

ÖZEL TOPLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜ DÖNÜŞTÜRMeye YÖNELİK TEMEL BİLGİLER

ŞUBAT | 2021

GİRİŞ:

Hükümetlerin COVID-19 sağlık krizine tepkilerinin hem yerel hem de global seviyede mobilite üzerinde güçlü etkileri oldu. UITP bünyesinde COVID-19 nedeniyle oluşturulan Özel Çalışma Grubunun verilerine göre toplu taşıma kullanımı dünyanın bazı bölgelerinde %90 oranında düştü ve sektör ciddi yara aldı. Dünya çapında birçok şehirde önemli bir rol oynayan taşeron taşımacılık sektörü de bu durumdan eşit derecede etkilendi.

Bu Bilgi Özeti, 2020'nin ikinci yarısında gerçekleşen ayrıntılı bir raporu ve bir dizi üç web seminerini bir araya getirerek, taşeron taşımacılık sektörüne özel bir odak sağlıyor. Taşeron taşımacılığın bazı özelliklerini, güçlü ve zayıf yönlerini vurgular ve dönüştürme süreci için dayanak sağlar.

Bu konu hakkındaki vaka çalışmaları, taşeron taşımacılığın kullanıcılar, servis sağlayıcıları ve yetkililer için elastikiyet ve sürdürülebilirliğinin artırılmasına katkıda bulunan pratik deneyimleri ortaya koymaktadır. Bu makale, gerekli dönüşüm

sürecini anlamada yardımcı olabilecek önemli iç görüler ve sonuç getiren sorular ortaya koymaktadır



© Dan Freeman

1. Kapsamlı rapor ve kaydedilen web semineri oturumları, kütüphanem sekmesinde UITP üyeleri için mevcuttur.

RESMİ OLMAYAN TAŞIMACILIĞIN ORTAYA ÇIKIŞI

Taşeron taşımacılık² aşağıdaki durumlarda ortaya çıkmaktadır:

- Hükümetler, memurlar ve üst sınıflar, ekonomi için kritik öneme sahip olsa bile bu arz eksikliğini fark etmediklerinden dolayı nüfusun bazı kesimleri için hizmetin olmadığı yerlerde.
- Kamu hizmetleri ve kamu kuruluşlarında yatırım eksikliğinin olduğu yerlerde.
- Kamusal alan ve altyapıların çok fazla seviyede otomobil odaklı olduğu yerlerde.
- Hızlı kentsel yayılma ve şehir gelişiminin olduğu yerlerde.
- İnsanları ulaşımı için paylaşılabilir bir araç kaynağının olduğu yerlerde.
- Toplu taşımanın özel bir iş olarak görüldüğü yerlerde: Toplu taşımanın, şehir sakinlerinin ihtiyaçlarına veya herhangi bir kamu politikasına dayalı olmadığı yerlerde.
- Bilişim Teknoloji araçları tarafından sağlanan bir potansiyelin olduğu yerlerde.

SEKTÖRÜN GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİ

MİLYONLARCA İNSAN İÇİN HAYATİ BİR ROL

Taşeron taşımacılık, özellikle Güneyde yaşayan milyonlarca şehir sakininin hareketliliğinde önemli bir rol oynayan “küresel bir fenomendir”.

Bu tür taşımacılık, şehirler ve bölgelerdeki ana tedarikçidir ve günün her saatinde şehir hayatı için hayati öneme sahiptir. Bu tür bir taşımacılık, ücreti karşılanabilir bir taşımacılığa bağlı olan milyonlarca banliyölerde yaşayan



insan için geçim kaynağı temin etmektedir. Örneğin, Türkiye Kayseri’de, bu taşımacılık tedarikinin %60’ını temsil eder ve bu birçok Afrika şehrinde %90’a çıkmaktadır. Bu sektör, mobilite teknolojilerinin yeni hizmetleri sağladığı gelişen kent alanlarında resmi ve düzenli taşımacılık hizmetlerinin eksikliğini doldurmaktadır.

Taşeron taşımacılık çok çeşitli hizmetler sağlamaktadır. Türkiye, İstanbul’da, taşeron taşımacılık, taksiler, minibüsler, okul otobüsleri, çalışan otobüsleri, şirket otobüslerini ve çok daha fazlasını kapsamaktadır.

Taşeron taşımacılık hizmetleri, iki veya üç tekerlekli minibüslerden çeşitli taşıtlar kullanmaktadır, bu taşıtlar şehir kimliğinin bir parçasıdır ve yerel kültürü ifade etmenin bir yoludur.

DİNAMİK BİR EKONOMİK SEKTÖRDE SIKI ÇALIŞMA

Bu sektör çeşitli çalışma koşulları ve dağınık bir üretim yapısı ile karakterize edilmektedir. Hizmetler, Hindistan’daki küçük ve orta ölçekli şirketler veya kooperatiflerin yanı sıra Sierra Leone, Freetown’daki bireysel girişimciler tarafından sağlanmaktadır. Sürücüler farklı taşıt sahipleri için çalışmaktadır veya tersine kendileri hem taşıt sahibi olup hem de sürmektedir. Yeni teknolojilerle, Mısır’ın Kahire kentindeki Uber araçları gibi küçük hizmet sağlayıcı endüstrisi de dahil olmak üzere yeni iş modelleri de gelişiyor.

Bu iş, kullanıcılar ve iş olasılıklarına dayanarak gelir üretmektedir. Çalışanların eko-sistemi, sürücüleri ve taşımacılık ile ilgili diğer taşeron işletmeleri, tamirciler ve yıkamacılar gibi destek sektörlerini de kapsamaktadır.

Bununla birlikte, hizmet sunmak müşterileri çekmek için zorlu bir rekabet olduğundan dolayı zor bir iştir. Dahası, sektörün ekonomik verimliliği ve sürdürülebilirliği iyileştirilebilir. Küçük ölçekli işletmelerin ve bireysel işletmelerin çokluğu, işletme maliyetlerinin (bakım, petrol, ...) dikkate alındığı ölçüde, ölçek ekonomilerinden neredeyse hiç faydalanmamaktadır. Küçük ölçekli işletmeler, yatırıma yönlendirmek için yeterince ciro elde edemezler. Bankalar ve finans kurumları açısından ödeme gücü sebebiyle, diğer sebeplerin yanı sıra finansa erişimdeki ilave zorluklar, eski taşıtların çalışmaya devam etmesi ve otobüs sayılarının eksik olmasına katkıda bulunmaktadır.

BEKLENTİLER KARŞILANAMIYOR

Kısmen “dolduğunda kalkar” şeklinde olan hizmetlerin doğası gereği Senegal, Dakar’da belirsiz bekleme

2. UITP, bu sektörü nitelikle ve tanımlamak için farklı terimlerin kullanıldığını farkındadır. Denetimle uyumlu olmak için, bu yazıda “Özel Toplu Taşıma” kullanılacaktır.

süreleri, güvenilir olmayan seyahat deneyimlerine katkıda bulunmaktadır. Taşıtlarda yolcuların güvenliği ve konfor standartları düşüktür. Hariç bırakılan nüfuslar ve alanların pahasına, örneğin Türk şehirlerindeki ana yollarda aşırı arz gözlemlenebilmektedir. Seyahat ücretleri iyi biliniyor olsa bile, nakit bazlı ödeme planları, gelir akışını netleştirmeyi, salgın süresinde kullanıcılar için ne ödeme kolaylığı ne de güvenlik sağlar.

Ek olarak, taşımacılık ayrıca bir bölgesel bir sistem olarak da karakterize edilebilir: Güzergahlar, hizmet sundukları alanın uygunluğu anlayışını geliştiren işletme personeli ile yerel olarak idare edilir. Sonuç olarak, potansiyel rakiplerin herhangi bir müdahalesi, Güney Afrika, Cape-Town'da gözlemlendiği gibi ileride işletme koşulları ve hizmet kalitesini daha da kötüleştiren anti-sosyal veya şiddet içeren davranışlara yol açabilir.

Yetkililerin bakış açısı ele alındığında, taşeron taşımacılık şehirlerde önemli bir rol oynar ancak ayrıca şehir hayatı için önemli dışsalılıklarla da ilişkilidir. Bunlara eski taşıtlar ve kazalar sebebiyle hava ve gürültü kirliliği ve ana koridorlardaki sıkışıklığı dahildir.

Taşeron taşımacılık düşük taşımacılık ortamlarında gelişmektedir. Bu bağlamda, taşımacılık işlevleri veya yetkinlikleri genel olarak net bir şekilde tanımlanmamaktadır veya çeşitli yetkililer arasında dağılmıştır. Hükümetlerin farklı seviyeleri arasındaki yetki ve sorumluluklar örtüşmekte veya çelişmektedir. Taşımacılığı kolaylaştıracak belirli altyapılar veya tesisler (belirlenmiş otobüs şeritleri, otobüs durakları, kavşakları...) mevcut değildir. Bu tür bir bağlam çevre dostu bir filo geçişi, iş birliği, koordinasyon, tutarlı hizmet sunumunun yararına değildir.

Sonuç olarak, yetkililer sektörün farkında olmama eğilimindedir. Bu sektörün anlaşılması, bunu daha iyi yönetmeye yardımcı olabilecek veri eksikliği sebebiyle sınırlıdır ve ilgili paydaşların çokluğu, yetkilileri bu kişilere erişimine yardımcı olmamaktadır. Düzenleyiciler, bir trafik idaresi veya ücret kontrolüne odaklanma eğilimindedir ancak bir kamu hizmeti veya genel hizmet konularını nadiren dikkate alır.

COVID-19: VAZGEÇİLMEZ OLAN BİR SEKTÖR AĞIR BİR DARBE ALDI

Özel toplu taşıma, esas işçilerin ulaşımını sağlamada ve emtiaların hala teslim edilmesini sağlamada önemli bir rol oynamış olsa bile, COVID-19 salgını sektörü önemli ölçüde etkiledi.



Dünya çapında sokağa çıkma yasağı sırasında patronaj seviyesi ortalama %90 düştü. Hizmet seviyeleri de asgari halde çalıştırılırken %30-40 azaldı. Kriz, hizmet kalitesi üzerindeki etkisini artırdı. Bekleme süreleri arttı ve taşıma kapasitesi talebin altında kaldı.

Özel toplu taşıma çalışanları bir gelir krizine maruz kaldılar. Bazı kaynaklar, Afrika şehirlerinde %50-70 arasında değişen gelir kayıpları olduğunu tahmin ediyor. Ücret artışı, bazı özel toplu taşıma hizmeti sağlayıcıları tarafından gelir krizine yanıt olarak nadiren kullanılmaktadır.

Sağlık krizine karşılık verebilmek için, ulusal veya yerel makamlar güvenlik ve temizlik yönergelerini belirlediler. Yolcular için bunlar arasında zorunlu yüz maskeleri, el temizliği, konuşma ve diğer kişisel koruyucu ekipmanların azaltılması, kapasite kısıtlaması ve otobüslerde zorunlu oturma sayılabilir. Bilet satışları sınırlı veya yasaklandı. Kavşak ve otobüs istasyonlarında satış ve ilgili olmayan ulaşım faaliyetleri azaltılmıştır. Gayri resmi ulaşım hizmeti sağlayıcıları tarafından alınan sağlık ve sanitasyon önlemleri, otobüslerin ve diğer altyapıların periyodik olarak dezenfekte edilmesini de içerir. Kurallara uyulmasını sağlamak için polis sıkı kontroller uyguladı.

Ya politik eksiklik ya da özel toplu taşıma paydaşlarının dağılımı, özel sektörü destekleyen özel bir finansal mekanizmanın oluşturulmasını zorlaştırmıştır. Özel toplu taşıma sektörünün belirli yönlerinin tanımlanması, güçlü ve zayıf yönlerin analizine yardımcı olur.

SEKTÖRÜN DÖNÜŞÜMÜ KONUSU

Taşeron taşımacılık sektörünün belirli yönlerinin tanımlanması, sektörün güçlü ve zayıf yönlerinin üzerine bir analizinin yapılmasına yardımcı olmaktadır.

Bu yaklaşım, sektörün daha atık ve sürdürülebilir olmak ve güçlü yönlerini artırmasını sağlamak için resmi olmayan taşımacılık sektörünün dönüşümüne olan ilgiyi vurgulamaktadır. Bir sonraki bölüm bu sektörün dönüşümüne ilişkin değerli deneyimler sunmaktadır.

GÜÇLÜ YÖNLERİ

Milyonlarca insanın ulaşımında önemli bir rol oynar.

Farklı araç sınıfları ile çeşitli ulaşım hizmetleri sunar.

Dinamik, esnek ve adaptifdir.

Düşük ücret.

Yeniliğe müsait.

İş imkanları sağlar.

Salgın sırasında, esas işçilerin ulaşımını ve emtiaların ulaştırılmasını sağlamak.

ZAYIF YÖNLERİ

Gelire ve hizmet sağlayıcılarının düşük güvenlik şartlarında olmasına büyük ölçüde bağlı olan bir iş modeli.

Ölçek ekonomilerinden kazanç sağlamaz.

Çevreci bir filo oluşturulmasını sağlayacak fonlara sınırlı erişim.

Hem yolcular hem de toplumu etkileyen düşük işletim verimliliği, koordinasyon eksikliği, hizmetlerin entegrasyonu, düşük kalite standartları.

Bölgesel sahiplenme duygusu.

Paydaş örgütlerinin (örneğin işçi sendikaları) mevcut olmaması veya tanınmaması.

Sektör hakkında çok az bilgi, mevcut veriler ve genel uzmanlık.

Sektörde denetime yönelik farkındalık eksikliği.

Önemli çevresel dış faktörler.



© Chris Arthur-Collins

ÖZEL SEKTÖR TEKNOLOJİK YENİLİKLERİ

Teknolojilere dayalı özel girişimler resmi olmayan taşımacılığın sosyal faydaları, hizmet kalitesi ve operasyonlarının gelişimine katkıda bulunmuştur.

AFRİKA'DA BİLET KESME VE KOLTUK REZERVASYON SİSTEMLERİ

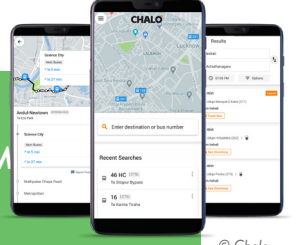
Servis araçları, teması ve virüsün yayılımı risklerini azaltmak için önceden rezervasyon, programlama, temas izleme ve bir e-ödeme sistemi gibi kullanışlı fonksiyonlarla, Nijerya, Lagos için birçok fonksiyonlu elektronik platform önermiştir. Bu çözüm, seyahat modelleri hakkında verileri toplamaktadır ve resmi olmayan taşımacılık hizmet sağlayıcılarının gelirini güvence altına alma yardımcı olmaktadır.

ACGRoup, hem Rwanda Kigali'de şehir taşımacılığı için hem de ülkenin geri kalanında şehirler arası taşımacılık için kent içi ve şehirler arası akıllı kart tabanlı çözümler geliştirmekte ve uygulamaktadır. Bu çözüm, Dokun & Geç akıllı kartlar ve yerleşik doğrulayıcılar sunmaktadır. Bu da seyahatlerin planlanması, uzun mesafeli hizmetler ve ödemeler için ön rezervasyonun yanı sıra otobüs hizmetleri hakkında gerçek zamanlı bilgiler sunmaktadır. Bunların hizmetleri mobil para ile tamamen entegredir ve elektronik gelir tahsilatını kolaylaştırmaktadır. Bu çözüm Kigali'deki üç büyük otobüs işletmecisi tarafından kullanılmaktadır.



HİNDİSTAN'DA BİLET KESME OTOBÜS İZLEME

Chalo (Hintçe "hadi gidelim!") adlı telefon uygulaması, 30 Hint şehrinde, otobüsleri takip eder ve otobüs duraklarında uzun süre beklemelemeden kaçınmak için gerçek zamanlı bilgi paylaşır. Bu uygulama aynı zamanda dijital biletlendirme çözümleride sunar: Akıllı kart ve araç içi validatör. Chalo otobüs sahiplerine ve kullanıcılara canlı bir kontrol paneli ve günlük aktiviteleri üzerine rapor sunar.



© Chalo



ASYA, AFRİKA VE LATİN AMERİKA'DA SEYAHAT PLANLAYICILARI VE YÖNLENDİRİCİLER.

2019 yılında UITP Özel İtibar Ödülünün sahibi olan Whereismytransport şirketi hem resmi hem de resmi olmayan taşımacılık hizmeti sağlayıcılarından verileri toplar ve toplu taşımacılık rotası temin etmektedir.

TRUFI şirketi, A noktasından B noktasına hareket etmek için bir çoklu model seyahat planlayıcısı kurmuştur. Bu özelleştirilebilir çözüm, resmi ve resmi olmayan taşımacılık çözümlerinin sunulduğu şehirlerde kullanılabilir. Bu uygulama yürüme mesafeleri hakkında bilgiler sunmaktadır ve tüm mevcut taşımacılık bağlantılarını detaylandırmaktadır.

Bu çözümler yolcuların, operatörlerin ve yetkililerin ihtiyaçlarını karşılamak için vardır. Aşağıdaki tablo, bu teknolojilerin sağladığı avantajlardan bazılarını açıklamaktadır.

	YOLCULAR	OTOBÜS İŞLETİMİNDE PAYDAŞLAR	YETKİLİLER
Koltuk rezervasyonunu, ödemelerini, seyahat planlamasını kolaylaştıran bir Ulaşım Hizmeti (MaaS).	✓	-	-
Kurumlar ve yetkililere hizmetleri haritalandırmak için ihtiyaç duydukları bilgi ve verileri sağlamaktadır. Bu şehir gelişimi ve taşımacılık altyapılarının fizibilitesini değerlendirmeye hizmetleri geliştirmeye yardımcı olmaktadır.	-	✓	✓
Seyahat deneyiminin güvenliğini basitleştirerek ve artırarak yolcu sayısını artırmaktadır.	✓	-	-
Risklerin azaltılmasına ve işletim maliyetlerini daha iyi kontrol etmeye yardımcı olan taşımacılık işletmesini optimize etmektedir.		✓	
Müşteri sayısını artırarak, taşımacılık hizmetlerini daha güvenilir hale getirerek ve boş koltuk sayısını azaltarak arz ve talebi eşleştirmektedir.	✓	✓	✓
Sektörün ödemeyi kolaylaştırmasına, gelirleri güvence altına almasına ve finansmanına yardımcı olmaktadır: Seyahat ücretlerinin toplanmasının optimize edilmesi, gelir akışlarının daha şeffaf olmasını sağlama ve açık ve müşteri dostu nakitsiz ödeme seçeneklerine geçilmesi. Bununla birlikte, bu sadece finansman kaynağı olmamalı ve sübvansiyonlar için durum gündeme getirilmelidir.	✓	✓	✓
İşgücünü destekler: personeli destekler, iş kalitesini artırır ve sektörün teknoloji gücünü artırır.	-	✓	✓
Toplulukların geçimini kolaylaştırarak, ulaşımı daha erişilebilir hale getirerek ve tıkanıklığı ve çevre kirliliğini azaltarak Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri çevre ve dijital kalkınmaya katkıda bulunur.	✓	✓	✓
Krizlere uyarlanmış çözümler sunarak sektörün esnekliğini artırır, bu da yolcular ve otobüs işletmeciliğine katılanlar arasındaki güveni artırır.	✓	✓	✓

Bu teknolojik çözümlerin uygulanması açıklığa kavuşturulmamıştır.

Kullanıcının sahiplenmesini kolaylaştırmak için, aşağıdaki eylemler uygulanmıştır:

- Kullanıcıların ihtiyaçlarını ve beklentilerini anlamak için veri toplama.
- Çeşitli bireysel durumlar, seyahat ihtiyaçlarına ve kent-sel bağlamlara uyum sağlamak için entegre taşımacılık hizmetleri hakkında açık ve güncel bilgilere erişimi sağlama
- Araçların dahil edilebilirlik ve kapsamlılığını sağlama. Bu, kullanıcıların alışkanlıklarını ve davranışlarını değiştirmeye yardımcı olmak için adım adım teknoloji geliştirme yaklaşımı ve gereklilikleri gerektirir. İnsanlık dışı bir ortamdan kaçınmak çok önemlidir.

Toplu taşımacılık hizmeti sağlayıcıları arasında teknolojik araçların gelişimi belirli eylemleri içermektedir:

- Teknolojinin faydaları hakkında farkındalık yaratma. Teknolojik çözümler ekstra masraf gerektirmektedir ve işletme personeli üzerinde ekstra kontrol olarak algılanabilir. Bu taşımacılık sektörüne dahil olan çok sayıda paydaşla (sokakta irtibat kurarak başlayan otobüs şoförleri ve sahipleri...) bağ kurmayı ve işletme personeli faydaları sağlamayı gerektirmektedir.
- Günün sonunda çalışanlar ve taşıt sahiplerinin gelirini güvene alma ve taşımacılık işletme personeli için iş karlılığını garanti etme.

Taşımacılık yetkilileri artan farkındalığın artırılmasına aşağıdaki eylemlerin yerine getirilmesi ile erişilmiştir:

- Teknolojinin, yasal çerçevelerin kolaylaştırılması ve modern ağların desteklenmesi ile sürekli olarak yükseltildiği bir adım-adım yaklaşım sayesinde teknolojik araçların kullanıcılar arasında yaygın ve popüler olduğuna dair kanıt temin etme
- Örneğin hizmet sağlayıcılar, sürücüler ve mal sahipleri için çeşitli işletme modellerinin güçlendirilmesi ve müşteri deneyimlerinin iyileştirilmesi ve tedarikin güvenilirliğini sağlayarak teknoloji ile türetilebilecek olan 'genel ilgi' boyutunun gösterilmesi.
- Gelecek için faydaları vurgulayın: yetkililere veri sağlamak, ulaşım kalıplarını anlamalarını kolaylaştırmaya ve dolayısıyla ulaşım tedarikini daha iyi planlamaya ve yeterli ulaşım çözümlerini entegre etmeye yardımcı olması.
- Teknolojik çözümleri açıklamadan önce yeni bir teknolojinin karşılaması gereken değerleri ve hedefleri tanımlanması.

KAMU SEKTÖRÜ STRATEJİLERİ

Türkiye genelindeki şehirler, Sierra Leone, Freetown, Meksika, Mexico City'deki örnekler, hükümetler ve yetkililerin resmi taşımacılık sektörünü dönüştürmek için attıkları ilginç yöntemleri göstermektedir. Bu eylemler, taşımacılık sektörünün daha iyi yapılandırılması ve tedarik yönünü organize etmeyi amaçlamaktadır.

Taşımacılık tabiatının yapılandırılması

Ulaşım tabiatının yapılandırılması, açık sorumlulukların tanımlanmasını ve planlayıcı-düzenleyici(lir) ile ulaşım servis sağlayıcıları arasındaki iş birliğinin geliştirilmesini ima eder.

MEKSİKA'DA Kİ KURUMSAL REFORMLAR

Planlayıcı-düzenleyici (ler) ile taşımacılık hizmet sağlayıcıları arasındaki iş birliğini artırma ve sorumlulukları net bir şekilde tanımlama amacıyla, - Mexico City, bir merkezi taşımacılık tedarik planlama şeması ve yolcu ücreti toplama ve BRT hatlarını koordine etme ve düzenlemede yetkili olan bir bağımsız kuruluş (MetroBus) ve bir karayolu taşıtları hizmeti uygulamıştır. Ek olarak, kullanıcılardan ödemeleri almak ve bunları operatörlere tekrar dağıtmak için tahsis edilmiş bir kurum oluşturulmuştur. Daha iyi bakım yönetimi, ölçek ekonomisine yol açmıştır. Bir yasal çerçeve değişikliği sayesinde, merkezi olmayan bir kurum 2000 yılında oluşturulmuştur.





SIERRA LEONE'DE TOPLU TAŞIMACILIK HİZMETLERİNİ GENİŞLETİLMESİ TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN TEKRAR YAPILANDIRILMASI

Freetown'da, yetkililer şehir taşımacılık ağının bel kemiği olan iki pilot koridor ana güzergahı tanımlamıştır. Bu Metrobüs (BRT) güzergahları için, özel operatörlerle sözleşmeler ve ihaleler tanımlanmıştır. Belirli bir grafik kimliğe sahip yeni modern otobüsler tanıtılmıştır. Kalite Otobüs Ortaklığı (QBP) ilkesini takiben, kurum kavşak, erişilebilir otobüs durakları ve özel şeritler gibi otobüsler için yolların ve taşımacılık tesislerinin geliştirilmesine yatırım yapmıştır.

Şehirlerde toplu taşıma talebini düzene sokmak için tercih edilen yaklaşım, düzenlenmiş ve yapılandırılmış Metrobüslerin ve daha esnek özel toplu taşıma sistemlerinin beraber bulunmasıdır.

Tedarik tarafının organize edilmesi

Yetkililer, organizasyonlarını geliştirmek ve iş birliği yapmak için bireysel taşımacılık hizmet sağlayıcılar, taşıt sahipleri ve çalışanları cesaretlendirerek taşımacılık piyasasının tedarik tarafının organize edilmesine dahil olmuşlardır.

Bireysel işletmelerin yapısından küresel bir şirket imtiyazına geçiş, bir zihniyet değişikliğini gerektirmektedir. Bir yetkili ve bir taşımacılık tedarikçisini birbirine bağlayan sözleşmeler standartlar belirlemiştir ve her bir paydaşın yükümlülüklerini ve sorumluluklarını tanımlamıştır. Stratejilerinin ana hatlarını belirleme ve uygulamada, yetkililer birçok iş fırsatı sağlayan resmi olmayan taşımacılık sektörünün ekonomik ağırlığını dikkate almışlardır.

TÜRKİYE'DE TAŞIMACILIK HİZMETİ AYRIŞTIRILMASI

Ağı yeniden organize etmek için alınan bir belediye makamı kararının ardından, yeni hatlar açma ve çeşitli şehirlerde hizmetleri yaymak için karar alınmıştır. İlave personel işe alınmıştır ve daha fazla taşıt satın alınmış veya kiralanmıştır ve ilave işletme hakları veya lisansları verilmiştir. Bunu yaparak, yetkililer, mevcut oyuncuların yanı sıra bu işe yeni girenlere de uygulanan yeni işletme kurallarının tanımlanması ve tedarikin yeniden yapılandırılmasına odaklanmaktadır. Sonuç olarak, bireysel çalışanlar veya mal sahipleri, bir koridor, nakit para ve / veya araçlarla ayrılmaktadır.



Başarılı reformların uygulanması için temel koşullar

Taşımacılık yapısı ve tedarik yönünü dönüştürerek, yetkililer, bir dönüşümsel dinamiğin başlatıldığı bir “taşımacılık meclisi” oluşturmuştur. Bu köklü değişikliği desteklemek için üç ana koşul gereklidir.

1. Taşeron taşımacılık sektörünün gerekli dönüşümü için güçlü siyasi liderlik ve irade. Meksika ve Free-Town’da, dirençli ve sürdürülebilir bir şehre yönelik net politika hedefleri, özel ve iyi tanımlanmış bir iradenin kurulması ile birlikte ortaya konulmuştur
2. Dahil olma ve tüm paydaşlarla birlikte çalışma-tedarik tarafı sağlayıcıları, taşımacılıkla ilgili yetkililer, hükümetler, kullanıcılar, teknoloji sağlayıcıları, taşımacılık sektörü tedarikçileri-dönüşüm sürecinin başlangıcından bütünsel bir dönüşüm stratejisinin ana hatlarını çizmek ve uygulamak. Freetown’da, yediden fazla türden paydaş-tüm taşımacılık ve mobilite ile ilgili yetkililer, işletmeciler, kullanıcılar ve resmi olmayan taşımacılık hizmet sağlayıcılarının temsilcilerini içeren bir yönlendirme komitesi oluşturulmuştur.
3. Değişimi yönetmek, savunmak ve uygulamak için zaman ve belirli beceriler. Mexico City’de, resmi olmayan taşımacılığın dönüşüm sürecindeki ilk adım 15 yıl (2005-2020) sürmüştür. Hizmet sağlayıcılarla uzun süreli müzakereler gerekli olmuştur. Sektörün tüm paydaşları için belirli eğitimler, sözleşme yapma becerilerini artırmaya yönelik olarak devlet görevlilerinin yanı sıra, sadece günlük bir gelirin sağlanması hakkında değil ayrıca hizmet kalitesi üzerine dikkat edilmesine odaklanarak taşeron taşımacılık sektörü çalışanlarına teklif edilmiştir.

SONUÇ

COVID-19 krizi, taşeron taşımacılık sektörü ve çözümler hakkında ilerlemeye devam etmek için kısa süreli sonuçları dikkate almamızı gerekli kılmaktadır. Mevcut zayıf noktalara rağmen, dünya çapında birçok şehirde resmi olmayan taşımacılık hizmetlerinin ana rolü, belirli bir desteği bu sektöre yönlendirilmesinin gerektiğini göstermektedir.

Bu şunları içerebilir:

- COVID-19 destek planlarında resmi olmayan taşımacılık tedarik sağlayıcılarının yer alması
- Çalışanlar ve yolcuların korunması için sağlık protokolleri ve kılavuzlarının taşımacılık hizmet sağlayıcılarına (sürücüler, ilgili personel, taşıt sahipleri ...) verilmesi.
- Sıhhi önlemlerin gerekli makamlarca kontrolü.
- Potansiyel sağlık risklerini azaltmaya yönelik çözümler hakkında yetkililerden gelen mesajları netleştirerek kullanıcıların toplu taşımaya olan güveninin yeniden sağlanması.

Uzun dönemde, taşeron taşımacılık mobilite yapısının bir parçası olmaya devam edecektir. Sektörün daha güçlü ve daha dayanıklı olmasını sağlamak için, bir dönüşüm üzerinde düşünmek çok önemlidir. Bu, tek bir verimli mobilite sisteminde düzenlenmiş ve taşeron taşımacılığı bir arada bulunması anlamına gelebilir



Bu sektörü dönüştürmek için, yukarıdan aşağıya herkes için tek bir çözüm olmadığını düşünüyoruz. Aksine, sektörün ve görevin karmaşıklığını kabul ediyoruz. Siyasi olarak desteklenen bu dönüşüm, hareketlilik ve sektör hakkında bütünsel ve derin bir anlayış gerektirmektedir. Sektörün dönüşümü ile nasıl ilerleyeceğimizi çerçeveleyen, vaka çalışmalarından ve uzmanlar ve doktorlarla yapılan müzakerelerden elde edilen 10 anahtar soru belirledik:

1. Taşeron sektör şu anda yerel olarak nasıl uygulanıyor ve nasıl çalışıyor?
2. Kapsayıcı mobilite ve taşımacılık politikası hedefleri neler olmalıdır.
3. Gelecekte taşımacılık sektörü nasıl görünmelidir?
4. İlgili tüm taşımacılık sektörü paydaşlarıyla bir iş birliği ve müzakere platformu nasıl tasavvur edilmelidir? Hangi 'dil' kullanılmalıdır?
5. Dönüşüm yolu nedir? Değişim yönetimi, yenilikçi taşımacılık çözümü ve yeşil taşıtlar gibi konular hakkında resmi olmayan taşımacılık sağlayıcıları ve yetkililerin insan kapasitesi nasıl geliştirilir?
6. Hangi düzenleyici yapı ve yönetim yapısı kurulmalıdır? Düzenleyiciler ve işletmeciler arasındaki roller nasıl açıklığa kavuşturulmalıdır? Düzenleyici ve hizmet sağlayıcılar arasında hangi bağlantılar veya ilişkiler geliştirilebilir? Resmi olmayan taşıma hizmeti tedarikçileri nasıl organize edilmeli, yapılandırılmalı, gruplandırılmalıdır? Bunu nasıl uyguluyoruz?
7. Servis sağlayıcıların, kullanıcıların ve yolcuların

ihtiyaçlarını daha iyi karşılamak için yenilikçi ve teknolojik araçlar nasıl desteklenebilir? Sistemi daha iyi anlamak için yetkililere ve denetimcilere veriler

nasil sağlanmalıdır? Bütün paydaşların bu teknolojilerden yararlanmasını nasıl sağlarız?

8. İşletme maliyetlerini karşılamak ve resmi olmayan taşımacılık hizmeti sağlayıcılarına gelir sağlamak için finansman nasıl güvence altına alınabilir? Altyapılara ve çevre dostu toplu taşıma taşıtlarına yatırım için finansman ve fonlama nasıl seferber edilebilir?

9. Sektörün ekonomik rolü, iş sağlayıcı işlevi ve istihdamın teşviki nasıl değerlendirilir?

10. Şehir sakinlerini daha iyi entegre, ucuz, güvenilir ve güvenli olacak yeni bir taşımacılık sistemiyle nasıl birleştirebiliriz?



Bu, Uluslararası Toplu Taşıma Birliği olan UITP'in resmi bir bilgi özeti. UITP, dünya çapında 100 ülkede 1.800'den fazla üye şirkete sahiptir ve bu sektördeki kilit oyuncuların çıkarlarını temsil etmektedir. Üyeleri, toplu yolcu taşımacılığının tüm modlarında ve endüstride ulaşım otoritelerini hem özel hem de kamu operatörlerini içerir. UITP, yolcu taşımacılığının ekonomik, teknik, organizasyon ve yönetim yönlerini ve dünya çapında hareketlilik ve toplu taşıma politikalarının geliştirilmesini ele almaktadır.

Bu Bilgi Özeti, Dünya Bankası ve SSATP'nin yardımıyla Özel Toplu Taşıma Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.