayatını kaybedenlerin,
- 2) Harp veya vazife malulü sayılanlardan aylık almakta iken hayatını kaybedenlerin,
- 3) Harp veya vazife malulü sayılmaları sebebiyle aylık almakta olanların,

4) Harp ve vazife malulü sayılmaları sebebiyle aylık almakta iken, sınıf veya görev değiştirerek çalışmaya devam etmelerinden veya 5510 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında

çalışmaya başlamalarından dolayı aylıkları kesilenlerin, kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.

ç) 28/5/1986 tarihli ve 3292 sayılı Vatani Hizmet Tertibi Aylıklarının Bağlanması Hakkında Kanun kapsamındaki hizmetleri sebebiyle vatani hizmet tertibinden aylık bağlananların kendileri, eşleri, anne ve babaları ile evli olmayan ve yirmi beş yaşını doldurmamış çocukları.

d) 24/6/2008 tarihli ve 5774 sayılı Başarılı Sporculara Aylık Bağlanması ile Devlet Sporcusu Unvanı Verilmesi Hakkında Kanuna göre aylık bağlananların kendileri.

e) Engelliler için sağlık kurulu raporuyla %40 ve üzerinde engelli olduğunu belgeleyen Türk vatandaşlarının kendileri, ağır engellilerin ise kendileri ile birlikte birden fazla olmak üzere beraber seyahat ettikleri refakatçileri.

Ayrıca, Yönetmelik'in 5. maddesine göre, 60 yaş ve üstü bireylerin ücretsiz veya indirimli yolculuk hakkı verilmiştir. Bu kapsamda:

(1) Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehir içi hatları ile belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmetlerinden ücretsiz olarak yararlanır.

(2) Türk vatandaşı olan altmış beş yaş ve üzeri kişiler, demiryolları ve denizyollarının şehirler arası hatlarından %50 indirimli olarak yararlanır.

(3) Toplu taşıma araçlarının ait olduğu kurum ve kuruluşlar, belediyeler, belediyeler tarafından kurulan şirketler, birlikler, müessese ve işletmeler, altmış yaş ile altmış beş yaş arasında bulunan kişilerin toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya indirimli olarak yararlanmasını sağlayabilir.

Yönetmelik'in 6. maddesine göre (1) Ücretsiz veya indirimli seyahat edebilmek için;

a) 4. maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (ç) ve (d) bentleri kapsamındakiler için Bakanlık tarafından verilen Seyahat Kartı,

b) 4. maddenin birinci fıkrasının (e) bendi kapsamındakiler için Engelliler İçin Kimlik Kartı; engellilere kimlik kartı verilmesine ilişkin 19/7/2008 tarihli ve 26941 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Yönetmelik uyarınca verilmiş bulunan kimlik kartı; anılan Yönetmelik'in geçici 1. maddesinde sayılan engelliler için kimlik kartı ile engel oranının yer aldığı nüfus cüzdanı,

c) 5. madde kapsamındakiler için nüfus cüzdanı kullanılır.

(2) Toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya indirimli yararlanma amacıyla birinci fıkrada belirtilen belgelerin ibraz edilmesi hâlinde, ücretsiz veya indirimli seyahat hakkı herhangi bir gerekçeyle engellenemez.

(3) Kişiler, birinci fıkrada belirtilen belgeleri ibraz etmek suretiyle toplu taşıma araçlarından ücretsiz veya indirimli yararlandırılır. Toplu taşıma hizmetini sunan kurum ve kuruluşlar ile belediyeler, ücretsiz veya indirimli seyahat hakkının kullanılması ile ilgili kolaylaştırıcı tedbirler alır.

(4) 4. maddenin birinci fıkrasının (e) bendi kapsamındaki ağır engellinin, refakatçisi olduğunu beyan ettiği kişiden bu hakkın kullanımına ilişkin ayrıca belge talep edilmez.

(5) Seyahat kartları aynı zamanda tanıtım amaçlı olarak da kullanılabilir.

Seyahat kartının şekli ve basımı Yönetmelik'in 7. maddesinde belirlenmiştir:

(1) Seyahat kartında; kişinin Türkiye Cumhuriyeti kimlik numarası, adı, soyadı, doğum yeri, doğum tarihi, hak sahibine yakınlık derecesi, geçerlilik tarihi, seri numarası gibi bilgiler ile fotoğrafı yer alır.

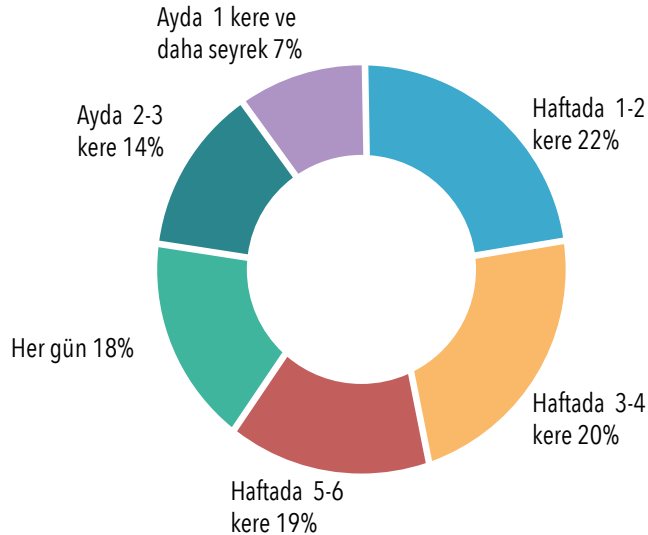
(2) Seyahat kartının şekli, içeriği, ebadı, değiştirme ve geçerlilik tarihi, tahrif ve sahtecilikten korumak maksadıyla seyahat kartı üzerine konulacak güvenlik unsurları ile basım ve teslimat aşamasında uygulanacak sistem ve teknoloji, Bakanlık tarafından belirlenir.

Seyahat kartı alabilmek için; Bakanlığın belirleyeceği belgelerle birlikte ilgili il müdürlüğüne başvuruda bulunulur. Seyahat kartı, hak sahiplerine bedelsiz olarak verilir. Seyahat kartı, il müdürlüğü tarafından kişinin bizzat kendisine veya kanuni temsilcilerine teslim belgesi imzalatılarak teslim edilebileceği gibi, talebi hâlinde başvuruda belirttiği adrese gönderilebilir. Verilen seyahat kartlarının seri numaraları elektronik ortama aktarılır. Seyahat kartının içeriğinin değişmesi, çalınması, kaybedilmesi veya herhangi bir nedenle kullanılamaz hâle gelmesi durumunda Bakanlık tarafından bedelsiz olarak yeniden düzenlenir. Vefat edenlerin, evlenenlerin veya yirmi beş yaşını doldurmuş olan çocukların kartları ile herhangi bir nedenle kullanılamaz hâle gelen veya geçerliliğini kaybeden seyahat kartları il müdürlüğüne iade edilir. İlgili kurumlar, belediyeler ile belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketler, ücretsiz ve indirimli seyahat hakkının kullanılması ile ilgili olarak gerekli tedbirleri alır.

Öte yandan, ücretsiz veya indirimli seyahat hakkının kullandırılmaması hâlinde bu haktan faydalandırılmayan her kişi için mülki idare amiri tarafından toplu taşıma aracının tarifesini üzerinden elli tam bilet bedeli tutarında idari para cezası uygulanır. Bu maddeye göre verilecek idari para cezaları tebliğinden itibaren bir ay içinde ödenir ve genel bütçeye gelir kaydedilir.

13.5.8. Tüketicilerin Mesleğin Sunduğu Hizmetlerden Memnuniyet Durumu ve Beklentileri

Şekil 211. Halk Otobüsü Kullanma Sıklığı



Halk otobüsü kullanım sıklığı **Şekil 211**'de verilmiş olup, %65 oranında haftada birden fazla kullanım söz konusudur. En önemli rakibi olan minibüs kullanımı ile karşılaştırıldığında haftalık kullanımın aynı seviyede olduğu görülmektedir. Bunun ötesinde otobüs kullananların %18 oranındaki kısmı, otobüsü her gün kullanmaktadır ve bu oran minibüsler için de %19 seviyesindedir. Öte yandan halk otobüsü kullanım nedenleri incelendiğinde, katılımcıların %52 oranındaki kısmı günlük ihtiyaçları sebebiyle ve %48 oranındaki kısmı ise iş veya okula gitmek için kullanmaktadır.

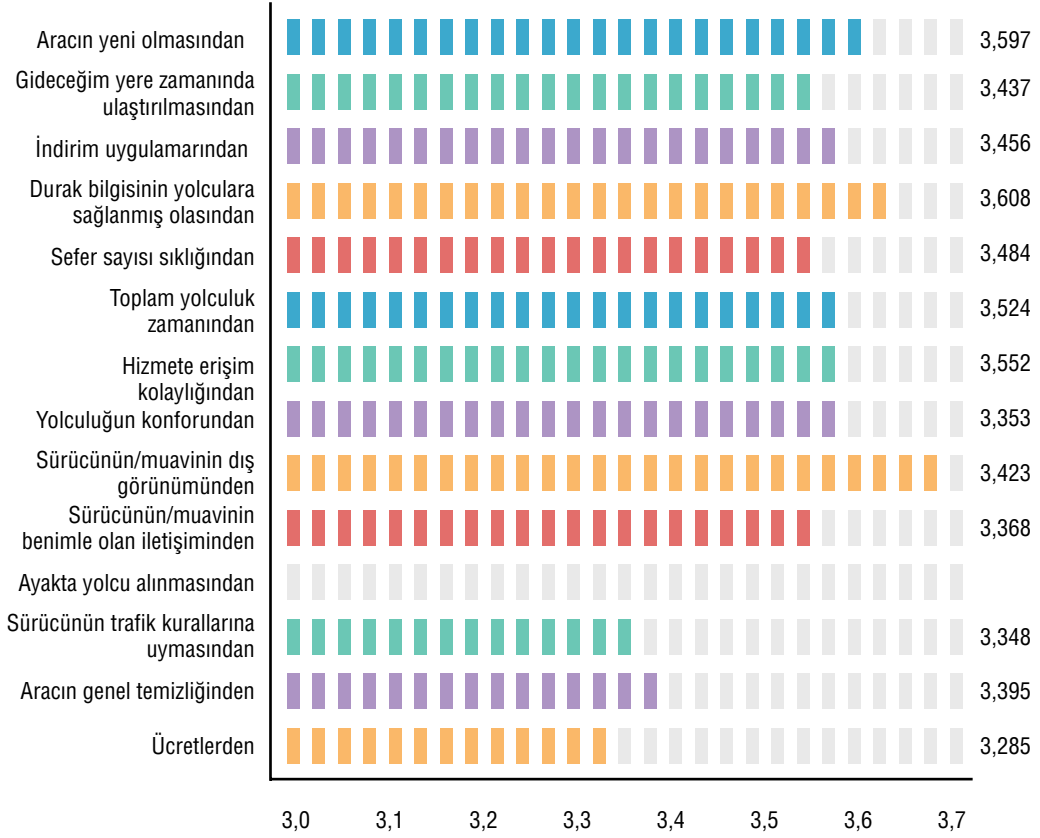
Ankette, katılımcıların ilgili kriterlere göre memnuniyet düzeylerini, 1 “hiç memnun değilim”, 5 “çok memnunuz” aralığında belirtmeleri istenmiştir. Buna göre verilen cevaplardan, her kriter için ortalama memnuniyet puanları hesaplanmış ve sonuçlar **Şekil 212**'de verilmiştir.

Şekle göre halk otobüslerinde en çok memnun olunan kriter “durak bilgilerinin yolculara sağlanmış olması” olarak belirlenmiştir. En yakın rakip olan minibüsler için söz konusu kriterin “sefer sayısı sıklığı” olarak belirlenmesi iki taşıma modunun rekabet esaslarını ortaya koymaktadır. Halk otobüsü ve belediye otobüsleri durak yeri güvencesi verirken, minibüsler belirli bir saat tarifesine uymak zorunda olmamaları sebebiyle sık sefer sağlamak suretiyle tercih edilmektedir. Halk otobüslerinin durak güvencesi, hizmete erişim kriterinin de yüksek derecelendirmesi sonucunu doğurmuştur. Yolcuların halk otobüslerinin yeni olmasından memnuniyet duydukları, ancak konforu yeterli bulmadıkları görülmektedir. Sürücüyle ilgili olarak ise dış görünüm ve iletişim sıralamada ortalarda yer alırken, ankete katılanlar, sürücülerin trafik kurallarına pek uymadıklarını düşünmektedir. Rekabet üzerinde önemli bir unsur olan ücret, memnuniyet açısından alt sıralarda yer almaktadır. Donanım ile ilgili bu kriterlerin halk otobüsleri için değerlendirmesinin minibüslerle önemli derecede benzerlik gösterdiğini de belirtmek gerekmektedir.

Yolcuların en önemli memnuniyetsizlik sebebi ayakta yolcu taşıma olarak belirlenmiş olup, yolcuların %37 oranındaki kısmı memnuniyetsizliklerini belirtmişken nötr olanlar da dikkate alındığında bu oran %63'e çıkmaktadır. Açıkça ki, minibüslerde en önemli memnuniyet noktalarından biri ayakta yolcu alınmasına izin verilmemesidir. Bu kapsamda, ayakta yolcu taşıma kriteri açısından otobüsler bir rekabet dezavantajına sahiptir.

Memnuniyet sonuçları genel olarak değerlendirildiğinde, ilgili kriterlerle alakalı olarak, yolcuların halk otobüslerinden genel olarak memnun olduğu söylenebilir.

Şekil 212. Halk Otobüsünden Memnuniyet

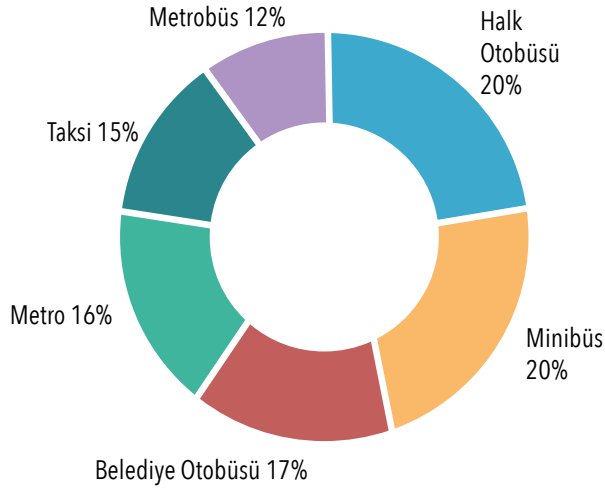


13.5.9. Mesleğin Rekabet Analizi

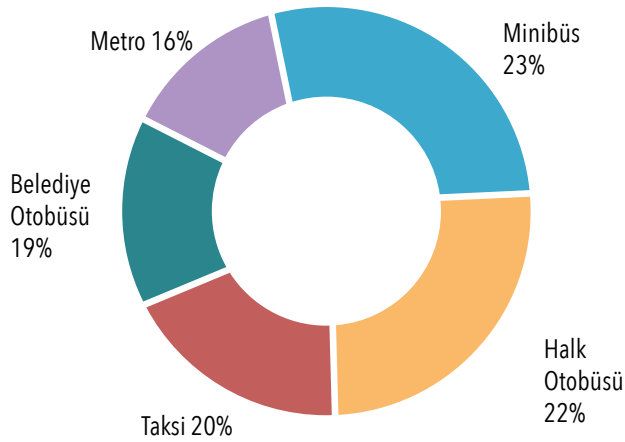
Rakipler

Halk otobüsçülüğünün diğer toplu taşıma araçları ile nasıl bir rekabet ilişkisine sahip olduğunu anlayabilmek için proje kapsamında gerçekleştirilen esnaf ve müşteri anketlerinden elde edilen sonuçlar kullanılmış ve rekabet analizine ait aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çerçevede, mevcut toplu taşıma araçları arasında rekabet değerlemesi, “müşteriler” ve “sektöre yeni giriş” başlıkları altında mesleğin rekabet analizine yer verilmektedir.

Müşterilerin tercihleri, sektörün rekabet yapısını anlamakta kullanılacak bilgilerden bir tanesidir. Halk otobüsleri, sağladıkları hizmet bileşenleri açısından temel olarak, hat bazında, belediye otobüsleri ve kısmi olarak da minibüsler ile rekabet etmektedir. Yol/ücret bileşenleri kapsamında taksilerle olan rekabet daha ayrıştırıcıdır. Bunlara ilave olarak metro olan şehirlerde metro ve İstanbul’da metrobüs de kullanım yoğunluğu açısından önemli bir rakip olabilme potansiyeline sahiptir. Bu kapsamda, Türkiye genelinde metro ve metrobüsün de içinde bulunduğu toplu bir analiz yapmak, bu araçların belli illerde olmasından dolayı yanıltıcı sonuçlar verecektir. Bu bağlamda müşterilerin tercihleri raporlanırken İstanbul için ayrı, İstanbul hariç metro bulunan iller (Adana, Ankara, Bursa ve İzmir) için ayrı ve bu şehirlerin dışında kalan diğer iller için ayrı grafikler verilmiştir.

Şekil 213. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul

Şekil 213'de İstanbul'daki kullanıcıların toplu taşıma tercihleri verilmiştir. Dağılımsal olarak dengeli bir kullanım gözükmeyle birlikte en çok tercih edilen araç minibüs ve halk otobüsüdür. Halk otobüsçülüğü mesleği açısından, İstanbul'da en önemli rakipler minibüs ve belediye otobüsleridir. Hizmet verdikleri güzergâhlar kapsamında metro ve metrobüs, yol/ücret kısıtı dikkate alındığında da taksinin rekabet yarattığı açıktır.

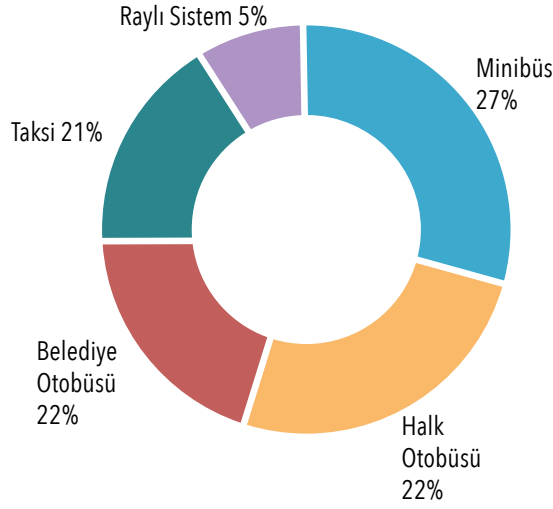
Şekil 214. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller

İstanbul dışında metro ağına sahip diğer iller olan Adana, Ankara, Bursa ve İzmir için toplu taşımada müşteri tercihleri **Şekil 214**'de verilmiştir. Metrobüsün olmaması, bu şehirlerde genel olarak şehir içi taşımacılıkta rekabet yapısını önemli ölçüde değiştirmemektedir. Rakip olarak minibüs taşımacılığı daha belirginleşmiş olup, ikinci sırayı belediye otobüsçülüğü almaktadır. Ayrıca, metrobüsün bulunmaması, söz konusu büyük şehirlerde taksi kullanımını artırmıştır.

Son olarak metro olan iller ve İstanbul dışında kalan şehirler için, müşterilerin toplu taşıma tercihleri **Şekil 215**'te verilmiştir.⁹⁰ Türkiye'nin büyük illeri dışarda bırakılıp taşımacılık dağılımı ile karşılaştırıldığında; halk otobüsçülük mesleğinin en önemli rakibi olan minibüsçülüğün daha fazla yaygınlaştığı görülmektedir. Halk otobüsü ve belediye otobüs kullanımı ise büyükşehirler göre %5 oranında artmaktadır.

Sonuç olarak, dünyanın birçok ülkesinde hâlihazırda kullanılmamakla birlikte Türkiye'de genel olarak en çok kullanılan toplu taşıma aracı minibüs olup, bunu halk otobüsleri ve belediye otobüsleri izlemektedir.

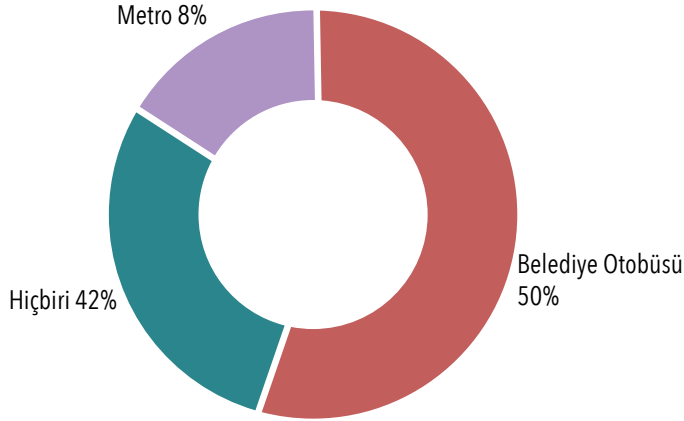
Şekil 215. Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye



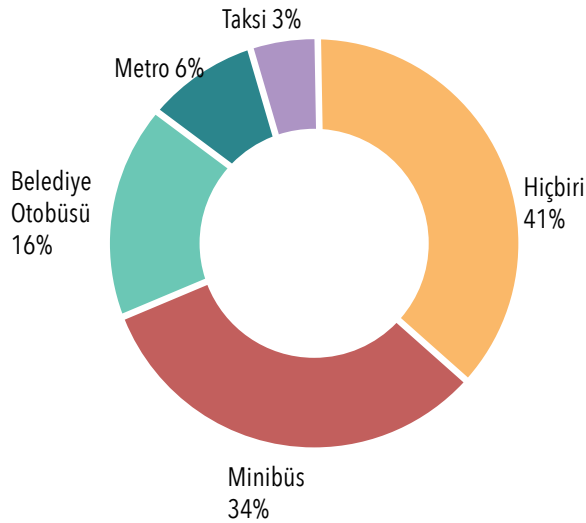
Şehir içi taşımacılık sektöründe halk otobüsü kullanım oranlarının yanı sıra, sektördeki rekabeti anlamak adına, hizmet verenlerin rakipleri hakkındaki görüşleri de önem taşımaktadır. Bu kapsamda, toplu taşımacılık hizmeti sağlayan halk otobüsçülük mesleği mensuplarına rakipleri sorulmuştur.

Şekil 216'ya göre İstanbul halk otobüsü esnafının %42 oranındaki kısmı rakip kabul etmediğini belirtmiş olup, bu değerlendirme esnafın rekabet ortamı açısından güvenli hissettiği şeklinde yorumlanabilmektedir. Belirtilen en önemli rakip de %50 oranı ile belediye otobüsleridir. Ancak, daha önce verilen kullanım bilgileri değerlendirildiğinde İstanbul ve Türkiye genelinde minibüsçülüğün yaygınlığı dikkate alındığında halk otobüsçülüğü esnafının görüşlerini "aşırı güven" olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

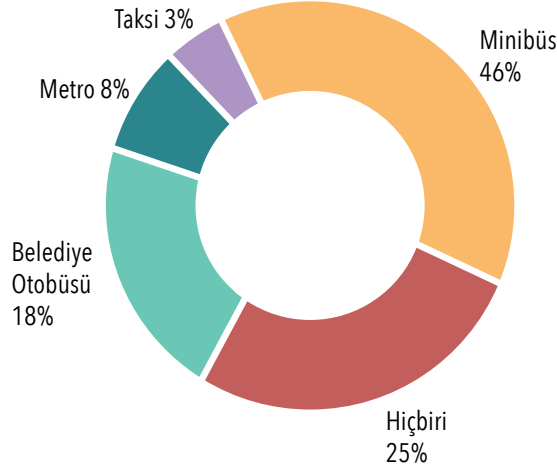
⁹⁰ Şekilde yer alan raylı sistem, bazı illerde yer alan tramvay gibi ulaşım araçlarına aittir.

Şekil 216. Halk Otobüsçülüğü Esnafının Rakip Algısı, İstanbul

İstanbul dışındaki metro bulunan illerde faaliyet gösteren halk otobüsçülüğü esnafının değerlendirmeleri **Şekil 217**'de yer almaktadır. İstanbul esnafına benzer bir şekilde rekabetle ilgili olarak aşırı güven devam etmekle birlikte, minibüslerin en önemli rakip olarak değerlendirildiği (%34) görülmektedir. Rakip olarak belediye otobüsleri (%16), metro (%6) ve taksiler (%3) belirtilmiştir.

Şekil 217. Halk Otobüsçülüğü Esnafının Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller

İstanbul ve metro ağı olan iller dışında kalan şehirlere bakıldığında esnafın rekabet algısının daha netleştiği görülmektedir (**Şekil 218**). Bu tespit küçük şehirlerde minibüsün kullanımının da artmasına bağlı olarak bu taşıma şeklini en önemli rakip hâline getirmiştir. Minibüsleri, belediye otobüsleri izlemektedir. Aynı şekilde, taksi kullanımının küçük şehirlerde daha az olması rekabet algısını da zayıflatmıştır.

Şekil 218. Halk Otobüsçülüğü Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye

Müşteriler:

Rekabet analizlerinde önemli bir diğer nokta kullanıcı yapısının belirlenmesidir. Bu bağlamda **Tablo 73**'te toplu taşımada şehir içi taşımacılık vasıtalarının kullanıcılarına göre cinsiyet, medeni durum ve yaş dağılımı verilmiştir. Karşılaştırmalı olarak analiz yapma imkânı veren bu tabloya göre halk otobüsü, minibüsten sonra en çok kullanılan taşıma aracı olup, özellikle kadınlar tarafından tercih edilmektedir. Belediye otobüsleri kullanım oranı ile birlikte düşünüldüğünde dahi, minibüs kullanım oranını ancak yakalayabilmektedir. Ücretsiz taşımacılık uygulamalarının bir sonucu olarak yaş arttıkça bireylerin gerek halk otobüsü ve gerekse belediye otobüsü kullanımları önemli ölçüde artmaktadır.

Tablo 73. Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşım Tercihi

	Cinsiyet		Medeni Durum		Yaş			
	Kadın	Erkek	Evli	Evli Olmayan	15-29	30-44	45-59	60+
Otobüs	26.2	24.0	27.1	22.9	22	25.8	29.7	42.9
Minibüs	39.1	43.5	43.8	40.8	43.5	42.6	35.2	14.3
Taksi	11.7	11.9	12.6	11.1	10.3	12.9	10.8	14.3
Metro	2.5	3.4	1.8	4.1	4	0.03	6.3	4.8
Belediye Otobüsü	12.6	14.8	12.8	15.1	15.8	12.5	14.4	23.8
Metrobüs	7.9	2.5	1.8	6	4.4	5.7	3.6	0

Tablo 74'te eğitim durumuna göre toplu taşıma aracı kullanım dağılımı verilmiştir. İlk tercihi minibüs olanların sosyo-ekonomik özellikleri verilmiştir. Tabloya göre halk otobüsü kullanıcılarının eğitim durumunda eşit bir dağılım söz konusu iken, çoğunluğun ilköğretim mezunu veya mezuniyeti olmayan bireylerden oluştuğunu söylemek mümkündür. Bu tespit, eğitim düzeyi lisans ve lisans üstüne çıkıldıkça halk otobüsü kullanımının en alt seviyeye gerilemesi ile de doğrulanmaktadır. Gerek otobüs ve gerekse minibüs kullanımının yerini ise taksi ve metrobüsün aldığı **Tablo 74**'te görülmektedir.

Tablo 74. Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşıım Tercihi

	Eğitim					
	Mezuniyeti yok	İlkokul	Ortaokul	Lise	Ön lisans	Lisans ve üzeri
Otobüs	28.6	34.3	23.5	24.3	22.1	21.3
Minibüs	42.8	38.3	47.7	43.4	43.1	32.3
Taksi	0	8.8	9.2	10.6	18.1	19.7
Metro	0	2.9	2	4.5	0	0.7
Belediye Otobüsü	28.6	14.7	15	13.1	15.3	14.9
Metrobüs	0	1	2.6	4.1	1.4	11.1

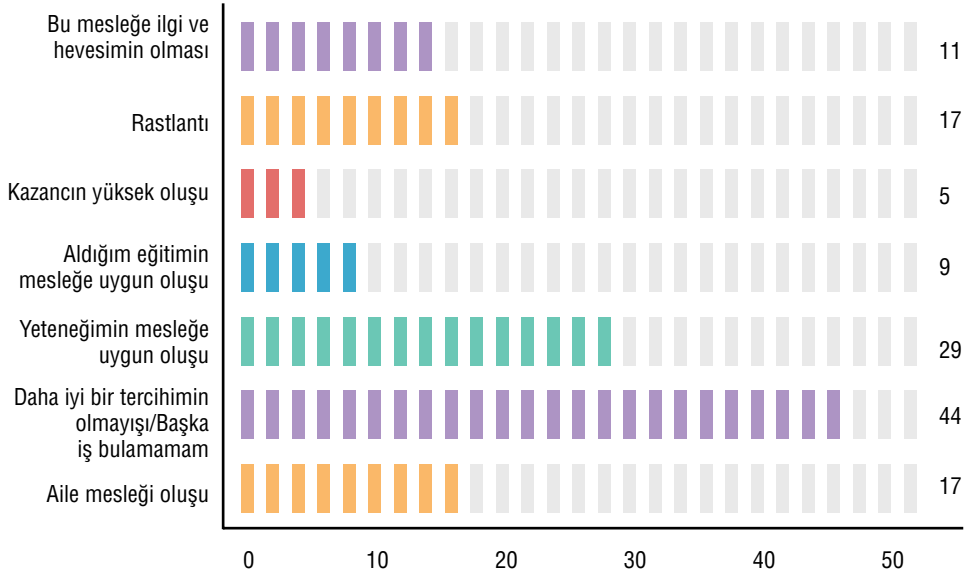
Gelir seviyesine göre toplu taşıma kullananların dağılımı **Tablo 75**'te verilmiştir. Gelir seviyesi, toplu taşıma kullanımını araç sahipliği ve bireysel maliyetleri karşılayabilmek yönünden direkt olarak etkilemektedir. Ancak, alt gelir gruplarında toplu taşıma aracı tercihinde önemli bir farklılaşma olmadığı **Tablo 75**'in en sol sütununda yer alan 1.000 TL ve altı grubunda gözlemlenmektedir. Gelir seviyesi arttıkça bireylerin halk otobüsü ve belediye otobüsünden vazgeçip daha çok taksi ve minibüs kullanımına yöneldikleri görülmektedir. En sağda yer alan en üst gelir grubunda ise, otobüs kullanımı en alt seviyeye gerilemiştir.

Tablo 75. Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşıım Tercihi

	Gelir					
	1000 TL altı	1000 - 1999 TL	2000 - 2999 TL	3000 - 3999 TL	4000 - 4999 TL	5000 TL üstü
Otobüs	29.5	22.7	24.50	29	32.1	12.3
Minibüs	29.5	45.1	48.90	38.9	29.5	30.8
Taksi	4.6	5.5	9.10	14.5	19.2	34.6
Metro	2.3	4.8	1.50	3.6	2.6	3.7
Belediye Otobüsü	34.1	19.0	12.10	9.8	12.8	6.2
Metrobüs	0	2.9	3.90	4.1	3.8	12.4

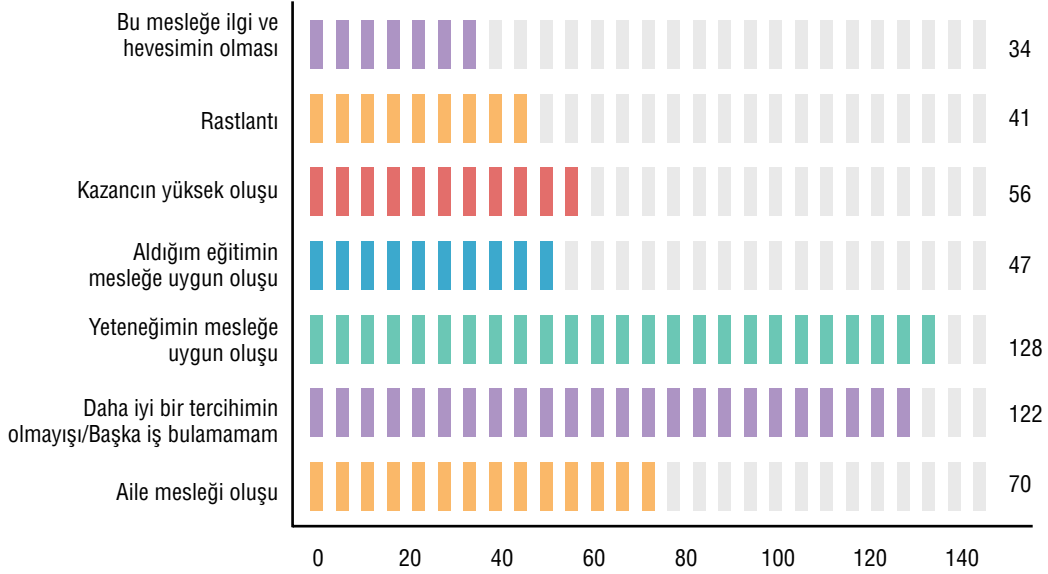
Sektöre Yeni Girişler

Sektöre yeni girişleri incelerken ilk olarak minibüsçülük mesleğinin ne için tercih edildiğini anlamak önemlidir. **Şekil 219** ve **Şekil 220** sırasıyla şoförlerin ve esnafın mesleği tercih etme nedenlerini vermektedir. Ankete katılanlardan, mesleği seçmelerindeki en önemli üç etkeni sırayla belirtmeleri istenmiştir. Bu değişken raporlanırken, kişilerin ilk tercih etme nedenine üç, ikinci tercih etme nedenine iki ve üçüncü tercih etme nedenine bir vermek suretiyle toplam tercih puanları oluşturulmuştur. **Şekil 219** ve **Şekil 220**'de her bir kriter için hesaplanmış bu puanlar verilmiştir.

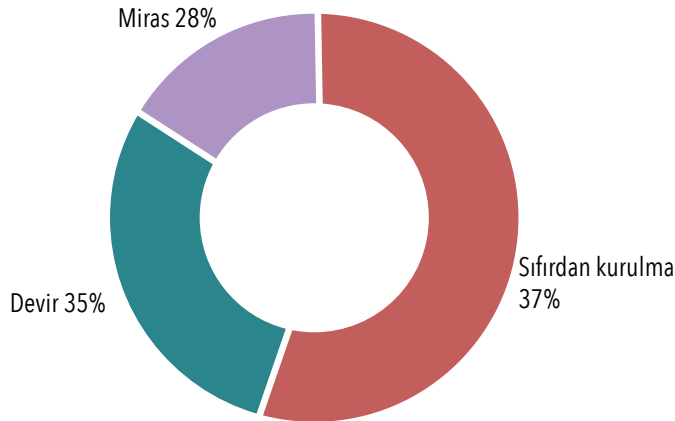
Şekil 219. Halk Otobüsçülüğü Mesleğini Seçme Sebebi, Şoför

Odak grup toplantılarında esnaflar, çalıştıkları şoförlerin niteliklerinin çok yüksek olmadığını belirtmişlerdir. **Şekil 219** değerlendirildiğinde, şoförlerin bu mesleği en çok tercih etme nedeni olarak daha iyi bir iş bulamamaları görülmektedir. Mesleği seçme nedeni olarak “rastlantı” seçeneğinin en çok tercih edilen üçüncü neden olması da bu olguyu doğrular niteliktedir. Şoförlerin mesleği seçmesinde etkili olan ikinci neden, yeteneklerinin bu işe yatkın olduğunu düşünmeleri olmuştur. Ancak ilk nedenle karşılaştırıldığında arada büyük puan farkı vardır. Çok fazla olmasa da aile mesleği etkisi şoförlük için göze çarpmaktadır. Kazanç sebebiyle bu işi seçenler az sayıdadır. Şekilde gözlemlenen önemli sonuçlardan biri, bu işi seçenlerin eğitimleriyle bu işin çok uyumlu olmadığını ifade etmeleri olmuştur. Bu da daha iyi bir iş bulamamalarının doğal bir sonucu olarak yorumlanabilir.

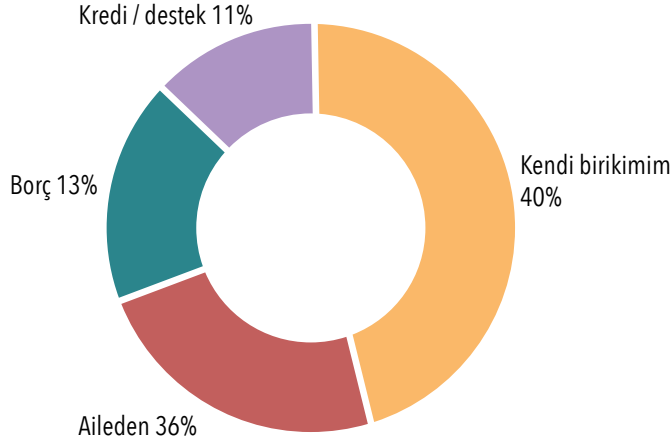
Esnafın bu mesleği tercih etmesindeki en etkili sebep ise, yeteneğin uygunluğu ve daha iyi bir tercihin olmayışı olarak ifade edilmiştir. Aslında aile mesleği oluşu kriteri de dikkate alındığında bu üç kriter meslek seçiminin birbiriyle etkileşimli olan üç belirleyicisi olarak görülmektedir.

Şekil 220. Halk Otobüsçülüğü Mesleğini Seçme Sebebi, Esnaf

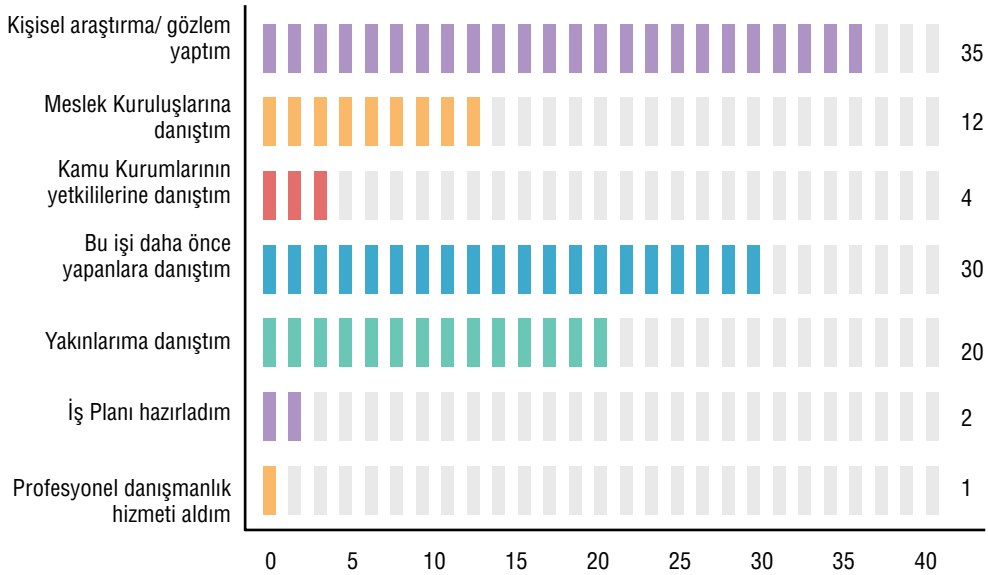
Esnafların işe başlama şekilleri incelendiğinde %37 ile en çok sıfırdan işe başlama, bunu %35 ile devir alma ve %28 ile mirasın takip ettiği görülmektedir. Her ne kadar en büyük pay sıfırdan kurulmada olsa da mesleğe yeni girişin o kadar da çok olmadığı anlaşılmaktadır. Şöyle ki, devir yoluyla işe başlayanlar genellikle aile bireyleri veya mevcut şoförlerdir. Çok benzer bir işe başlama yapısının minibüsler için de geçerli olduğunu belirtmek gerekmektedir.

Şekil 221. Esnafların İşe Başlangıç Şekli

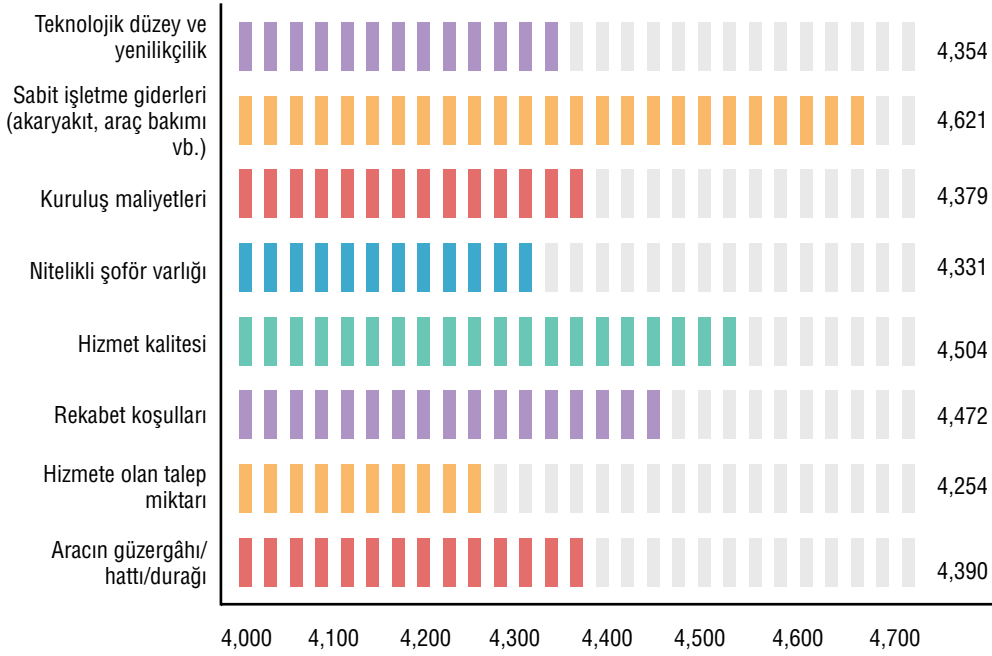
Şekil 222'de dağılımı verilen işe başlayanların başlangıç sermayelerinin ise çoğunlukla iç finansmanla karşılandığı (%40 kendi, %36 aile) görülmektedir. İşe başlama sebebinin çoğunlukla devir ve miras yolu ile gerçekleştiği dikkate alındığında, finansman yönteminin de öz finansman olması normal karşılanmaktadır. Türkiye'de dış kaynaklardan finansman sağlamanın yüksek maliyetleri ve halk otobüsü otobüsçülüğü esnaflığının getiri seviyesi dikkate alındığında dış finansman kullanılmaması doğal olarak kabul edilebilir.

Şekil 222. İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı

Şekil 223'de esnafların işe başlarken yaptıkları hazırlıklara ilişkin kriterlerin, **Şekil 217** ve **Şekil 218** için anlatıldığı şekilde hesaplanan tercih puanları verilmektedir. Buna göre esnaflar işe başlarken öncelikle kişisel olarak araştırma yapmakta ve işi daha önce yapanlara danışmaktadırlar. Bu tercih yapısı özellikle %35 oranındaki devir yoluyla işe başlama eğilimini açıklamaktadır. Sonuç olarak, esnaflar işe girerken profesyonel kanalları çok kullanmamaktadırlar.

Şekil 223. İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar

Son olarak **Şekil 224'**te, esnaflarca vurgulanan, mesleğe yeni girenlerin dikkat etmesi gereken hususların almış olduğu ortalama önem puanları verilmiştir. Esnafların belirttiği dikkat edilmesi gereken en önemli husus, sabit işletme giderleridir. Bunu, müşteriler açısından olumlu bir husus olan hizmet kalitesi takip etmektedir. Benzer görüşler en önemli rakip olan minibüs esnafı tarafından da dile getirilmiş olup, rekabetin temelinde maliyet ve kalite olduğu dikkate değerdir. Esnaf rekabet şartlarının zorlaştığını ifade eden değişken, en önemli üçüncü faktör olarak belirlemiştir.

Şekil 224. Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar

13.5.10. Mesleğin SWOT Analizi

Güçlü Yönler

- Özellikle büyükşehirlerde şehir içi taşımacılıkta en yaygın kullanılan ve operasyonel altyapısı sağlanmış taşımacılık sistemidir.
- İl bazında nitelsiz iş gücü istihdamına katkıda bulunmaktadır.
- Her ilde faaliyette bulunmaktadır; toplumla iç içe olunması, müşteri ile birebir ilişki geliştirmektedir.
- Sektör, esnaf ve sanatkâr meslek kuruluşları aracılığı ile söz sahibi olacak güce erişmiş bir örgütlenme yapısına sahiptir.
- Mevcut durumda birçok ilde sağlanan taşımacılık sisteminin başka bir taşıta dönüştürülmesi söz konusu değildir.
- Minibüslere göre bir seferde daha fazla yolcu kapasitesi sağlanmaktadır.
- Yönetmeliklerin uygulanması ile araç yaşı giderek düşmüş ve özellikle büyük şehirlerde genç bir filo oluşmuştur.
- Belediye otobüsü hizmetleri ile karşılaştırıldığında maliyetleri daha düşüktür.
- Halk otobüsü plakasında tahdit söz konusudur. Yeni plaka alımında ödenecek tutar sektöre yeni girişi sınırlandıracak kadar yüksektir.
- Belediyelerce uygulanan Çalışma Yönergelerinde belirlenen sürücü personelin nitelikleri ve özellikle asgari E tipi belge süresi zorunluluğu sonucunda otobüs şoförleri son derece yetkin ve tecrübelidir.

- Vardiyalı çalışma sisteminde genellikle aile üyelerinin şoför olarak çalışmasından ailesel dayanışma oluşmaktadır.

Zayıf Yönler

- En önemli rakipleri belediye otobüs işletmeciliği ve minibüslerdir.
- Halk otobüsleri %20 oranında ücretsiz; %35-40 oranında indirimli yolcu taşınmaktadır.
- İllere göre değişmekle birlikte, belediyelere hizmet bedeli (aylık), teknik muayene bedeli, ruhsat harcı ve yaptırım bedeli vb. adlar altında, araç başına maliyeti önemli ölçüde artıran seviyelerde yıllık ödemeler yapılmaktadır.
- Şehir içi toplu taşıma sektörü içinde yer aldığı hâlde yatırım esnaf tarafından yapılmaktadır; hiçbir şekilde yatırım desteği, indirimi, muafiyeti veya teşviki ile işletme sübvansiyonu almamakta; ticari bir işletme gibi vergilendirilmektedir.
- Otobüs devirlerinde uygulanan 10.000 tam bilet bedeli, ücret devirlerini zorlaştırmakta ve hatta gayri hukuki işlemlerle fiili devirlerin yapılmasına neden olmaktadır.
- Belediyelerle olan ilişkiler ve belediye çalışanlarının inisiyatifi işletme koşullarını önemli ölçüde etkilemektedir.
- Mevcut durumda birçok ilde esnaf odaları ile bir ölçüde inisiyatif sağlanmış olmasına rağmen, kurumsallaşma yeterli değildir. Bu sebeple belediyelerle olan ilişkilerde keyfilik söz konusu olabilmektedir.
- Karayolları Trafik Kanunu kapsamında trafikte yer alan bütün unsurların tanımı olmasına rağmen (çekici, romörk, hizmet taşıtı vb.) özel halk otobüsü tanımı bulunmamaktadır. Buna rağmen birçok kurum ve kuruluşlarda alınan idari ve yargı kararlarında “özel halk otobüsü” ifadesi kullanılması sorun yaratmaktadır.
- Ücretler üzerinden alınan yüksek sosyal güvenlik primleri ve vergi oranlarının yüksek olması esnaf dışındaki şoför çalışanların çalışma koşullarını olumsuz etkilemektedir.

Fırsatlar

- Kamu sektörü ile sosyal diyalog kültürü gelişmiş ve görüşlerin sunulabileceği birçok platform oluşmuştur.
- Her ilde önemli sayıda bulunan halk otobüslerinin başta yakıt ve yedek parça olmak üzere, araç yenileme de dâhil, ortak ihtiyaçların esnaf odaları aracılığı ile tek elden sağlanması, önemli maliyet düşüşleri yaratmıştır.
- Otobüs şoförlüğünde mesleki eğitimler belediye yönergeleri ile artırılmaya çalışılmaktadır.
- Haberleşme ve bilişim sektöründeki gelişmeler sonucunda bilgiye erişimin son derece kolaylaşması ve maliyetinin ucuzlaması, yolculara söz konusu imkânların sunulmasını sağlamıştır.

- Artan nüfus ve şehirleşme yeni yerleşim yerleri ve buna bağlı olarak yeni hatların açılmasını gerektirmektedir.
- Gelir dağılımının bozulması ve hanehalkının gelir seviyesinin düşmesi sonucunda toplu taşıma genel kullanımı artmaktadır.
- Etkin kurumsallaşmanın sağlanması ile özellikle belediyeler ve kamu ile ilişkiler, daha rasyonel bir zemine oturtulmaya çalışılmaktadır.
- Akıllı kart uygulamasının yaygınlaşması belediye otobüslerinin tercih sebebini ortadan kaldırmakta ve nakit para kullanımından doğabilecek sızmaları önlemektedir.
- Minibüslerin şehir merkezi ve merkez dışı bölgelerde faaliyet göstermesi, şehir içi trafik yükünü azaltırken halk otobüsü kullanımı artmaktadır.

Tehditler

- Akaryakıt fiyatları ve kurlardaki oynamalar esnafın gelirini dalgalandırmaktadır.
- Bazı illerde gerçekleştirilmiş olan minibüsten otobüse dönüşüm projeleri, aynı şehir içi taşımacılık pastasının daha çok taşıtla paylaşılması sonucunu doğurmuştur.
- Belediye tarafından sağlanan otobüs taşımacılığı sefer ve hat sayısının artırılması, halk otobüsü kullanımını azaltabilecektir.
- Raylı sisteme geçiş sağlanması durumunda sefer ve hat sayısı azalabilecektir.
- Otopark imkânlarının artırılması genel olarak toplu taşımacılık sektörünü etkilediği gibi halk otobüslerinin kullanımını da azaltacaktır.
- Belediyelerde uygulanan Çalışma Yönergelerinde belirlenen ve mevcut durumda yüksek olan cezalar, belediye inisiyatifinde daha da yükseltilebilir.
- Ana arterlerde ve AVM gibi yolcu merkezlerinde otopark imkânının artması halk otobüsü kullanımını azaltmaktadır.
- Maliyet sebebi ile daralan mali güç sonucunda ihtiyaç duyulan nitelik ve nicelikte eleman bulunamamaktadır.

13.5.11. Mesleğe Özgü Sorunlar

Halk Otobüsçülüğü Tanımının Olmaması

Kent içi toplu taşıma hizmeti sunan özel halk otobüslerinin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda tanımının bulunmaması önemli bir eksiklik olarak görülmektedir. Anılan Kanun'un 3. maddesinde ve Karayolları Taşıma Yönetmeliği'nin 3. maddesinde araçlar cinslerinden başka kullanım amaçlarına, fonksiyonlarına ya da yaptıkları hizmete göre de tanımlanmışlardır. Kanun çerçevesinde özel halk otobüsü tanımı olmamasına rağmen merkezî ve yerel yönetim kararlarında, belediye meclisi veya encümeni kararlarında, idari tutanaklarda, mahkeme kararlarında "Özel Halk Otobüsü" ifadesi ve kimliği kullanılmaktadır. Fiiliyatta var olan ve belediyelerde kullanılan bu araçların kanun nezdinde yok sayılması bir kimlik eksikliği olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle ilgili Kanun'da ve buna bağlı yö-

netmelikte kent içi toplu taşıma hizmetinde yararlanılan “özel halk otobüsü” tanımının cins ve kullanım amacı dikkate alınarak ayrıntılı açıklanması ve alt tasnifleriyle net tarifenin yapılması gerektiği düşünülmektedir.

Mevcut durumda, otobüsçülük tanımı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 3. maddesinde “Yolcu taşımacılığında kullanılan, sürücüsü dâhil dokuzdan fazla oturma yeri olan motorlu taşıttır.” şeklindedir. Trolleybüsler de bu sınıfa dâhildir. Sürücüsü dâhil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüsler, minibüs olarak değiştirilmiş; ancak, halk otobüsçülüğüne ilişkin yasal bir tanımlama yapılmamıştır. Birçok ilde şehir içi otobüsçülük hizmetleri belediye, bireysel halk otobüsü esnafı ve bazılarında ise şirketleşmiş halk otobüsçüleri tarafından sağlanmaktadır. Mevcut yapıda var olan tek bir otobüsçülük tanımı, mevzuatta belirlenen yetki ve sorumlulukların kapsamını gerektiğince tanımlayamamaktadır. Bu kapsamda, belirleyici tüm özellikleri kapsayan bir “halk otobüsü” tanımının yapılması gerekmektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri, Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından ilgili tanımın düzenlenmesi gerektiğini belirtilmiştir.

Çözüm Önerisi

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 3. maddesinde yer alan tanımlamalar içinde yer alması önerilen halk otobüsçülüğü tanımının bileşenleri;

- Temel ticari faaliyeti toplu yolcu taşımacılığı olan,
- 493104 Nace kodu ile halk otobüsçülüğü veya Ticaret Odasına kayıtlı olan şirketler tarafından yürütülen,
- Büyükşehir belediyesi/belediye sınırları ve mücavir alanı içinde yolcu taşımacılığı faaliyeti yürüten,
- 7-18 metre uzunluğunda bir otobüs ile asgari 17+1 oturma yeri olan ve ayakta yolcu taşıyabilen,
- Faaliyet gösterdiği ilgili belediyeden uygunluk belgesi almış olan,
- Emniyet Müdürlüğü kayıtlarına göre “halk otobüsü” niteliği kazanmış olan,

olarak belirlenmelidir.

Halk otobüsü tanımının yukarıda belirtilen özellikleri taşıyacak şekilde yapılması ile halk otobüsü işletmeciliği esnafının faaliyet alanı ve “halk otobüsü esnafı” olabilmenin temel şartları belirlenmiş olacaktır.

65 Yaş Üstü Yolcuların Halk Otobüslerinde Ücretsiz Taşınması ile İlgili Sorunlar

“Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Yönetmeliği” 6 Ocak 2016 günü yayımlanmıştır. 4736 sayılı Kanun’un 1. maddesinin 9. fıkrasına dayanılarak hazırlanan bu Yönetmelik’te belediyeler tarafından taşıma yetkisi verilen özel şahıs ya da şirketlere ait şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı sahiplerine

ödeme yapılması düzenlenmektedir. Ancak bu Yönetmelik kapsamında gelir desteği ödemesinden yararlanacak olan işletmecilere illere göre ödeme yapılması düzenlenmiştir. Buna göre Ankara ve İstanbul büyükşehir belediyelerinde, şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için aylık 1.000 TL ödeme yapılırken büyükşehir belediyesi olan diğer illerde ise bu rakam 750 TL; büyükşehir belediyesi olmayan illerde ise bu rakam 600 TL olarak öngörülmüştür. Bu farklılık emeklilerin daha yoğun olarak yaşadığı Ankara ve İstanbul dışı illerde hizmet veren esnaf için sorun yaratmaktadır. Ayrıca 12/7/2013 tarih ve 6495 sayılı Kanun'un 88. maddesi uyarınca; ücretsiz taşımacılıktan faydalanan engellilerde aranan engel oranının %60'dan %40'a düşürülmesi sonucunda günlük yaşamına çok fazla etki etmeyecek şekilde hasta olan kişilere bile rahatlıkla engelli raporu verilebilmektedir. Bunun sonucunda da ücretsiz taşımacılık suistimal edilmektedir.

İlgili Kamu Kurumunun Görüşü

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı temsilcisi tarafından 65 yaş üstü yolcular da dâhil olmak üzere toplumun dezavantajlı kesimlerine yönelik ücretsiz taşımacılık uygulamasının bir sosyal devlet politikası gereği olduğu ifade edilmiştir. Ücretsiz taşımacılıktan faydalanan engellilerde aranan engel oranının %60'dan %40'a düşürülmesinin Bakanlıkça düşünülmendiği vurgulanmıştır.

Ücretsiz taşımacılık uygulamasının devam edeceği fakat sektörden gelen taleplerin de göz önüne alınacağı da ifade edilmiş olup, nitekim bunun sonucunda da "Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesi Hakkında Yönetmelik" gereğince ücretsiz taşımacılık hizmeti veren esnafa her ay gelir desteği ödenmektedir.

Çözüm Önerisi

Mevcut durumda başta engelli ve yakınları, gazi ve yakınları, şehit yakınları, gelir durumu düşük olanlar, basın, zabıta gibi 20'den fazla grupta tanımlanmış ücretsiz yolcu bulunmaktadır. Bu grupların sosyal devlet ilkesi gereğince ücretsiz taşınması tüm halk otobüsü esnafı tarafından desteklenmekle birlikte, ücretsiz taşımacılığın aşağıda belirtilen şartlara bağlanmasının esnafı rahatlatarak ve destekleyecek bir çözüm olduğu düşünülmektedir. Büyükşehir olan ve olmayan illerde farklı fiyat düzenlemesi yapılmasının önemli olduğu görülmektedir. Özellikle 65 yaş ve üstü emeklilerin çoğunlukla Ankara, İstanbul dışındaki illerde yaşadığı gerçeği göz önünde bulundurulduğunda diğer iller için tespit edilen ücretin yeterli olmadığı ortadadır. Bu sebeple, farklı fiyatlandırma yapmak yerine, daha farklı bir sistem oluşturularak her yolcunun binişinde sayımın yapabileceği bir elektronik kart sistemi uygulanabilir ve yolcu başına göre belli ücret belirlenebilir. Bu şekilde yolcu başına getirilecek uygulamanın da eşitsizliği ortadan kaldırması mümkün kılınabilir. Ayrıca şu hususlara da dikkat edilmesi gerekmektedir;

- Ücretsiz taşımacılık imkânından faydalanan kişilerin titizlikle belirlenmesi gerekmektedir. Ayrıca, kullanım sayısının da sınırsız tutulmaması önerilmektedir.
- Devletin görevi olan sosyal refah kapsamında ücretsiz taşımacılık imkânının yoğunlukla belediye otobüsleri tarafından sağlanması daha yerinde olacaktır.
- Ücretsiz taşımacılığın tüm şehirlerde yapılması durumunda ise, akıllı kart uygulaması ile her şehirde ortalama kullanım sayısı belirlenerek ilgili ücretin akıllı kartlara yüklenmesi ile ücretsiz taşımacılık hizmetinin devam etmesi uygun olacaktır.

13.5.12. Mesleğe İlişkin Değerlendirme ve Öneriler

Başta ABD ve AB olmak üzere birçok gelişmiş ülkede olduğu gibi kamu otoritesi, şehirlerde toplu taşıma imkânlarını artırmak suretiyle otomobil kullanımını azaltma hedefini on yıllardır gerçekleştirmeye çalışmaktadır. AB’de, birçok aşama hâlinde, şehir içi ulaşımda toplu taşımacılığın özendirilmesi açık ve ölçülebilir kıstaslara bağlı stratejiler hâlinde uygulanmaktadır. Bu stratejiler aynı zamanda trafik ve karbon emisyonu gibi çevresel faktörlerin dikkate alınmasını da sağlamaktadır. Bu çerçevede, Türkiye’de de kamu otoritesinin, büyükşehirler ve diğer şehirler için temel bir şehir içi toplu taşıma yaklaşımı oluşturması gerekmektedir. Toplu taşıma hizmetlerinin belediyelere bırakıldığı görülmektedir. Halkın sıklıkla faydalandığı bir hizmetin faaliyetlerine ilişkin inisiyatifin, bir politika belirlenmeden belediyelere bırakılması uygun görülmemektedir.

Halk otobüsleri birçok ilimizde şehir içi toplu taşıma hizmetinin önemli bir kısmını sağlamaktadır. Az sayıda da olsa İstanbul, Kayseri ve Erzincan gibi illerde şirketleşmiş yapılanmalar ile faaliyette bulunmakla birlikte halk otobüsü hizmeti temel olarak esnaf tarafından sağlanmaktadır. Bahsedilen esaslara uygun olarak çok farklı meslek kollarında faaliyette bulunan kayıtlı esnafın, 2015 yılı itibarıyla yaklaşık toplam sayısı 32.000’i bulmaktadır. Bu toplam içinde halk otobüsü hizmeti verenlerin sayısı 1.650 civarında olup, yaklaşık %5 oranına tekabül etmektedir. Halk otobüsü esnafını, şehirlerde yaşayan ve toplu taşıma kullanan insanların bir gün içinde birden fazla karşılaştıkları en etkin ve faal esnaf gruplarından biri olarak nitelemek yanlış olmayacaktır.

Birçok esnaf için olduğu gibi halk otobüsü esnafı için de kamu otoritesi ile kurulanbağın yerel yönetimler ile sağlanması söz konusu olmaktadır. Belediyelerin başta ücret tarifi olmak üzere birçok yönden kontrolü altında hizmet vermekte olan halk otobüsleri, yine aynı belediyeler tarafından sağlanan belediye otobüsü toplu taşımacılığı ile de rekabet etmektedir. Bu rekabet reel hayatın içinde duraktan yolcu almak için belediye otobüslerini geçmeye çalışan halk otobüslerinin sebep olduğu trafik sorunları ile de sürekli olarak gündemde kalmaktadır.

Proje çerçevesinde gerçekleştirilen odak grup toplantıları, iyi örnek incelemeleri, yabancı ülke inceleme ziyaretleri ve internet kaynaklarında yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkan temel yaklaşımlar kısa vadede, uzun vadeye olmak üzere aşağıda sunulmaktadır:

Kısa Vadede Halk Otobüsçülüğü Mesleğini İcra Eden Esnafa Yönelik Stratejiler

Gerçekleştirilen odak grup toplantılarında halk otobüsü esnafının güncel bazı sorunları belirlenmiştir. Bu sorunların çözümüne ilişkin ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile gerçekleştirilen odak grup toplantılarında bu sorunların kısa vadede çözümüne ilişkin yaklaşımlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çerçevede sağlanabilecek kısa vadeli iyileşmeler aşağıda belirtilmiştir:

Halk Otobüsü Tanımı

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 3. maddesinde yer alan tanımlamalar içinde yer alması önerilen halk otobüsçülüğü tanımının bileşenleri;

- Temel ticari faaliyeti toplu yolcu taşımacılığı olan,
- 493104 Nace kodu ile halk otobüsçülüğü veya Ticaret Odasına kayıtlı olan şirketler tarafından yürütülen,
- Büyükşehir belediyesi/belediye sınırları ve mücavir alanı içinde yolcu taşımacılığı faaliyeti yürüten,
- 7-18 metre uzunluğunda bir otobüs ile asgari 17+1 oturma yeri olan ve ayakta yolcu taşıyabilen,
- Faaliyet gösterdiği ilgili belediyeden uygunluk belgesi almış olan,
- Emniyet Müdürlüğü kayıtlarına göre “halk otobüsü” niteliği kazanmış olan,

olarak belirlenmelidir. Böylelikle, mevcut durumda genel olarak değerlendirilen “otobüs” tanımına ek olarak, hukuki sebep ve sonuçları ile bütünleşik bir “halk otobüsü” tanımı oluşacaktır.

Ücretsiz Taşımacılık

6495 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un 88. maddesi uyarınca ücretsiz taşımacılıktan faydalanan engellilerde aranan engel oranının %40’dan tekrar eski durumu olan %60’a yükseltilmesi önerilmektedir. Böylelikle, 06.01.2016 tarihli Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik kapsamında halk otobüslerine tanınan; Ankara ve İstanbul büyükşehir belediyelerinde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için aylık 1.000 TL; Büyükşehir belediyesi olan diğer illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için aylık 750 TL; Büyükşehir belediyesi olmayan illerde şehir içi toplu taşıma hizmeti veren her bir ulaşım aracı için ise aylık 600 TL araç başına gelir desteği ile birlikte ücretsiz taşımacılık uygulaması daha adil bir hâle gelecektir.

Araç Yenilemede Finansman İmkânlarının Azlığı

Araçlar 3 yıl içerisinde yenileme gerektirecek hâle gelmekte olup, eski araçlar küçük şehirlere veya ilçelerdeki kullanıcılara satılmaktadır. Yeni alınan araçlarda engelli rampası da bulunmaktadır. Alınacak yeni araçların yüksek fiyatlı olması ek finansman ihtiyacı doğurmaktadır. Bu kapsamda, özel bankaların akıllı kart uygulamasının olduğu illerde alacakların teminat kabul edilmesi gibi yeni yaklaşımlar ile kolaylık sağlaması gerektiği düşünülmektedir.

Fahri Müfettişlik

Fahri müfettişlerin plakaya yazdığı cezaların keyfi nitelik taşımasının önüne geçilmesi için teknolojiden faydalanılabilir. Fahri müfettişlerin, ispat niteliği taşıyacak şekilde fotoğraf ve benzeri belgelerle suçun işlendiğini gösterir bir kanıt tutanak ekinde sunması gerektiğine ilişkin bir düzenleme yapılması önerilmektedir. Ayrıca tüm illerimizde MOBESE, EDS ve araç takip cihazları sokak sokak yaygınlaştırılarak, fahri müfettişlere artık ihtiyaç duyulmamalıdır.

UKOME ve İl Trafik Komisyonlarında Temsil

Toplantıda görüşülecek olan konuların önceden bildirilmek sureti ile ilgili meslek grubundaki ihtisas odası temsilcilerinden birer kişinin UKOME ve İl Trafik Komisyonları'nda görevlendirilerek esnafı temsil etmesi sağlanmalıdır. Önerilen temsil, oy hakkı da içermektedir.

Şoför Ücretleri

Odak grup toplantılarında halk otobüsü esnafı, SGK kesintilerinin yüksekliğini dile getirirken, şoför çalıştırmanın maliyetinin yüksekliğini bir sorun olarak ifade etmiştir. Proje kapsamında yapılan anket çalışmalarında ise, halk otobüsü esnafının meslekle ilgili gelirlerinin yüksek olduğu ortaya çıkmıştır. Şöyle ki; esnafın önemli bir kısmı birden fazla halk otobüsü sahibi durumundadır. Aynı zamanda yeni bir otobüs almak için de istekli olduklarını ifade etmişlerdir. Şoförlerin mesleki gelirlerinin ise, Türkiye'deki dört kişilik bir ailenin yoksulluk sınırı olan Mayıs 2016 itibarıyla 1.492TL'ye yakın olduğu belirlenmiştir. Bu kapsamda, şoförlere ilişkin asgari ücretlendirme skalasının oluşturulması gerekmektedir. Meslekteki tecrübeyi veya SRC belgesi sahibi olma süresini baz alan ve asgari geçim seviyesini sağlayacak bir ücretlendirme tarifesinin il bazında oluşturulması önerilmektedir.

Orta ve Uzun Vadede Halk Otobüsçülüğü Mesleğini İcra Eden Esnafa Yönelik Stratejiler

Şehir İçi Toplu Taşıma Stratejisi

Türkiye'de kamu otoritesinin, büyükşehirler ve diğer şehirler için temel bir şehir içi toplu taşıma yaklaşımı oluşturması gerekmektedir. Toplu taşıma hizmetlerinin belediyelere bırakıldığı gibi bir görüntü söz konusudur. Halkın sıklıkla faydalandığı bir hizmetin faaliyetlerine ilişkin inisiyatifin bir yaklaşım belirlenmeden belediyelere bırakılması uygun görülmemektedir. Özellikle büyükşehirlerde ana merkezlere otomobille ücretli erişim benzeri uygulamalar, yeraltı ve yer üstü raylı sistemlerinin geliştirilmesi gibi kararların sadece belediyelerce gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Oluşturulacak stratejinin halkın refahı, mevcut altyapı ve imkânlar gibi öngörülerle birlikte, AB'de hâlen devam etmekte olan Smartcities benzeri toplu taşımacılığın özendirilmesi, geliştirilmesi ve modernleştirilmesi gibi hedefleri olmalıdır.

Şehir İçi Toplu Taşıma Kanunu

Mevcut durumda şehir içi toplu taşımacılığa ilişkin uygulama esasları başta büyükşehir ve belediye kanunları olmak üzere farklı kanun ve yönetmeliklerin içinde yer almaktadır. Tek bir şehir içi toplu taşımacılık kanunu çıkarılarak, halk otobüsü, minibüs, servis ve taksi taşımacılığına ilişkin usul ve esasların bu kanunda yer alması ve uygulamaya yönelik yönetmeliklerin de bu kanun dayanak alınarak oluşturulması önerilmektedir.

Minibüslerin Tedricen Otobüs Hatlarından Kaldırılması

Daha az sayıda yolcu taşıyan, özellikle büyükşehirlerde halk otobüsü hatlarında faaliyet gösteren minibüslerin kaldırılması önerilmektedir. Minibüslerin özellikle "yolculuk üretim

merkezi” olarak isimlendirilen metro ve AVM noktalarında ve şehir merkezleri ile uzak yerleşim birimleri arasında devreye girmesi önerilmektedir. Minibüsçülüğün ana arterlerden kaldırılması ile yolların özel araç ve otobüsler için ayrılabilceğı ve böylelikle dur-kalk zorunluluğunun azalması ve emisyonun düşmesi beklenmektedir. Bu noktada gelişmiş ülkelerin çok önemli bir kısmında minibüslerin şehir içi taşımacılıkta kullanılmaması bir dayanak oluşturmaktadır.

Belediye Otobüslerinin Tedricen Kaldırılması

Aynı hatlarda hem belediye ve hem de halk otobüslerinin hizmet vermesi, ekonomik kaynakların etkin olmayan kullanımına ilişkin bir örnektir. Kamu sektörünün yapısal özellikleri, belediye otobüslerinin özellikle büyükşehirlerdeki günlük maliyetlerinin, halk otobüslerine göre yüksek olması sonucunu doğurmaktadır. Bu sebeple, etkin bir planlama ile belediye otobüslerinin önce yoğun olmayan hatlarda işletilmesi ve zamanla şehir içi otobüsle toplu taşıma faaliyetinin tamamen özel sektöre bırakılması önerilmektedir.

Akıllı Kart ve Havuz Sistemi

Erzincan ve Kayseri gibi illerde mevcut durumda etkin olarak kullanılan akıllı kart ve havuz sisteminin her il için zorunlu hâle gelmesi önerilmektedir. Ancak, bu sistemlerin azami fayda sağlanabilmesi için halk otobüsü esnafının şirketleşmesi gerekmektedir. Doğal olarak her ilde hat sayısı, yolcu sayısı gibi farklı değişkenler söz konusu olabilecektir; hatta bazı illerde raylı sistem ve halk otobüslerinin ikame olduğu durumlar mevcuttur. Sistemin kurulmasında dikkate alınması gereken hususlar aşağıda sıralanmıştır:

- Araçların aynı hatta çalışmaya devam etmesi,
- Hatların yoğunluk ve buna bağlı olarak maliyet açısından gruplanması,
- Hatlarda taşınan yolcu sayısının belirleyici olması,
- Maliyetlerin ve gelirlerin oransal olarak dağıtılması,
- Araç tipine göre dağılımda farklılaşmaya gidilmesi,
- Performans kriterleri ve yaptırımlar belirlenerek kontrolün sağlanması.

Her il için uygulanmakta olan tarife baz alınarak akıllı kart sistemine geçişin sağlanması, öncelikle halk otobüsçülerinin kendisinde bir direnç yaratsa bile; haftalık periyotlarla serbest bırakılması bu direnci kıracaktır. Aynı zamanda, sistemde biriken paranın bankalar tarafından teminat kabul edilmesi ile, kurulacak şirket ve aynı zamanda halk otobüsü esnafına finansman imkânları yaratılabilecektir.

Şirketleşme

Bazı illerde gerçekleşmiş olan halk otobüsü esnafının şirketleşmesinin yaygınlaştırılması, sektöre aşağıdakilerle birlikte birçok katkı sağlayacaktır:

- Belediyeler ve diğer kamu kuruluşları ile olan ilişkilerde bireysel etkinin çok daha üstünde bir güç kazanılacaktır.

- İlgili kentin gerek taşımacılığına ilişkin konularda, gerekse diğer sosyal, kültürel ve ekonomik konularda söz sahibi olunabilecektir.
- Yüksek tutarlı borçlanma imkânları sebebiyle taşımacılık faaliyetini dikey veya yatay olarak geliştirebilecek yeni yatırımlara imkân sağlanacaktır. Bu gelişme Kayseri ve Erzincan'da gerçekleşmiştir.
- Kurumsallaşmanın getireceği denetim ve objektif yaklaşımlar taşımacılık faaliyetinin ve şoförlerin mesleki standartlarını yükseltecektir.
- Halk otobüsü esnafının akaryakıt, yedek parça ve benzeri alımlarının tek bir elden gerçekleştirilecek olması, çok önemli bir fiyatlandırma avantajı sağlayacaktır.
- Sermayenin tabana yayılmasını sağlayan şirketleşme, getirdiği ortaklık yapısı ve pay hakları çerçevesinde mevcut esnafın kişisel servetinin gelişmesine ve yeni nesillere aktarımına imkân verecektir.
- Araç yenilemelerde toplu alımın sağladığı imkânlar, maliyetleri düşürecektir.



Bölüm 14

Genel Değerlendirme ve Sonuç



14.1. Genel Değerlendirme ve Sonuç

Proje çerçevesince gerçekleştirilen tüm incelemeler, anketler, odak grup toplantıları, iyi uygulama örnekleri ve büyük şirket değerlendirmeleri, yurt dışı ziyaretleri ve kamu kurumları ile yapılan görüş alışverişleri sonucunda çalışmaya katılım sağlayan tüm esnaf, şoför ve kurum temsilcilerinin fikir ve önerileri alınmış; sorunları serbestçe tartışmaları ve sıkıntı/önerilerini tarafsızca aktarabilmeleri sağlanmış; sorun ve çözümlere ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

Proje kapsamında yapılan tüm faaliyetlerden elde edilen sonuçlar kısaca değerlendirilecek olursa;

- Esnafın önde gelen sorunlarından birinin yüksek akaryakıt fiyatları olduğu görülmektedir. Masalarda belirtilen ortak çözüm önerisi ise hava ve deniz taşımacılığında uygulanan akaryakıtta ÖTV indiriminin kara yolu taşımacılığında da sağlanmasıdır.
- Korsan taşımacılık da beklendiği gibi ulaştırma esnafının başlıca sorunlarından. Tamamen kayıt dışı olan korsan taşımacılığın artması, vergi vb. tüm maddi yükü taşıyan esnafımız için haksız rekabet yaratmaktadır. Plaka tahdidinin tüm sektörlerde ve tüm illerde uygulanması, denetimlerin etkin ve düzenli bir şekilde yapılması ve yaptırım ve cezaların caydırıcı düzeylerde belirlenmesi esnafımızın beklentisidir.
- SRC belgesi alma zorunluluğu, sınavların sınırlı illerde ve zamanlarda yapılması ve bu sınavlardaki düşük başarı oranı, sıkça dile getirilen problemlerdendir. SRC belgesi ve psikoteknik raporu veren kurumların denetimlerinin düzenli ve doğru şekilde yapılmadığı algısının da esnaf arasında yaygın olduğu görülmektedir. Bu noktada esnafın beklentisi bu sınavların ve belgeyi veren kurumlara yapılan denetimlerin sıklığının artırılması olarak dile getirilmiştir.
- Taksici esnafının en sık yaşadığı sorun olarak gündeme gelen akaryakıt fiyatlarının yüksek olması, maliyetlerin tarife değişikliklerinde dikkate alınmaması; zorunlu trafik sigorta primlerine ilişkin yapılan düzenlemelerden kaynaklı sigorta şirketleri ve acentelerin uygulamadaki boşlukları kullanarak esnafa yüksek prim uygulamaları; sigorta yapmaya yanaşmamaları sorunları tartışılmıştır. Bunlara ek olarak belirtilen diğer tüm sorunların da, çoğunlukla mevzuat ve yasal düzenlemelere bağlı olduğu görülmüş, sorunların ortadan kaldırılmasının gerçekleştirilecek yasal düzenlemeler ile mümkün olacağı kabul edilmiştir.
- Minibüsçü esnafına yönelik olarak toplantılarda gündeme gelen en önemli sorunlar arasında; ayakta yolcu taşımaya ilişkin uygulama, yürürlükte bulunan 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun, trafik sigortası maliyetinin yüksekliği, plakaya kesilen cezalar yer almaktadır.
- Servis aracı işletmeciliği esnafının sorunlarına ilişkin olarak, mevzuat ve yönetmeliklerin çok sık değişmesinden ve bu değişimler sırasında meslek kuruluşlarından görüş alınamamasından dolayı şikâyetçi oldukları belirlenmiştir. Bunun yanında servis araçlarının toplu taşıma aracı sınıfında olup olmadığının, mevzuatta net olarak belirlenmemesi de uygulamada önemli bir sorun teşkil etmektedir. Engelli do-

nanımı taktırma zorunluluğu, ücret karşılığı uygunluk ruhsatı verilmesi vb. gibi konularda toplu taşıma aracı olarak değerlendirilmektedir. Fakat korsan taşımacılık, büyük firmalarla rekabet ve okul servislerinin okul aile birliklerinin inisiyatifinde olması gibi problemleri çözebilecek fiyat tarifi uygulaması talep edildiğinde ise, servislerin toplu taşıma aracı olmadığı ifade edilmektedir.

Yapılması talep edilen yönetmelik ve mevzuat değişikliklerinde esnafın beklenti ve memnuniyetinin karşılanabilmesi için konu ile ilgili Federasyon ve esnaf odalarından görüş alınarak ortak bir çözüm sunulması, sürece esnafın da dâhil edilerek sorumluluk üstlenmesi sağlanmalıdır. Bu sayede hem kararlara ortak oldukları için sorumluluk alabilecekler hem de kararların uygulanması konusunda daha özverili ve uyumlu davranmaları mümkün kılınabilecektir.

Odak grup toplantılarının sonuncusu kamu kurumları yetkilileri ile gerçekleştirilmiş olup, devletin düzenlemeleri ile esnafın beklentileri arasında bazı farklılıklar bulunduğu tespit edilmiştir. Bu farklılıklar, maalesef kimi zaman esnafı kanun dışı çözümlere yönlendirmekte ve bu da hem devleti hem de esnafı zor durumda bırakmaktadır. Makro perspektifte, temel sorun serbest piyasa mekanizmaları ile esnafın çıkarlarının çoğunlukla çelişmesi olarak tanımlanabilir. Esnafın, doğası gereği serbest piyasa koşulları içerisinde rekabet etmesi güçtür; ancak belirli destekler ile faaliyetlerini sürdürebilir. Yapılması gereken bu destekleri esnaf ile uyumlaştırarak uygulamak olmalıdır.

Yapılan çalışmalar kapsamında gerçekleştirilen 10. odak grup toplantısında, önceki toplantılarda esnaf ve şoförler tarafından bildirilen sorunlar ve olası çözüm önerilerinin, problemlerin asıl çözüm noktasında bulunan ilgili kamu kurumu yetkililerine aktarılması imkânı bulunmuştur. Toplantı sonucunda esnafın problemlerinin yetkililerce bilindiği ancak bu problemlerin bir kısmının çözümünün gündemde olmadığı; bir kısmının ise esnaf ve sanatkarların piyasanın olağan akışının getirdiği şartlara ayak uydurmaktaki eksikliklerinden kaynaklandığı anlaşılmıştır. Bu noktada, esnafın desteklenmesi adına daha güçlü bir lobi faaliyeti gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Esnaf ve düzenlemeleri yapan kurumlar arasında beklendiği gibi öncelik ve görüş farklılıkları bulunması, ortak bir çözüm bulunabilmesini zorlaştırmaktadır.

Proje kapsamında gerçekleştirilen toplantılar, incelemeler, odak grup toplantıları, anketler ve kamu kurumları ile yapılan görüşmeler sürecinde dile getirilen sorunların bazıları yetkililer tarafından değerlendirilmiş ve uzun süredir üzerinde çalışılan sorunlar için bazı çözüm önerileri üretilmiştir. Bu sayede yetkililerin aslında esnafın sorunlarının kaynağını ve çözüm önerilerine yönelik sunulan fikirleri göz ardı etmediği ve son zamanda gerçekleştirilen düzenleme ve kanun değişiklikleri ile aslında esnafın sorunları üzerinde çalışmalar yapıldığı, bu projenin de yapılan çalışmalara katkı sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu bağlamda, proje çalışmaları sırasında esnaf, şoför, esnaf odaları temsilcileri tarafından sürekli olarak şikâyetle bulunulan SRC belgesi alımında azami yaş haddi, emekli olduktan sonra çalışanlardan yapılan Sosyal Güvenlik Destekleme Primi kesintileri, 65 yaş ve üstü vatandaşların halk otobüsleri tarafından ücretsiz taşınması ve zorunlu mali trafik sigortası primlerinin yüksekliliğine ilişkin sorunlara yapılan yasal düzenleme ile müdahale edilmiş ve birçok sorun bu sayede çoğunlukla çözüme kavuşturulmuştur. Her ne kadar çözüme kavuşturulmayı bekleyen sorunlar bulunsun da, yapılan bu düzenlemelerle devletin

esnafın sesine kulak vermesi ve sorunları çözmek için adım atmaya başlaması, sevindirici bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Kısaca yapılan düzenlemelerden bahsetmek gerekirse;

- Emeklilik yaş haddi 65 olmasına rağmen, SRC belgesinin 63 yaş ile sınırlandırılması sorununa ilişkin olarak hayata geçirilen yeni düzenleme ile “66 yaşından gün almamış olmak” koşulu ile şoförler SRC belgesi almaya hak kazanmıştır.
- SGK primlerine ilişkin en önemli konular arasında, esnafın emekli olduktan sonra da çalışmaya devam ettiği takdirde destek primi olarak %15’lik bir kesinti ile karşılaşmaları sorununa ilişkin, 6663 sayılı Gelir Vergisi Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile düzenleme yapılmış ve Kanun’un 31. maddesi uyarınca Sosyal Güvenlik Destek Primi tamamen kaldırılmıştır.
- 65 yaş ve üstü vatandaşların özel sektör tarafından ücretsiz taşınması sorununa ilişkin, Maliye Bakanlığı ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığının ortaklaşa hazırladığı, “Ücretsiz Seyahat Kapsamında Yapılacak Gelir Desteği Ödemesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” 6 Ocak 2016 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik’e göre, otobüs ve minibüsçüler ile deniz ulaşım araçlarına ilişkin ücretsiz ulaşım desteğinin ne kadar olduğu belirlenmiş; büyükşehir statüsünde olan illerde her bir ulaşım aracına aylık 750 TL destek verileceği kararlaştırılmıştır. Bu destek İstanbul ve Ankara’da 1.000 TL, büyükşehir olmayan illerde ise 600 TL olarak belirlenmiştir. Yönetmelik’le birlikte, bakanlıktan il müdürlüklerine gönderilecek olan destek ödemeleri, belediyeler aracılığıyla her ay otobüsçülerin hesaplarına yatırılacaktır. Belirtilen destek, şehir içi kara ve deniz taşımacılığında taksi, taksi dolmuş, dolmuş, rekreatif, turistik ve servis amaçlı kullanılan araçlar dışındaki özel şahıs veya şirketlere ait, ayakta yolcu taşıyabilen araçları ya da şehir içi toplu ulaşımaya yönelik hizmetleri kapsamakta olup, ücretsiz ulaşım hakkına sahip olan yolculardan hiçbir ücret talep edilmemesi karşılığında esnafa ödenecektir. Yapılan bu düzenleme ile 65 yaş ve üstü ücretsiz yolcu taşıyan esnafın sıkıntısı bir nebze olsun giderilmiştir.
- Toplantılarda sıklıkla en büyük sorun olarak ifade edilen ve son düzenlemelerle çözüme kavuşturulmaya çalışılan bir diğer sorun ise zorunlu mali trafik sigortası primlerinin çok yüksek olmasıdır. Zorunlu mali trafik sigortasında yaşanan yüksek prim uygulamasına ilişkin çalışma, Hazine Müsteşarlığı tarafından tamamlanmış ve sigorta şirketlerinin sigorta ödeme şartları ve prim ücretlerinin düşürülmesine ilişkin Kanun, Torba Yasa olarak adlandırılan düzenleme ile çıkarılarak yürürlüğe girmiştir. Kanun’la motorlu araçlar için yaptırılan zorunlu sorumluluk sigortasının genel hükümlerden ayrı olarak özel esaslarla düzenlenmesi dikkate alınarak, bu sigorta kapsamındaki tazminatlara uygulanacak kurallar öncelikle söz konusu özel esaslara bırakılmıştır. Bu çerçevede “hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri; ilgililerin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri; bu Kanun çerçevesinde hazırlanan zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartları ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriği dışında kalan talepler» zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında bırakılmıştır. Ayrıca yine bu düzenleme ile birlikte, zarar gören kişiler, dava açmadan sigorta kuruluşuna yazılı başvuru ya-

pabilecek; eğer 15 gün içinde cevap gelmezse dava açabilecektir. Ödenen sigorta primlerinin yüksekliğine ilişkin de, üst limit uygulaması getirilen düzenleme ile primlerin zaman içerisinde düşmeye başlayacağı yetkililer tarafından belirtilmiştir. Her ne kadar primlerin yüksekliğine ilişkin sorun kökten çözüme ulaştırılmış olmasa da, sorunun büyük bir kısmının çözüme kavuşturulması ümit verici bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

- 07/09/2016 tarihli ve 29824 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6745 sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun kapsamında 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na geçici madde eklenmesi suretiyle, esnafın ticari aracını yenilemesine bir kereliğine ÖTV muafiyeti getirilmiştir. Bu düzenlemeyle, ülke genelinde trafik yoğunluğunda önemli bir paya sahip olan yıpranmış ve günümüzün teknolojik gereksinimlerini karşılamayan ticari araçların yenilenmesi; böylece konfor ve güvenlik standartlarının yükseltilmesi; vatandaş için toplu taşımanın daha cazip hâle getirilmesi suretiyle trafik yoğunluğunun azaltılması; eskiyen taşıtların çevreye ve kara yollarına vereceği zararların önüne geçilmesi ve yük taşımacılığı yapan kamyon ve kamyonet türü araçların standardının yükseltilerek ekonomiye ve ulaştırma sektörüne katkı sunulması sağlanmıştır. Şehir içi taksi, dolmuş, servis, minibüs, midibüs ve otobüs taşımacılığı faaliyeti (araç kiralama, özel yolcu transferi ve benzeri hizmet ifası faaliyetleri hariç) ile 8701.20 ve 87.04 tarife pozisyon sıraları kapsamındaki taşıtlarla yük taşımacılığı faaliyeti gösteren esnaf ve sanatkârlarımız ile tacirlerimiz, ticari araçlarını ÖTV muafiyetiyle yenileme imkânı bulmuşlardır. Bahsi geçen Kanun maddesinin yürürlüğe girdiği tarihten 30 Haziran 2019’a kadar geçerli olan bu muafiyetten, maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla gelir ve kurumlar vergisi mükellefiyeti bulunan ve faaliyetini maliki olduğu taşıtlar vasıtasıyla icra eden gerçek ve tüzel kişiler faydalanabilmektedir.
- 26.04.2016 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan ve 2198 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun ilgili maddelerinde değişikliğe gidilen 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’da, zorunlu mali trafik sigortası primlerine ilişkin düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre, ilk olarak kazada kusurlu olan sürücüler için sigorta şirketlerinin tazminat ödememesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca yine bu Kanun’la zorunlu trafik sigortası uyuşmazlıklarının daha hızlı çözülmesi için düzenleme yapılmıştır. Bu çerçevede, zarar gören, zorunlu mali sorumluluk sigortası için dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı başvuruda bulunacak; sigorta kuruluşunun başvuru tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplamaması veya verilen cevabın talebi karşılamadığına ilişkin uyuşmazlık olması hâlinde, zarar gören dava açabilecek veya tahkime başvurabilecektir. Sigortacılar, hak sahibinin zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarıyla belirlenen belgeleri, sigortacının merkez veya kuruluşlarından birine ilettiği tarihten itibaren 8 iş günü içinde, zorunlu mali sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarları hak sahibine ödeyecektir.

Yukarıda belirtilen ve esnafın en temel ve büyük sorun olarak ifade ettiği sorunların bazılarının çözüme kavuşturulması aslında devletin, esnafın sorunlarına kayıtsız kalmadığını göstermektedir. Fakat düzenlemelerin yapılmasında geç kalınmasının yaratacağı sıkıntılar çok net öngörülemediği için veya yasal zeminde bazı düzenlemelerin yapılması mümkün olmadığı için sorunlar, sorun olarak kalmaya devam edebilmektedir. Bu nedenle, esnaf ve sanatkarların değişen piyasa şartlarına ayak uydurmalarını sağlayabilmek ve yeni stratejiler geliştirerek sektörü güçlendirmek adına yeni adımlar atılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Proje kapsamında esnaf ve şoförlere uygulanan ankette öne çıkan sonuçlardan biri gerek işe başlangıç aşamasında gerekse araç yenilerken esnafın Halk Bankası tarafından verilen %50 hazine destekli Esnaf ve Sanatkârlar Kredi Kefalet Kooperatifi (ESKKK) kredilerini yeterince kullanmamasıdır. Bunun 3 temel sebebi olduğu düşünülmektedir. İlk olarak teminat şartlarının ağırlığı, esnafı diğer kredi olanaklarına yönelten en önemli sebep olarak öne çıkmaktadır. ESKKK, 2 memur kefil şartı ve ipotek zorunluluğu getirirken; özel bankalar plaka üzerinden esnafa kolaylıkla kredi verebilmektedir. İkinci önemli etkenin kredi limitleri olduğu düşünülmektedir. Şu an kredi limitleri bağlı bulunan ESKKK'nın risk grubuna göre 75.000 TL, 100.000 TL ve 150.000 TL olarak uygulanmaktadır. Üçüncü bir neden, ESKKK kredilerinden yapılan kesintiler olabilmektedir. Kredilerde uygulanan kesinti oranlarının % 6'dan %3'e düşürülmesi esnaf için olumlu bir icraat olmuştur. Nitekim, esnafa kredi alırken karşılaştıkları sorunlar sorulduğunda en önemli sorunlar; ESKKK kefaleti ile kullanılan kredilerin faiz dışındaki masrafları, teminat ve kefil şartları olarak sıralanmıştır. Bunun yanında, terör, doğal felaket gibi durumlarda borç ödemelerinde öteleme imkânı vererek esnafı acil durumlarda koruyan Halk Bankası'nın kredilerinin kullanımının yaygınlaşması, küçük esnafın korunması ve desteklenmesi için de önem teşkil etmektedir.

İncelenen 5 meslekte, anket sonuçlarına göre, genel olarak memnuniyet seviyesinin düşük olduğu görülmektedir. Esnafın ve şoförlerin büyük çoğunluğu mesleklerini gençlere tavsiye etmemektedir. Taksicilik esnafının %71'i, minibüsçülük esnafının %74'ü, halk otobüsçülüğü esnafının %71'i, servisçilik esnafının %53'ü ve kamyonculuk esnafının %76'sı mesleklerini gençlere önermemektedir. Bu memnuniyetsizlik durumu, hâlihazırda bu işi yapan esnafın, bu işleri tercih etme sebeplerine bakıldığında da görülmektedir. Tüm 5 meslekteki şoför ve esnaf, daha iyi bir iş bulamadığından bu mesleği tercih ettiğini belirtmiştir. Ulaştırma sektöründeki bu mesleklerin son çare olarak görülmesi endişe verici bir durumdur ve bu, projenin hayata geçirilmesinin, dolayısıyla esnafın sorunlarının tespit edilip, iyileştirmelerin yapılmasının gerekliliğini de bir kere daha desteklemektedir.

Genel olarak bakıldığında “Esnaf ve Sanatkârlar Özelinde Ulaştırma Sektörü Analizi” projesinin amacına ulaştığı ve sektördeki mevcut durumu, rekabet yapısını ve en önemlisi esnafın sorunlarını ve bu sorunlara yönelik oluşturulabilecek çözüm önerilerini kapsamlı bir şekilde tespit ettiği düşünülmektedir. Yapılan odak grup toplantıları, büyük şirket mülahazaları, yurt içi/yurt dışı iyi uygulama incelemeleri ve anket çalışmasıyla, ulaştırma sektörü ile ilgili detaylı bir veri seti oluşturulmuştur. Elde edilen bu veri seti, esnafın durumunun iyileştirilmesi için bir yol gösterici niteliğinde olduğu gibi, sektör ile ilgili gelecekte yapılabilecek çalışmalara da başlangıç noktası teşkil edecektir.

EK

Tablo 76. Meslek, İl ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayıları

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	382	13	395
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Minibüsçülük	2.351	230	2.581
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.750	176	1926
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Otobüsçülük	535	56	591
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Servis Aracı İşletmeciliği	1.304	200	1.504
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADANA	Taksicilik	1.890	234	2.124
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	122	3	125
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Minibüsçülük	1.911	39	1.950
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	614	17	631
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Otobüsçülük	30	2	32
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Servis Aracı İşletmeciliği	74	0	74
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ADIYAMAN	Taksicilik	62	2	64
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	12	0	12
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Minibüsçülük	1.043	68	1.111
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.542	103	1645
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Otobüsçülük	139	4	143
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Servis Aracı İşletmeciliği	119	4	123
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AFYONKARAHİSAR	Taksicilik	280	20	300
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	37	0	37
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Minibüsçülük	629	19	648
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	516	14	530
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Otobüsçülük	13	0	13
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Servis Aracı İşletmeciliği	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AĞRI	Taksicilik	247	13	260
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.034	65	1.099
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Minibüsçülük	533	52	585
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	55	3	58
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Otobüsçülük	68	4	72
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Servis Aracı İşletmeciliği	70	7	77
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AKSARAY	Taksicilik	156	15	171
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AMASYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	440	42	482
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AMASYA	Minibüsçülük	743	91	834
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AMASYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	975	54	1.029
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AMASYA	Otobüsçülük	50	9	59
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AMASYA	Taksicilik	156	37	193

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	5.007	388	5.395
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Minibüsçülük	3.606	296	3.902
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	488	31	519
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Otobüsçülük	959	106	1.065
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Servis Aracı İşletmeciliği	4.011	241	4.252
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANKARA	Taksicilik	7.427	582	8.009
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	996	17	1013
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Minibüsçülük	1.805	223	2.028
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	2.354	252	2.606
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Otobüsçülük	1.968	267	2.235
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Servis Aracı İşletmeciliği	2.333	260	2.593
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ANTALYA	Taksicilik	5.794	546	6.340
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	14	0	14
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Minibüsçülük	568	13	581
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	127	1	128
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Otobüsçülük	1	0	1
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Servis Aracı İşletmeciliği	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARDAHAN	Taksicilik	108	6	114
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	689	17	706
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Minibüsçülük	1.100	37	1.137
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	3	0	3
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Otobüsçülük	54	3	57
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Servis Aracı İşletmeciliği	1	0	1
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ARTVİN	Taksicilik	235	4	239
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	288	19	307
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Minibüsçülük	3.191	265	3.456
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	804	52	856
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Otobüsçülük	135	14	149
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Servis Aracı İşletmeciliği	1.190	105	1.295
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	AYDIN	Taksicilik	827	87	914
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.169	77	1246
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Minibüsçülük	1.837	236	2.073
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.135	157	1292
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Otobüsçülük	887	97	984
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Servis Aracı İşletmeciliği	157	43	200
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BALIKESİR	Taksicilik	1.265	218	1.483
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BARTIN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	283	23	306
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BARTIN	Minibüsçülük	674	30	704

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BARTIN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	8	1	9
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BARTIN	Otobüsçülük	142	14	156
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BARTIN	Taksicilik	166	14	180
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Minibüsçülük	711	21	732
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	376	5	381
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Otobüsçülük	13	0	13
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Servis Aracı İşletmeciliği	50	1	51
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BATMAN	Taksicilik	126	2	128
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	44	0	44
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Minibüsçülük	269	4	273
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	78	3	81
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Otobüsçülük	18	0	18
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Servis Aracı İşletmeciliği	18	0	18
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BAYBURT	Taksicilik	127	3	130
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	499	71	570
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Minibüsçülük	279	24	303
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	165	4	169
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Otobüsçülük	226	24	250
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Servis Aracı İşletmeciliği	13	2	15
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİLECİK	Taksicilik	132	8	140
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİNGÖL	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	210	3	213
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİNGÖL	Minibüsçülük	835	9	844
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİNGÖL	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	90	1	91
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİNGÖL	Otobüsçülük	90	0	90
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİNGÖL	Taksicilik	251	8	259
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	179	2	181
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Minibüsçülük	649	9	658
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	904	12	916
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Otobüsçülük	10	0	10
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Servis Aracı İşletmeciliği	4	2	6
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BİTLİS	Taksicilik	219	4	223
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	48	0	48
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Minibüsçülük	147	11	158
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.268	87	1.355
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Otobüsçülük	22	1	23
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Servis Aracı İşletmeciliği	53	8	61
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BOLU	Taksicilik	200	14	214

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	512	25	537
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Minibüsçülük	271	30	301
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	753	109	862
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Otobüsçülük	141	32	173
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Servis Aracı İşletmeciliği	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURDUR	Taksicilik	73	13	86
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.819	229	3.048
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Minibüsçülük	1.595	106	1.701
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.253	139	1.392
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Otobüsçülük	1.297	84	1.381
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Servis Aracı İşletmeciliği	2.566	209	2.775
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	BURSA	Taksicilik	1.638	197	1.835
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANAKKALE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	216	13	229
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANAKKALE	Minibüsçülük	818	98	916
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANAKKALE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	802	119	921
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANAKKALE	Otobüsçülük	717	113	830
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANAKKALE	Taksicilik	420	75	495
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	418	28	446
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Minibüsçülük	187	9	196
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	23	1	24
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Otobüsçülük	126	6	132
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Servis Aracı İşletmeciliği	4	0	4
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇANKIRI	Taksicilik	136	6	142
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	375	5	380
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Minibüsçülük	866	21	887
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.137	43	1.180
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Otobüsçülük	71	1	72
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Servis Aracı İşletmeciliği	164	15	179
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ÇORUM	Taksicilik	372	14	386
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	274	13	287
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Minibüsçülük	2.079	241	2.320
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.401	152	1.553
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Otobüsçülük	279	27	306
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Servis Aracı İşletmeciliği	610	52	662
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DENİZLİ	Taksicilik	382	52	434
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	86	1	87
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Minibüsçülük	1.257	31	1.288

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.055	23	1.078
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Otobüsçülük	78	1	79
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Servis Aracı İşletmeciliği	558	14	572
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DİYARBAKIR	Taksicilik	1.082	65	1.147
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	158	16	174
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Minibüsçülük	363	24	387
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	822	47	869
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Otobüsçülük	320	33	353
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Servis Aracı İşletmeciliği	162	32	194
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	DÜZCE	Taksicilik	266	31	297
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	67	6	73
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Minibüsçülük	988	112	1.100
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	402	37	439
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Otobüsçülük	93	9	102
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Servis Aracı İşletmeciliği	220	55	275
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	EDİRNE	Taksicilik	536	112	648
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	387	11	398
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Minibüsçülük	1.188	35	1.223
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	217	2	219
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Otobüsçülük	92	0	92
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Servis Aracı İşletmeciliği	185	6	191
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ELAZIĞ	Taksicilik	462	21	483
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1	0	1
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Minibüsçülük	573	10	583
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	323	7	330
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Otobüsçülük	58	4	62
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Servis Aracı İşletmeciliği	75	0	75
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZİNCAN	Taksicilik	187	0	187
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	175	2	177
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Minibüsçülük	1.268	53	1.321
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.033	36	1.069
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Otobüsçülük	190	7	197
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Servis Aracı İşletmeciliği	199	4	203
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ERZURUM	Taksicilik	959	59	1018
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.156	61	1.217
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Minibüsçülük	288	18	306
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	689	90	779

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Otobüsçülük	236	23	259
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Servis Aracı İşletmeciliği	775	65	840
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ESKİŞEHİR	Taksicilik	631	60	691
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	430	6	436
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Minibüsçülük	1.107	49	1.156
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.731	137	1.868
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Otobüsçülük	193	20	213
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Servis Aracı İşletmeciliği	1.215	128	1.343
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GAZİANTEP	Taksicilik	1.033	100	1.133
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	196	11	207
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Minibüsçülük	2.328	148	2.476
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.302	57	1.359
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Otobüsçülük	35	5	40
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Servis Aracı İşletmeciliği	1	0	1
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GİRESUN	Taksicilik	643	53	696
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	57	4	61
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Minibüsçülük	548	27	575
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	350	5	355
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Otobüsçülük	8	1	9
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Servis Aracı İşletmeciliği	18	2	20
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	GÜMÜŞHANE	Taksicilik	76	5	81
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	72	1	73
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Minibüsçülük	432	20	452
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	89	4	93
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Otobüsçülük	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Servis Aracı İşletmeciliği	8	0	8
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HAKKÂRİ	Taksicilik	163	11	174
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.362	103	1.465
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Minibüsçülük	4.065	205	4.270
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	935	52	987
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Otobüsçülük	476	29	505
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Servis Aracı İşletmeciliği	1.170	128	1.298
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	HATAY	Taksicilik	427	42	469
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	IĞDIR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	83	0	83
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	IĞDIR	Minibüsçülük	504	17	521
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	IĞDIR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	408	3	411
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	IĞDIR	Otobüsçülük	58	0	58
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	IĞDIR	Taksicilik	182	3	185

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	76	0	76
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Minibüsçülük	242	23	265
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	719	45	764
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Otobüsçülük	230	25	255
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Servis Aracı İşletmeciliği	6	1	7
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ISPARTA	Taksicilik	223	32	255
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	8.972	732	9.704
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Minibüsçülük	6.962	676	7.638
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	114	11	125
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Otobüsçülük	2.099	143	2.242
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Servis Aracı İşletmeciliği	14.745	3.129	17.874
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İSTANBUL	Taksicilik	16.311	2.937	19.248
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.464	103	1.567
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Minibüsçülük	2.203	264	2.467
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	3.945	434	4.379
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Otobüsçülük	2.963	274	3.237
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Servis Aracı İşletmeciliği	3.659	632	4.291
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	İZMİR	Taksicilik	3.657	699	4.356
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	31	1	32
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Minibüsçülük	2.132	66	2.198
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.962	54	2.016
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Otobüsçülük	181	9	190
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Servis Aracı İşletmeciliği	768	26	794
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAHRAMANMARAŞ	Taksicilik	232	6	238
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	189	6	195
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Minibüsçülük	490	31	521
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	546	41	587
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Otobüsçülük	48	2	50
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Servis Aracı İşletmeciliği	388	26	414
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARABÜK	Taksicilik	278	14	292
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2	0	2
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Minibüsçülük	565	30	595
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	433	17	450
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Otobüsçülük	52	3	55
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Servis Aracı İşletmeciliği	3	0	3
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARAMAN	Taksicilik	72	5	77
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	240	9	249

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Minibüsçülük	1.055	44	1.099
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	13	0	13
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Otobüsçülük	42	3	45
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Servis Aracı İşletmeciliği	50	7	57
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KARS	Taksicilik	253	20	273
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	147	7	154
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Minibüsçülük	825	53	878
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.890	78	1.968
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Otobüsçülük	113	13	126
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Servis Aracı İşletmeciliği	80	8	88
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KASTAMONU	Taksicilik	289	23	312
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	55	1	56
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Minibüsçülük	526	24	550
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.766	93	1.859
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Otobüsçülük	630	47	677
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Servis Aracı İşletmeciliği	1.032	94	1.126
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KAYSERİ	Taksicilik	779	93	872
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	7	0	7
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Minibüsçülük	508	13	521
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	451	23	474
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Otobüsçülük	38	4	42
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Servis Aracı İşletmeciliği	209	3	212
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRIKKALE	Taksicilik	306	12	318
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	268	14	282
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Minibüsçülük	673	59	732
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	543	58	601
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Otobüsçülük	276	43	319
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Servis Aracı İşletmeciliği	107	49	156
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRKLARELİ	Taksicilik	274	48	322
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	77	5	82
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Minibüsçülük	459	25	484
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	303	10	313
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Otobüsçülük	15	2	17
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Servis Aracı İşletmeciliği	112	11	123
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KIRŞEHİR	Taksicilik	206	16	222
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	11	0	11
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Minibüsçülük	373	18	391
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	109	2	111

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Otobüsçülük	6	2	8
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Servis Aracı İşletmeciliği	90	12	102
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KİLİS	Taksicilik	153	23	176
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.958	123	2.081
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Minibüsçülük	987	63	1.050
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.373	113	1.486
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Otobüsçülük	990	70	1.060
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Servis Aracı İşletmeciliği	2.344	188	2.532
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KOCAELİ	Taksicilik	826	115	941
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	87	5	92
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Minibüsçülük	1.600	83	1.683
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	5.951	287	6.238
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Otobüsçülük	297	26	323
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Servis Aracı İşletmeciliği	490	22	512
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KONYA	Taksicilik	775	17	792
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	118	7	125
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Minibüsçülük	779	29	808
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.379	105	1.484
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Otobüsçülük	451	37	488
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Servis Aracı İşletmeciliği	192	11	203
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	KÜTAHYA	Taksicilik	244	20	264
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	615	18	633
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Minibüsçülük	2.005	63	2.068
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	159	13	172
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Otobüsçülük	142	2	144
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Servis Aracı İşletmeciliği	110	4	114
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MALATYA	Taksicilik	635	29	664
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	560	35	595
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Minibüsçülük	1.859	142	2.001
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	2.425	231	2.656
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Otobüsçülük	1.409	132	1.541
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Servis Aracı İşletmeciliği	514	105	619
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MANİSA	Taksicilik	485	75	560
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	591	33	624
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Minibüsçülük	1.105	99	1.204
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	270	18	288
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Otobüsçülük	78	2	80
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Servis Aracı İşletmeciliği	37	1	38
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MARDİN	Taksicilik	159	14	173

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	2.584	145	2.729
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Minibüsçülük	2.108	122	2.230
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	182	11	193
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Otobüsçülük	1.181	71	1.252
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Servis Aracı İşletmeciliği	763	66	829
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MERSİN	Taksicilik	1.004	84	1.088
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.217	127	1.344
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Minibüsçülük	3.428	334	3.762
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	133	14	147
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Otobüsçülük	275	33	308
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Servis Aracı İşletmeciliği	1.245	202	1.447
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUĞLA	Taksicilik	2.069	302	2.371
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	7	0	7
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Minibüsçülük	692	13	705
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	888	16	904
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Otobüsçülük	14	0	14
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Servis Aracı İşletmeciliği	14	0	14
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	MUŞ	Taksicilik	220	10	230
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1	0	1
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Minibüsçülük	368	19	387
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.453	53	1.506
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Otobüsçülük	78	9	87
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Servis Aracı İşletmeciliği	210	18	228
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NEVŞEHİR	Taksicilik	147	16	163
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	188	3	191
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Minibüsçülük	410	24	434
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.192	32	1.224
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Otobüsçülük	118	11	129
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Servis Aracı İşletmeciliği	38	6	44
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	NİĞDE	Taksicilik	174	13	187
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	106	3	109
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Minibüsçülük	2.940	78	3.018
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	2.673	90	2.763
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Otobüsçülük	66	1	67
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Servis Aracı İşletmeciliği	353	30	383
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ORDU	Taksicilik	596	27	623
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	53	0	53
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Minibüsçülük	1.190	40	1.230

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	650	42	692
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Otobüsçülük	175	8	183
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Servis Aracı İşletmeciliği	222	21	243
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	OSMANİYE	Taksicilik	177	12	189
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.495	24	1.519
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Minibüsçülük	1.537	33	1.570
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	74	1	75
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Otobüsçülük	189	5	194
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Servis Aracı İşletmeciliği	151	12	163
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	RİZE	Taksicilik	928	29	957
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.397	64	1.461
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Minibüsçülük	823	52	875
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	47	2	49
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Otobüsçülük	940	33	973
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Servis Aracı İşletmeciliği	977	128	1.105
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAKARYA	Taksicilik	854	105	959
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	374	22	396
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Minibüsçülük	2.716	142	2.858
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.981	169	2.150
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Otobüsçülük	268	18	286
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Servis Aracı İşletmeciliği	1.702	233	1.935
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SAMSUN	Taksicilik	1.266	96	1.362
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SIİRT	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	15	0	15
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SIİRT	Minibüsçülük	574	2	576
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SIİRT	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	229	0	229
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SIİRT	Otobüsçülük	12	0	12
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SIİRT	Taksicilik	14	0	14
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	554	43	597
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Minibüsçülük	747	59	806
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	73	4	77
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Otobüsçülük	44	4	48
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Servis Aracı İşletmeciliği	40	8	48
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİNOP	Taksicilik	220	24	244
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİVAS	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	702	23	725
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİVAS	Minibüsçülük	1.074	55	1.129
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİVAS	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	387	19	406
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİVAS	Otobüsçülük	199	18	217
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	SİVAS	Servis Aracı İşletmeciliği	112	11	123

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞİVAS	Taksicilik	481	25	506
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	569	6	575
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Minibüsçülük	3.045	176	3.221
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	6.963	493	7.456
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Otobüsçülük	157	9	166
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Servis Aracı İşletmeciliği	395	27	422
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞANLIURFA	Taksicilik	402	33	435
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	123	1	124
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Minibüsçülük	358	27	385
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	899	20	919
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Otobüsçülük	2	1	3
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Servis Aracı İşletmeciliği	5	1	6
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ŞIRNAK	Taksicilik	71	1	72
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.126	105	1.231
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Minibüsçülük	1.960	222	2.182
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	125	5	130
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Otobüsçülük	1.104	174	1.278
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Servis Aracı İşletmeciliği	16	0	16
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TEKİRDAĞ	Taksicilik	1.081	156	1.237
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	283	10	293
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Minibüsçülük	1.323	111	1.434
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	843	59	902
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Otobüsçülük	33	3	36
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Servis Aracı İşletmeciliği	220	14	234
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TOKAT	Taksicilik	284	21	305
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1.048	27	1.075
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Minibüsçülük	2.636	109	2.745
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	679	37	716
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Otobüsçülük	384	15	399
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Servis Aracı İşletmeciliği	706	51	757
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TRABZON	Taksicilik	809	43	852
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TUNCELİ	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	38	3	41
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TUNCELİ	Minibüsçülük	330	14	344
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TUNCELİ	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	125	2	127
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TUNCELİ	Otobüsçülük	11	0	11
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	TUNCELİ	Taksicilik	179	5	184
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	28	1	29
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Minibüsçülük	493	37	530

Meslek ve İllere Göre Esnaf Sayıları					
Sektör	İl	Meslek	Erkek	Kadın	Toplam
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	769	84	853
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Otobüsçülük	262	43	305
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Servis Aracı İşletmeciliği	278	37	315
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	UŞAK	Taksicilik	102	12	114
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	1626	47	1673
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Minibüsçülük	2708	61	2.769
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.009	24	1.033
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Otobüsçülük	128	4	132
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Servis Aracı İşletmeciliği	23	0	23
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	VAN	Taksicilik	685	9	694
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	243	8	251
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Minibüsçülük	595	59	654
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	162	15	177
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Otobüsçülük	360	22	382
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Servis Aracı İşletmeciliği	381	35	416
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YALOVA	Taksicilik	124	8	132
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	16	0	16
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Minibüsçülük	1.227	43	1.270
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	1.432	59	1.491
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Otobüsçülük	46	5	51
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Servis Aracı İşletmeciliği	2	2	4
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	YOZGAT	Taksicilik	365	30	395
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Kamyonculuk, Kamyonetçilik	470	36	506
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Minibüsçülük	1.360	40	1.400
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	249	30	279
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Otobüsçülük	481	26	507
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Servis Aracı İşletmeciliği	436	35	471
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	ZONGULDAK	Taksicilik	795	56	851

Tablolar Listesi

Tablo 1	Ulaştırma Sektöründeki Esnaf ve Sanatkarların Mesleki Dağılımları	6
Tablo 2	İş Paketleri ve Zaman Çizelgesi	7
Tablo 3	Esnaf ve Sanatkar İşletme Sayıları	16
Tablo 4	2013-2015 Ulaştırma Sektörü Esnafı Tescil-Terkin Sayıları	17
Tablo 5	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	17
Tablo 6	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı	19
Tablo 7	Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkar İşletme Sayısı-2015	19
Tablo 8	2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek	20
Tablo 9	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnafın Dağılımı	22
Tablo 10	Esnafın Meslek Gruplarına Göre Ortalama Yaşı	23
Tablo 11	Eğitim Seviyesine Göre Esnaf Sayıları ve Yüzdeleri	24
Tablo 12	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Ege Bölgesi	25
Tablo 13	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Marmara Bölgesi	28
Tablo 14	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Akdeniz Bölgesi	30
Tablo 15	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-İç Anadolu Bölgesi	32
Tablo 16	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Güneydoğu Anadolu Bölgesi	35
Tablo 17	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Doğu Anadolu Bölgesi	38
Tablo 18	Meslek ve İl Bazında Yıllara Göre Dağılım-Karadeniz Bölgesi	41
Tablo 19	Ulaştırma Sektörü Genel Bilgiler (Toplam içindeki pay, 2013)	50
Tablo 20	Mesleklerin Mali Verileri (Milyon TL)	53
Tablo 21	Mesleklerin Kâr Beyan Oranları	53
Tablo 22	Ulaşım Türüne göre İhracat ve İthalat Payları (%)	57
Tablo 23	Çin Kentsel Ulaşım Organizasyon Yapısı	73
Tablo 24	AB Toplu Taşımacılık-Sosyo Demografik Analizi	96
Tablo 25	AB Ülkelerinde Taşımacılık Moduna Göre İşletme Sayısı	101
Tablo 26	AB Ülkelerinde Taşımacılık Moduna Göre İstihdam	102
Tablo 27	İspanyol Kara Taşımacılığı Sektöründe İstihdam (2006)	118
Tablo 28	İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Maliyetler (2007)	119
Tablo 29	İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Bilet Ücretleri (2007)	120
Tablo 30	İspanyol Şehirleri Araç-Km Bazında Sübvansiyonları (2007)	120
Tablo 31	İspanyol Şehirleri Yolcu Sayısı - Km Bazında Şehir İçi Taşımacılık Talebi (2007)	121
Tablo 32	İspanyol Şehirleri Yolcu Koltuğu- Km Bazında Şehir İçi Taşımacılık Arzı (2007)	121
Tablo 33	Avusturya Şehir İçi Toplu Taşımacılık Sektörü	124
Tablo 34	Avusturya Şehir İçi Toplu Taşımacılık Birlikleri (2004)	125
Tablo 35	Trafik Yoğunluğu Maliyetleri ve Ortalama Hızlar	134
Tablo 36	MetroCard Ücretleri	147

Tablo 37	Büyük Ölçekli Şirket Mülakatları	160
Tablo 38	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	206
Tablo 39	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılımı İçindeki Payı	206
Tablo 40	Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015	207
Tablo 41	2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek	208
Tablo 42	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı	209
Tablo 43	Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi	240
Tablo 44	Gelir Durumuna Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi	240
Tablo 45	Eğitim Durumuna Göre Toplu Taşımada Müşteri Tercihi	241
Tablo 46	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	264
Tablo 47	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılımı İçindeki Payı	264
Tablo 48	Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı	265
Tablo 49	2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek	266
Tablo 50	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı	267
Tablo 51	Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşıma Tercihleri (Yüzde)	290
Tablo 52	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	303
Tablo 53	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılımı İçindeki Payı	303
Tablo 54	Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015	304
Tablo 55	2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek	305
Tablo 56	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı	306
Tablo 57	Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Cinsiyet, Medeni Durum, Yaş(Yüzde)	335
Tablo 58	Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Eğitim(Yüzde)	335
Tablo 59	Okula Ulaşımında Araç Tercihlerine Göre Demografi: Hanehalkı Geliri(Yüzde)	335
Tablo 60	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	351
Tablo 61	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılımı İçindeki Payı	351
Tablo 62	2015 Yılında En Fazla Tescili Yapılan 20 Meslek	352
Tablo 63	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı	353
Tablo 64	Mesleklere Göre Esnaf Sayıları ve Esnafların Mesleklerdeki Ağırlığı	361
Tablo 65	Mesleklerin Mali Verileri (Milyon TL)	362
Tablo 66	Mesleklerin Kâr Beyan Oranları	362
Tablo 67	İllere Göre Kamyon ve Kamyonetçilik Mesleğinin Mali Verileri	363
Tablo 68	İllere Göre Nakliye ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin Mali Verileri	364
Tablo 69	6 Meslek Grubuna İlişkin Tescil-Terkin Sayıları	397

Tablo 70	Yıllara ve Mesleklere Göre Tescil-Terkin Oranlarının Toplam Dağılım İçindeki Payı	397
Tablo 71	Mesleklere Göre Esnaf ve Sanatkâr İşletme Sayısı-2015	398
Tablo 72	Cinsiyet ve Meslek Gruplarına Göre Esnaf Sayı ve Yüzde Dağılımı	399
Tablo 73	Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşım Tercihi	424
Tablo 74	Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşım Tercihi	425
Tablo 75	Sosyo-Ekonomik Özelliklere Göre Toplu Taşım Tercihi	425
Tablo 76	Meslek, İl ve Cinsiyete Göre Esnaf Sayıları	445

Şekiller Listesi

Şekil 1	Ulaştırma & Depolama Sektörü GSYH Payı (Cari Fiyatlarla,%)	48
Şekil 2	Ulaştırma & Depolama Sektörü Büyüme Hızı (Cari Fiyatlarla,%)	48
Şekil 3	Ulaştırma & Depolama Sektörü GSYH Payı (Sabit Fiyatlarla=1998,%)	49
Şekil 4	Ulaştırma&Depolama Sektörü Büyüme Hızı (Sabit Fiyatlarla=1998,%)	49
Şekil 5	Türkiye’de Hizmetler Sektöründeki Meslek Değişimleri	51
Şekil 6	Ulaştırma Sektörünün Toplam İstihdamdaki Payı (2004-2015)	51
Şekil 7	Ulaşım Türlerinin Dış Ticaretteki Payı (% , 2014)	56
Şekil 8	Kentsel Yoğunluk ve Sürdürülebilir Ulaşım Tercihleri	61
Şekil 9	Toplu Taşıma Arzının Seyri (1995-2012 Yılları Arası, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Bulunan Şehirler İçin)	62
Şekil 10	Nüfus Artışı ve Toplu Taşıma Talebi (2001-2012 Yılları Arası)	63
Şekil 11	Motorlu ve Mekanize Araçlarla Ulaşım İçerisinde Toplu Taşımanın Payı, 2012	64
Şekil 12	1952 – 2013 Yılları Arasında Ulaşım Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı Payları (%)	78
Şekil 13	Yurt İçi Havayolu Ulaşımı (Yolcu Sayısı)	78
Şekil 14	1952–2013 Yılları Arasında Kara yolu Yolcu Taşımacılığında Taşıt Türlerinin Payı (%)	79
Şekil 15	Yük Taşımacılığında Ulaşım Türlerinin Dağılımı (milyar ton/km)	79
Şekil 16	Doğrudan Taşımacılık/Ulaştırma Alanında Çalışanların Meslek Gruplarına Göre Dağılımı (%)	80
Şekil 17	Chicago Şehir Haritası	83
Şekil 18	AB’de Şehir İçi Taşımacılıkta Kullanılan Ulaşım Araçları (2012)	93
Şekil 19	2000-2012 Dönemi Otobüs, Tramvay ve Metro ile Yapılan Şehir İçi Yolculuk Sayısı	94
Şekil 20	2000-2012 Dönemlerinde Şehir İçi Toplu Taşımacılıkta Ülkesel Bazda Değişimler	95
Şekil 21	2000-2012 Dönemlerinde Kişi Başına Düşen Şehir İçi Yolculuk Sayısı-Şehir İçi Nüfus Değişimi	95
Şekil 22	AB Genelinde Şehir içi Toplu Taşıma Kullanımı	97
Şekil 23	AB Toplu Taşımacılık Altyapısından Memnuniyet	98
Şekil 24	AB Toplu Taşımacılık Yolculuk Özelliklerinden Memnuniyet	99
Şekil 25	Toplu Taşıma Ekonomik Büyüme	100
Şekil 26	Akaryakıt Vergileri	100
Şekil 27	Bazı AB Ülkeleri ve İtalya Şehir İçi Toplu Taşıma Arz ve Talebi	123
Şekil 28	Şehirleşme ve Nüfus	130
Şekil 29	Şehirleşme Oranı ve Toplu Taşıma Kullanımı	131
Şekil 30	Özel Araç Kullanımı	131

Şekil 31	Toplu Taşımayı Arttırmaya Yönelik İyileştirmelerin Önemi:	133
Şekil 32	Trafik Kazalarında Ölüm	135
Şekil 33	Trafikte Ölüm Oranları (1 milyar km için ölüm oranları, 2007)	135
Şekil 34	İngiltere'de Şehir İçi Otobüs Kullanımı (milyon)	136
Şekil 35	İngiltere'de Taksi Lisansı ve Taksi Şoförü Sayısının Yıllar İçerisindeki Gelişimi	137
Şekil 36	Avrupa'da Toplu Taşıma Kullanımı	137
Şekil 37	Şehirleşme ve CO ₂ emisyonu	142
Şekil 38	Ulaştırma Sektörünün Karbon Emisyonu	143
Şekil 39	Taksici Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması	211
Şekil 40	Taksici Esnafının Sahip Olduğu Araç Yetki Belgesi	216
Şekil 41	Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	217
Şekil 42	Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim	217
Şekil 43	Taksi Şoförü Olarak Çalışılan Yıl	218
Şekil 44	Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri	218
Şekil 45	Önümüzdeki 2 Yıl İçinde Bu Mesleğe Devam Etmeyi Düşünmeme Sebepleri	219
Şekil 46	Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu	219
Şekil 47	Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir	220
Şekil 48	Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	220
Şekil 49	Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu	221
Şekil 50	Araç Yetki Belgesi Sahipliği	221
Şekil 51	Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi	222
Şekil 52	Taksi Plakasına Sahip Olunan Süre	222
Şekil 53	Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu	223
Şekil 54	Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedenleri	223
Şekil 55	Tabi Olunan Vergi Usulü	224
Şekil 56	Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu	224
Şekil 57	Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir	225
Şekil 58	Müşteri Çağrı Merkezi-Alo Taksi Uygulaması	227
Şekil 59	İSTANBULTAKSİ Projesi	228
Şekil 60	Taksi Kullanım Nedeni	234
Şekil 61	Müşteri Memnuniyeti, Taksi (Türkiye)	234
Şekil 62	Müşteri Memnuniyeti, Taksi (İstanbul)	235
Şekil 63	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri(İstanbul)	236
Şekil 64	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri (İstanbul Hariç Metrolu İller)	237
Şekil 65	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri (İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye)	237
Şekil 66	Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul)	238
Şekil 67	Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul Hariç Metrolu İller)	239
Şekil 68	Taksicilerin Rakip Algısı (İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye)	239
Şekil 69	Taksi Kullanım Sıklığı (İstanbul Hariç Diğer İller)	241

Şekil 70	Taksi Kullanım Sıklığı-İstanbul	242
Şekil 71	Taksi Kullanma Nedeni	242
Şekil 72	Taksiden Memnuniyet	243
Şekil 73	Taksiciliği Seçme Sebebi(Şoför)	245
Şekil 74	Esnafın Taksiciliği Seçme Sebebi	246
Şekil 75	Esnafların İşe Başlangıç Şekli	246
Şekil 76	İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı	247
Şekil 77	İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar	247
Şekil 78	Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar	248
Şekil 79	Minibüsçü Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamlar	269
Şekil 80	Minibüsçü Esnafının Sahip Olduğu Araç Yetki Belgesi	272
Şekil 81	Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	273
Şekil 82	Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim	273
Şekil 83	Minibüs Şoförü Olarak Çalışılan Yıl	274
Şekil 84	Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri	274
Şekil 85	Şoförlerin Mesleği Bırakma Sebepleri	275
Şekil 86	Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu	275
Şekil 87	Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir	276
Şekil 88	Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	276
Şekil 89	Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu	277
Şekil 90	Araç Yetki Belgesi Sahipliği	277
Şekil 91	Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi	278
Şekil 92	Minibüs Aracına Sahip Olunan Süre	278
Şekil 93	Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu	279
Şekil 94	Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni	279
Şekil 95	Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu	280
Şekil 96	Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir	280
Şekil 97	Minibüs Kullanım Sıklığı	284
Şekil 98	Minibüs Kullanım Nedeni	285
Şekil 99	Müşteri Memnuniyeti, Minibüs	286
Şekil 100	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul	287
Şekil 101	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller	287
Şekil 102	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	288
Şekil 103	Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul	288
Şekil 104	Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller	289
Şekil 105	Minibüsçülerin Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	289
Şekil 106	Minibüs Kullanma Sıklığı	291
Şekil 107	Minibüs Kullanma Nedeni	291
Şekil 108	Minibüsten Memnuniyet	292
Şekil 109	Minibüsçülüğü Seçme Sebebi, Şoför	293
Şekil 110	Minibüsçülüğü Seçme Sebebi, Esnaf	294

Şekil 111	Esnafların İşe Başlangıç Şekli	294
Şekil 112	İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı	295
Şekil 113	İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar	295
Şekil 114	Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar	296
Şekil 115	Servis İşletmecisi Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması	308
Şekil 116	Servis Şoförü Olarak Çalışılan Yıl	313
Şekil 117	Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri	313
Şekil 118	Şoförlerin Mesleği Bırakma Sebepleri	314
Şekil 119	Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu	314
Şekil 120	Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir	315
Şekil 121	Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	315
Şekil 122	Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu	316
Şekil 123	Araç Yetki Belgesi Sahipliği	316
Şekil 124	Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi	316
Şekil 125	Servis Aracına Sahip Olunan Süre	317
Şekil 126	Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu	317
Şekil 127	Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni	318
Şekil 128	Tabi Olunan Vergi Usulü	318
Şekil 129	Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu	319
Şekil 130	Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir	319
Şekil 131	Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	320
Şekil 132	Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim	320
Şekil 133	Mesleğe İlişkin Yeni Teknolojileri Takip Etme Durumu-Servis	321
Şekil 134	Şoförlerin Meslekle İlgili Kullandıkları Teknolojiler-Servis	321
Şekil 135	Otobüsler için "OKUL TAŞITI" Reflektif Numunesi	324
Şekil 136	Minibüsler için "OKUL TAŞITI" Reflektif Numunesi	324
Şekil 137	Servis Araçları için "DUR" Lambası Numunesi	325
Şekil 138	Özel Servis Aracı Uygunluk Tespit Belgesi Formu	327
Şekil 139	Özel Servis Aracı Uygunluk Belgesi	328
Şekil 140	Okul Servislerinden Memnuniyet	329
Şekil 141	Personel Servislerinden Memnuniyet	330
Şekil 142	Personel Servisi Kullanmama Sebepleri	330
Şekil 143	Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul	331
Şekil 144	Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller	332
Şekil 145	Okula Ulaşımında Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	332
Şekil 146	Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul	333
Şekil 147	Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller	333
Şekil 148	Servisçilerin Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	334
Şekil 149	Okul Servislerinden Memnuniyet	336
Şekil 150	Personel Servislerinden Memnuniyet	337

Şekil 151	Personel Servisi Kullanmama Sebepleri	337
Şekil 152	Servisçiliği Seçme Sebebi, Şoför	338
Şekil 153	Servisçiliği Seçme Sebebi, Esnaf	338
Şekil 154	Esnafların İşe Başlangıç Şekilleri	339
Şekil 155	İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı	339
Şekil 156	İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar	340
Şekil 157	Kamyon/Kamyonetçi Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması	355
Şekil 158	Ulaştırma Sektörünün Toplam İstihdamdaki Payı (2004-2015)	361
Şekil 159	Kamyon/Kamyonet Şoförü Olarak Çalışılan Yıl	365
Şekil 160	Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri	366
Şekil 161	Şoförlerin Sosyal Güvenlik Durumu	366
Şekil 162	Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir	367
Şekil 163	Şoförlerin Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	367
Şekil 164	Mesleğe İlişkin Bir Derneğe Üye Olup Olmama Durumu	368
Şekil 165	Araç Yetki Belgesi Sahipliği	368
Şekil 166	Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi	369
Şekil 167	Kamyon/Kamyonete Sahip Olunan Süre	369
Şekil 168	Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu	370
Şekil 169	Önümüzdeki İki Yılda İş Bırakmayı Planlama Nedeni	370
Şekil 170	Tabi Olunan Vergi Usulü	370
Şekil 171	Esnafların Sosyal Güvenlik Durumu	371
Şekil 172	Esnafların İşten Kazandıkları Net Gelir	371
Şekil 173	Esnafların Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	372
Şekil 174	Esnafların Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim	372
Şekil 175	Tüketicilerin Sürücülerin Trafik Kurallarına Uymaları Konusundaki Memnuniyet Durumu	377
Şekil 176	Tüketicilerin Sürücülerin Dış Görünüşleri Hakkındaki Görüşleri	378
Şekil 177	Tüketicilerin Sürücüler ve Varsa Yardımcı Personel Hakkındaki Görüşleri	378
Şekil 178	Araç İçi Güvenlik Konusunda Tüketicilerin Görüşleri	379
Şekil 179	Araçın Taşınacak Eşya ile Uyumu	379
Şekil 180	Tüketicilerin Taşıma Önlemlerinden Memnuniyet Durumu	380
Şekil 181	Müşterilerin Ücretler Hakkındaki Düşünceleri	380
Şekil 182	Müşterilerin İşin Zamanında Yapılmasından Memnuniyet Durumu	381
Şekil 183	Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar	382
Şekil 184	Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar (Esnaf Algısı)	382
Şekil 185	Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğinin İş Yapma Kapasitesini Etkileyen Diğer Araçlar (Şoför Algısı)	383
Şekil 186	Kamyon ve Kamyonet ile Yapılan Taşımacılık ile İlgili Farklı Alanlardaki Memnuniyet Seviyeleri	383

Şekil 187	Taşıma İçin Esnaf veya Büyük Şirket Tercihi	385
Şekil 188	Sektöre Yeni Girişler	385
Şekil 189	Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğini Seçme Sebebi (Şoför)	386
Şekil 190	Kamyonculuk Kamyonetçilik ve Nakliyat Komisyonculuğu Mesleğini Seçme Sebebi (Esnaf)	386
Şekil 191	Esnafın İşe Başlangıç Şekli	387
Şekil 192	İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı	387
Şekil 193	İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar	388
Şekil 194	Halk Otobüsçülüğü Esnafının İşe Başlangıcında Başvurduğu Makamların Şeması	401
Şekil 195	Halk Otobüsü Mesleğinde Çalışılan Süre	405
Şekil 196	Şoförlerin Mesleğe Aidiyetleri	405
Şekil 197	Halk Otobüsü Şoförlerinin Önümüzdeki 2 Yıl İçinde Mesleği Bırakma Sebepleri	406
Şekil 198	Halk Otobüsü Şoförlerinin Sosyal Güvenlik Durumu	406
Şekil 199	Şoförlerin İşten Kazandıkları Net Gelir	407
Şekil 200	Halk Otobüsü Şoförlerinin Katıldığı Mesleki Eğitimler	407
Şekil 201	Sahip Olunan Araç Yetki Belgesi	408
Şekil 202	Halk Otobüsü Sahip Olunan Süre	409
Şekil 203	Önümüzdeki İki Yılda Bu İş Yapmayı Planlama Durumu	409
Şekil 204	Esnafın Sosyal Güvenlik Durumu	410
Şekil 205	Esnafın İşten Kazandıkları Net Gelir	410
Şekil 206	Esnafın Meslek ile İlgili Eğitim Alma Durumları	411
Şekil 207	Esnafın Meslek ile İlgili Aldıkları Eğitim	411
Şekil 208	Mesleğe İlişkin Yeni Teknolojileri Takip Etme Durumu	412
Şekil 209	Mesleğe İlişkin İnterneti Takip Etme Durumu	412
Şekil 210	Şoförlerin Meslekle İlgili Kullandıkları Teknolojiler	413
Şekil 211	Halk Otobüsü Kullanma Sıklığı	418
Şekil 212	Halk Otobüsünden Memnuniyet	420
Şekil 213	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul	421
Şekil 214	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul Hariç Metrolu İller	421
Şekil 215	Toplu Taşımada Müşteri Tercihleri, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	422
Şekil 216	Halk Otobüsçülüğü Esnafının Rakip Algısı, İstanbul	423
Şekil 217	Halk Otobüsçülüğü Esnafının Rakip Algısı, İstanbul Hariç Metrolu İller	423
Şekil 218	Halk Otobüsçülüğü Rakip Algısı, İstanbul ve Metrolu İller Hariç Türkiye	424
Şekil 219	Halk Otobüsçülüğü Mesleğini Seçme Sebebi, Şoför	426
Şekil 220	Halk Otobüsçülüğü Mesleğini Seçme Sebebi, Esnaf	427
Şekil 221	Esnafın İşe Başlangıç Şekli	427
Şekil 222	İşe Başlangıç Sermayesi Yapısı	428
Şekil 223	İşe Başlarken Yapılan Hazırlıklar	428
Şekil 224	Mesleğe Yeni Giren Birinin Dikkat Etmesi Gereken Hususlar	429

Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AK	Avrupa Konseyi
ATS	Akıllık Taşımacılık Sistemi
ART	Autorità Regolazione Trasporti (Taşımacılık Düzenleme Otoritesi)
BAĞ-KUR	Esnaflık ve Sanatkarlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu
CCOO	Comisiones Obreras (İşçi Komisyonu)
CDA	The Chicago Department of Aviation (Chicago Havacılık Kurumu)
CDL	Commercial Driving License (Ticari Araç Ehliyeti)
CMAA	Chicago Metropolitan Agency for Planning (Chicago Metropolitan Planlama Ajansı)
CREATE	The Chicago Region Environmental and Transportation Efficiency Program (Chicago Bölgesel Çevre ve Taşımacılık Verimliliği Programı)
CO2	Karbondioksit
CTA	Chicago Transit Authority (Chicago Taşıma Kurumu)
DMV	New York Department Of Motor Vehicles (New York Motorlu Taşıtlar Bakanlığı)
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
EDS	Elektronik Denetleme Sistemi
ESBİS	Esnaflık ve Sanatkar Bilgi Sistemi
ESKKK	Esnaflık ve Sanatkarlar Kredi Kefalet Kooperatifi
FENEBUS	Federacion Nacional Empresarial de Transporte EN Autobus
GSYH	Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
HS2	High Speed 2 Projesi
IIPD	Illinois International Port District (Illinois Uluslararası Liman Alanı)
IRU	The International Road Transport Union (Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı)
KDV	Katma Değer Vergisi
KMB	The Kowloon Motor Bus Holding Limited (Kowloon Otobüs Şirketi)
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LRT	Light Rail Transit (Hafif Raylı Sistem)
MEB	Millî Eğitim Bakanlığı
MRT	Mass Rapid Transit (Toplu Seri Taşımacılık)
MPC	Metropolitan Planning Council (Metropolitan Planlama Konseyi)
MYK	Mesleki Yeterlilik Kurumu
MTA	Metropolitan Transport Agency (Anakent Ulaştırma Ajansı)

NAPT	New York Association For Pupil Transportation (New York Öğrenci Taşımacıları Birliği)
NIPC	Northeastern Illinois Planning Commission (Kuzeybatı Illinois Planlama Komisyonu)
NYC TLC	New York City Taxi and Limousine Commission (New York Şehri Taksi ve Limuzin Komisyonu)
NYMTC	New York Metropolitan Transportation Council (New York Anakent Ulaştırma Konseyi)
NYTWA	New York Taxi Workers Alliance (New York Taksi Çalışanları Birliği)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
POLNET	Polis Bilgi Sistemi
SGK	Sosyal Güvenlik Kurumu
SSK	Sosyal Sigortalar Kurumu
TESK	Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TfL	Transport for London
TTGB	Toplu Taşıma Güvenliği Bölüğü
TTS	Toplu Taşıma Sertifikası
TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
UGT	Unión General de Trabajadores (Genel İşçi Birliği)
UITP	International Association of Public Transport (Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği)
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
UITP	Uluslararası Toplu Taşıma Birliği
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (Gifhorn Taşıma Şirketi)
YTA	Yolcu Taşıma Araçları
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn
YTA	Yolcu Taşıma Araçları

