



İSMAİL AY

İNŞAAT MÜHENDİSİ, İSPARK AŞ ETÜT VE PROJE ŞEFİ
MMG YÖNETİM KURULU ÜYESİ

METROPOL ULAŞIMI İÇİN BİR ALTERNATİF; ARAÇ PAYLAŞIMI

ÇEŞİTLİ AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARA SAHİP OLAN ARAÇ PAYLAŞIM SİSTEMLERİNİN DENETİMİ ZOR OLUP, İSTİKRARLI BİR SİSTEM OLARAK TANIMLAMAK ZOR OLABİLİR. BUNUNLA BİRLİKTE BİREYSEL OTOMOBİL KULLANIMI İLE KIYASLANDIĞINDA; ENERJİ TÜKETİMİ, HAVA KİRLİLİĞİ, YAKIT TÜKETİMİ, TRAFİK YOĞUNLUĞU GİBİ HUSUSLARDA CAZİP OLDUĞU GÖRÜLMEKTE VE BİREYSEL OTOMOBİL KULLANIMININ YOĞUNLUKTA OLDUĞU, TOPLU TAŞIMANIN YETERSİZ OLDUĞU BÖLGELERDE DESTEKLENMESİ UYGUN GÖRÜLMEKTEDİR.

Tüklenen kaynaklar ve küresel anlamda zorlaşan yaşam koşullarının da etkisiyle dünya gündemine giren paylaşım ekonomisi kavramı ulaşım sistemlerinde de kendini göstermektedir. Araç paylaşımını ekonomik anlamda; sahibince seyrek gereksinim duyulan bir taşıtın sahibince kullanılmadığı zamanlarda ihtiyacı olan başka kullanıcılara, bir pazarlayıcı kişi veya kuruluş tarafından sunulması ve kullanıcının ödediği kullanım ücretinden pazarlayıcının bir pay alması temelli alış veriş düzeni olarak tanımlamamız mümkün. Dünya genelinde farklı iş modelleri ve çalışma prensipleri ile genel ihtiyaçlara hitap eden yaklaşık 8.500 civarında paylaşım ağı/sitesi/uygulamasının bulunduğu tahmin edilmektedir. Araştırmalarda paylaşım ekonomisinde lider denilebilecek ülkelere bakıldığında toplam nüfus içinde paylaşım ekonomisinin bilinirliğinin çok yüksek (>70%) olduğu ve nüfusun yarısından çoğunun en az bir kere bu tür paylaşım uygulamalarından yararlanmış olduklarını ifade edilmektedir. Ulaşım sistemleri anlamında teknik olarak ele alındığında ise araç paylaşımı uy-

gulamaları ara toplu taşımacılık sınıfında yer almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde yaygın olarak kullanılmakta olan ara toplu taşımacılık kavramı; sahiplik ve işletme modu bakımından özel ulaşım ile konvansiyonel ulaşım arasında yer aldığı varsayılabilir, yani kamusal toplu ulaşım ve kamusal toplu ulaşım modlarını ifade etmektedir. Ara toplu taşımacılığı diğer sistemlerden ayıran başlıca özelliği; ileri teknoloji uygulamaları ve gelişimini gözetmekten ziyade kullanım modu, özel araç sahipliğine dayanması ve işletme özellikleridir. Ara toplu taşımacılık modlarında kısmi demiryolu ve karayolu uygulamaları da olmasına karşın çoğunlukla karayolu taşıtları ile sağlanmakta olup araç kiralama ve araç paylaşımı gibi özel otomobil kullanımı türleri bazı kaynaklarda ara toplu taşımacılık modlarına dâhil edilmekte, taksi ve minibüs uygulamalarına benzer görevler üstlenmektedir. Taksi ve minibüs kullanımı çok uzun süredir çeşitli uygulamalarla ülke gündemimizde yer almış olsa da araç kiralama hizmetlerinin yaygınlaşması yakın geçmişe dayanmakta, araç paylaşımı ise yalnızca son birkaç yıl içerisinde kulla-



nılmaya başlanmış olan bir sistemdir.

Ara toplu taşımacılık, özel otomobil sahipliği ile sabit güzergâhlar ile sefer tarifeli konvansiyonel toplu ulaşım arasındaki tüm kent içi yolculukları ifade etmekte, kullanımda bulunanları sürenin yanı sıra işletmesel ve fiziksel özellikleri açısından da farklılıklar gösteren modları içermektedir; Taksi, normal taşımacılık sisteminden önce kullanıma girmiştir. Görece daha yeni olan çağrılı taşımacılık ve diğer hibrit işletmeler gibi hem ara toplu taşımacılık hem de sabit güzergâhlı taşıma özelliklerini barındıran sistemler gelişme ve dönüşüm evrelerine devam etmektedir. İşte günümüzde ülkemizde de adından söz ettirmeye başlayan araç paylaşımı uygulamaları da bireysel ara toplu taşımacılık modları arasına girmektedir. Genellikle kent içi caddeler ve karma trafikteki yollarda işletilen ana cadde araçlarında kullanılan kent içi yolcu taşımacılığıdır; özel ya da kamusal işletmeciler tarafından sunulmaktadır ve belirli kullanıcı gruplarının ya da halkın kullanımına açıktır. Ancak güzergâh ve bilet ücreti açısından çeşitli seviyelerde kullanıcı talebine uyulanabilmektedir. Başlıca ayırıcı özellikleri; teknolojiyen ziyade kullanım modu, özel araç sahipliği ve işletme türüdür. Araçlar yalnızca boyut ve gövde tasarımı yönünden farklılık göstermektedir, birkaç istisna hariç hepsi içten yanmalı motorla çalışan karayolu

ARAÇ PAYLAŞIMI UYGULAMASI; SÜRÜCÜLERİN KENDİ ARABASINI, KENDİSİ İLE AYNI YÖNE GİDEN İNSANLARLA PAYLAŞMASI VEYA ARABASI OLAN BİR SÜRÜCÜYE EŞLİK ETMESİ ŞEKLİNDE, BİR DİĞER TÜR UYGULAMADA İSE BİR İŞLETMEYE AİT OTOMOBİLİ, BİRÇOK ÜYENİN KİRALAYARAK ORTAK KULLANMASI İLE GERÇEKLEŞMEKTEDİR.

araçlarıdır. İstisnalara örnek olarak deniz taksisi ve kiralık banliyö trenleri verilebilir. Ara toplu taşımacılık sistemlerinin nitelikleri;

- **Araç ya da sistem sahipliği:** Ara toplu taşımacılık araçları taşımacılıkla ilgili olmayan kuruluşlara ait olabilir ve ilgili hizmet bu kuruluşlar tarafından, aracı işleten kişi tarafından veya taşımacılık şirketi tarafından sağlanabilir.
- **Güzergâha göre hizmet:** Bazı modlar bireysel kullanıcılara kapıdan kapıya hizmet sunarken, diğerleri hizmeti kısmen kullanıcının yolculuğuna uyarlamaktadır. Üçüncü mod grubu ise kullanıcıların ulaşmak ya da geri dönmek için yürütmesi ya da yolculuk yapması gereken sabit güzergâhlı modlardır.
- **Hizmet alım yöntemi:** Kullanıcılar ara toplu taşımacılık hizmetini sabit bilet ücretleri ile alabilir, dolmuşlar gibi; yolculuk önceden düzenlenmiş olabilir, servis otobüsleri gibi ya da aracı yol üzerinde "çevirerek" ya da telefonda arayarak ulaşılabilir.

Bazı kaynaklar tarafından ara toplu taşımacılık türlerine dâhil edilen araç kiralama ve araç paylaşımı gibi özel otomobil kullanımı türleri, taksi ya da minibus paylaşımına benzer görevler üstlenmektedir. Araç kiralama hizmetleri kendi içinde uzun süreli filo kiralama, günlük-haftalık kiralama ve saatlik kiralama amaçlı olarak farklı kapsamlarda yer almakta, araç paylaşımı uygulamaları ise şehir içi ve şehirlerarası uygulamalar olarak karşımıza çıkmaktadır.

İnsanlar belirli bir süre için araç kiraladıklarında ve bu araçla istedikleri yere gittiklerinde, yaptıkları yolculuk, fiziksel, güzergâh ya da diğerlerinin kullanımına açık olması açısından özel otomobille yaptıkları yolculuktan farklı değildir. Araçların herhangi bir şehirden teslim alınıp başka bir şehirde teslim edilmesi özelliği ise araç kiralama türünü ayrı bir moda dönüştürmemektedir. Araç sahipliğindeki farklılık ise kısmen işlevsel özellikleri ile ilişkilidir. Hiçbir şekilde başka biri tarafından kullanıma açık olmadığından, kiralık araçlarla yapılan yolculuklar ara toplu taşımacılık yerine özel ulaşımı ifade etmektedir.

Araç paylaşımı, ara toplu taşımacılık olmasa da bazı kent içi ulaşım kategorilerinde ara toplu taşımacılık ve toplu ulaşımın kesişen rolleri sebebiyle bu bölümde ele alınmaktadır.

Araç paylaşımı özel otomobillerin diğer bir hususi kullanımıdır. Masraflar karşılıklı anlaşılacak bir miktar üzerinden paylaşılmaktadır. Araç paylaşımı işlevsel açıdan sınırlı olan ancak hacim açısından göz ardı edilemeyen bir yolculuk alanına sahiptir. Genel olarak; aynı anda yolculuk eden, hemen hemen aynı kalkış noktasın-





2004 YILINDA YAPILAN BİR ARAŞTIRMA SONUCUNA GÖRE AMERİKAN OTOMOBİLLERİNİN YILLIK SERA GAZI SALINIMI 314 MİLYON METRİK TON OLARAK BELİRLENMİŞTİR. BU SAYI 55 BİN MİL YOL ALAN BİR KÖMÜR TRENİNE EŞİT OLUP DÜNYAYI İKİ KEZ DOLAŞMAYA YETEBİLMEKTEDİR.

dan yolculuk eden, hemen hemen aynı varış noktasına doğru yolculuk eden ve aynı anda dönüş yapan kişiler için organize edilebilir. Yolcuların araca biniş ve araçtan iniş noktalarının farklı noktalardan gerçekleşmesi ve tek yönlü araç paylaşımının bulunması gibi özel durumlarda da araç paylaşımı ayarlanabilmektedir. Bu koşullar araç paylaşımı uygulamalarını genellikle günlük olmak üzere düzenli şekilde gerçekleştirilen iş ve okul yolculuklarıyla sınırlamaktadır. Ancak bu sınırlandırmaya rağmen, araç havuzları büyük oranda taşıma hizmetinin yetersiz kaldığı büyük iş merkezleri bulunan düşük yoğunluklu kentsel alanlarda kullanılmaktadır. Araç paylaşımının organizasyonu ve kullanımı çeşitli devlet ve işveren politikalarıyla desteklenebilir ve teşvik edilebilir olsa da, araç paylaşımı konusundaki anlaşma katılımcı taraflar arasında yapılan bütünüyle özel bir anlaşmadır ve bu konuda devlet yetkisi bulunmamaktadır.

ARAÇ PAYLAŞIMI UYGULAMALARININ AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI

Araç paylaşımı toplumsal bakış açısında göre bireysel özel otomobil kullanımlarından daha etkili bir yolculuk türüdür. Araç havuzuna müdahil olan araç ve kullanıcı sayısı miktarına göre araç*kilometre değerleri düşeceğinden yolculuk ve otopark maliyetleri, ana caddelerdeki trafik yoğunluğu, enerji tüketimi, hava kirliliği ev otomobille yolculuğun getirdiği diğer dolaylı ve doğrudan etkileri azalmaktadır. Araç paylaşımı uygulamalarının avantajlarının yanında doğal olarak bir takım dezavantajları da söz konusudur. Araç paylaşımı önemli oranda maddi tasarruf sağlamaktadır ancak her hangi bir anda herhangi bir yöne yolculuk yapmak için özel araç kullanımına kıyasla daha az esnekliğe sahiptir. Toplu ulaşım ile kıyaslandığında ise araç paylaşımı çok daha sınırlıdır ve çoğu açıdan daha düşük işletme düzeyi sunmaktadır. "Sefer sıklığı" aynı ortaklarla

iki nokta arasında günde bir defadır. Bu nedenle araç paylaşımı ancak bu koşullara uyan banliyö yolculuklarında toplu ulaşım sistemiyle rekabet edebilir. Otomobil ya da düzenli toplu ulaşım hizmetlerinden herhangi birine destek sunabilir; ancak bu hizmetlerden herhangi birinin yerine geçemezler. Araç paylaşımının kullanımını destekleyen faktörler;

- İş yeri, okul, ofis-fabrika kompleksleri ve yurt-lojman yoğunluğu,
- Toplu ulaşım hizmetlerinin yeteri düzeyde olmaması, ücretlerinin yüksek olması,
- Otopark ücretlerinin yüksek olması,
- Trafik problemi.

Trafik problemi araç paylaşımını doğrudan etkilememekle birlikte, İstanbul gibi metropollerde günlük yolculuklarında trafik probleminden ve yoğun trafikte araç kullanımının verdiği yorgunluktan yakınan sürücüler için sistemi cazip kıldığı söylenebilir.

İşveren ve devlet tarafından, ulaşım hizmet seviyesini arttırmak, enerji tüketimini, kirliliği ev trafik yoğunluğu azaltmak üzere araç paylaşımı uygulamasını cazip hale getirecek bazı ek teşviklerde bulunulabilir. Geniş bir çalışma alanına sahip işveren kuruluşların çalışanlarını aynı güzergâhı kullanacak şekilde istihdam etmesi, araç paylaşımına ilgi duyan çalışanlarının birbiri ile iletişime geçmelerine imkân sağlaması, devlet tarafından ise ana arter yollarda araç paylaşımı sistemlerine dâhil olan, asgari bir yolcu sayısına sahip araçların kullanımına tahsis edilen şeritlerin bulunması, daha az sayıda kişi taşıyan otomobillerde daha yüksek otopark ücretlerinin alınması gibi ek teşvikler önerilmektedir.

TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA ARAÇ KİRALAMA, ARAÇ PAYLAŞIMI UYGULAMALARI

Dünya genelinde araç paylaşımı pazarı gün geçtikçe daha makul görülmekte ve büyümektedir. Avrupa, Kuzey Amerika araç paylaşım pazarında başı çekmekte, dünya genelinde ise artan bir trend neticesinde 2017 yılı itibarı ile araç paylaşım sistemlerine dahil olan araç sayısı ise 100.000'e ulaşmış olup, 2024 yılına kadar araç paylaşım pazarının 11 milyar Dolar'a ulaşması öngörülmektedir.

Araç paylaşımı uygulamaları temel anlamda; kişinin şahsi aracını saatlik veya günlük olarak başkasına kiralaması, gidilecek güzergâhta başkalarıyla aracını pay-

laşması, özel şirketlerin oluşturduğu araba havuzlarına üye olarak ihtiyaç halinde bu araçlardan saatlik veya günlük olarak ücreti karşılığında faydalanmak şeklinde 3 modele dayanmaktadır.

Araç paylaşımı uygulaması; sürücülerin kendi arabasını, kendisi ile aynı yöne giden insanlarla paylaşması veya arabası olan bir sürücüye eşlik etmesi şeklinde, bir diğer tür uygulamada ise bir işletmeye ait otomobili, birçok üyenin kiralayarak ortak kullanması ile gerçekleşmektedir. Kaynaklarda sistemin çıkış noktasının her iki uygulama için de aynı olduğu belirtilmiştir; arabaların atmosfere saldıgı sera gazı miktarını azaltmak ve maddi tasarruf sağlamak ve daha sosyal bir yolculuk yapmaktır.

2004 yılında yapılan bir araştırma sonucuna göre Amerikan otomobillerinin yıllık sera gazı salınımı 314 milyon metrik ton olarak belirlenmiştir. Bu sayı 55 bin mil yol alan bir kömür trenine eşit olup dünyayı iki kez dolaşmaya yetebilmektedir. Rakamlar ve insanlık çıkarı göz önünde bulundurulduğunda sistemin neden hızla yayıldığına bir sebebi de ortaya çıkmış oluyor.

Son dönemlerde yurt dışından tecrübeli sistem sahiplerinin Türkiye pazarına girmesi ve ülkemizdeki yerli yatırımcıların sektörde yer edinmek istemesi ile yaptığı atılımlar sayesinde ülkemizde de araç kiralama ve araç paylaşımı altında özel otomobil uygulamaları mevcuttur.

Günlük araç kiralama ve filo kiralama uygulamaları artık geniş bir alanda özellikle iş yerleri tarafından ve iş amaçlı olarak çeşitli şehirlerde bir veya birkaç gün bulunma durumu olan iş adamları tarafından yaygın bir vaziyette kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra teknolojik gelişmelerin desteği ile son dönemde saatlik araç kiralama ve araç paylaşımı uygulamaları hızla yayılmaya başlamıştır. İçerikte kendilerine has uygulama yöntemleri olsa da bu uygulamalar temelde benzer bir sistemle çalışmaktadır.

Araç kiralama uygulamalarında; kullanıcı öncelikle dönemlik olarak (aylık/yıllık vb.) belirli bir ücret karşılığında sisteme dâhil olur. Sistem sağlayıcısı yatırım yaptığı şehirlerde imkânları ölçüsünde ağırlıklı alışveriş merkezleri olmak üzere geniş kullanımlı otoparklarla anlaşma yaparak kiralamaya sunacağı araçlarını bu lojistik merkezlere konumlandırır. İnternet ve android yazılımlar yardımı ile sistem içerisinde kendine en yakın aracı ve ücret bilgilerini görerek talebi doğrultusunda rezervasyon işlemini yapar. Sistemin gerekliliklerine göre farklı uygulamalar mevcut olup yoğunlukla aracın kullanım saati ve/veya kat edilen yol kiralama ücretlerine göre ödemesini yapar.

Araç paylaşımı uygulamalarında; kullanıcı ilgili sisteme araç sağlayıcısı ve/veya kullanıcı olarak kaydını oluşturur. Sürücülerin oluşturduğu kayıtlardan kendine uygun olarak saat ve güzergâhtaki yolcu-

luğu seçerek sürücü ile iletişime geçer. Bu sistemdeki ücretlendirme ilgili sürücü ile yolcunun yaptığı anlaşmaya göre belirlenir. Yapılan anlaşma ve güzergâh içeriğine göre yolcu ile sürücü ortak bir noktada buluşarak bir veya birkaç kişi olarak yolculuk yapar. Yine son yıllarda kullanıma geçen, kendi şahsi aracını bir profesyonel şirket üzerinden müşterilere kiralama yolu ile gerçekleştiren işlemler ise her iki kavramı da içerisinde barındırmaktadır. Bu sistemlerde taşıt sahipleri yine araç paylaşımında olduğu gibi araçlarını müsaitlik durumlarına göre bir sistem üzerinde konumlandırmakta, sistem vasıtası ile gelen müşterilerin talepleri doğrultusunda, sistemin garantisini altında araçlarının kiralınmasını sağlamaktadır.

Normal şartlar altında bir metropol olarak İstanbul örneğinden yola çıkarsak bireyler ve davranış biçimleri gözlemlendiğinde, ticari araçlar ve bazı şirket araçları haricinde araç kullanımı çoğunlukla iş-ev, okul-ev aralığında gerçekleşmekte, bu yolculuklar sonrasında araçlar park halinde bulunmaktadır. Bu sebeple bireysel taşıt sahipleri yılın büyük bölümünde günde yalnızca 1-2 saat kullanım için ortalama 40.000-50.000 TL harcayarak araç sahibi olmaktadır. Özellikle iş günleri gün içi taşıt trafiğinde yer alan otomobillerin büyük çoğunluğunda tek kişi (sürücü) yer almakta, otomobil başına yolcu sayısı ise ortalama 2'yi geçmemektedir. Bu durum da günümüzün en büyük ve çözümlenememiş önde gelen problemlerinden biri olan trafik sıkışıklığı sorununa ve dolaylı olarak hava kirliliğinin artmasına yol açmaktadır. Bütün bunların haricinde bireysel otomobil sahibi olmak beraberinde; yakıt masrafı, vergi, sigorta ve kasko giderleri, bakım ve onarım masrafları gibi harcamaları da beraberinde getirmektedir ki benzin fiyatları açısından dünyanın önde gelen ülkelerinden biri olduğumuz gerçeği düşünüldüğünde bireysel araç sahipliği cazibesini önemli anlamda yitirmektedir. Bahsettiğimiz tüm sistemlerden tam anlamıyla faydalanan ve günlük rutin yolculuğa sahip olan bir taşıt sahibinin, gün içerisinde gerçekleştirdiği olağan yolculuklarını ortak taşıt kullanımı üzerinden sağlaması ve kendi taşıtını başka ihtiyaçlar için kiraya sunması durumunda, özel zamanlarda/ ihtiyacı durumunda kullanacağı aracının masraflarını karşılamaktan öte bu şekilde ekonomisine katkı sağlaması muhtemel görünmektedir.

Önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere



TABLO 1:
TÜRKİYE ŞARTLARINDAN BİR OTOMOBİLİN AYLIK MASRAFLARI

SABİT MASRAFLAR		KULLANIM MASRAFLARI	
AMORTİSMAN	123,7 TL	YAKIT	342 TL
SİGORTA	120 TL	50% BAKIM	65,3 TL
KREDİ FAİZİ	33 TL	TAMİRAT	33,8 TL
MUAYENE	11,4 TL	PARK ETME	60,3 TL
VERGİ	62,7 TL	GEÇİŞ ÜCRETLERİ	18,9 TL
% 50 BAKIM	65,3 TL	TRAFİK CEZALARI	16,5 TL
		YIKAMA	23,9 TL
TOPLAM	384 TL	TOPLAM	528 TL

ARAÇ PAYLAŞIMI UYGULAMALARI İNCELENDİĞİNDE; GÜNLÜK 20 TL KARŞILIĞINDA SİSTEME DÂHİL BİR SÜRÜCÜNÜN ARACINI PAYLAŞARAK İŞ YERİNE ULAŞMASI VE EVE DÖNMESİ MÜMKÜN OLMAKTA BU DA EV-İŞ YOLCULUĞU İÇİN AYLIK 400 TL GİBİ BİR MALİYETİ ORTAYA ÇIKARMAKTADIR. ANCAK ARAÇ PAYLAŞIMI YERİNE BİREYSEL OTOMOBİL SAHİPLİĞİ VE EV-İŞ YOLCULUĞUNU ŞAHSİ OTOMOBİLİ İLE GERÇEKLEŞTİRMESİ DURUMUNDA AYLIK MALİYET 900-1000 TL'YE ÇIKACAK GÜNLÜK İŞE YAKLAŞIK OLARAK 45-50 TL MALİYETLE YOLCULUĞUNU GERÇEKLEŞTİRMİŞ OLACAKTIR.

araç paylaşımı uygulamaları diğer toplu taşımacılık yöntemlerine kıyasla çok cazip görülmesi de, bireysel otomobil sahipliği karşısında oldukça avantajlı görülmektedir. Ulaşım için otomobil tercihi ısrarcı olan yolcuların bireysel araç sahipliği ve yolculuk yerine araç paylaşımı yöntemini tercih etmeleri durumunda;

- Araç sahipliği için yapılacaklar harcaması ortadan kalkacak veya araçlarını bu uygulamalara dâhil ederek yaptıkları harcamayı ya da en azından kullanım süreleri boyunca araçlarının maruz kalacağı yıpranma payının maliyetini karşılama imkânları olacaktır.
- Trafikte yer alan otomobil başına düşen yolcu sayısı ortalamaları artacağından trafikteki otomobil sayısı kayda değer oranda azalacaktır.
- Trafikte yer alan araç sayısının azalması trafik sıkışıklığının azalmasını sağlayacak, böylelikle hem araç paylaşımı uygulamasını tercih eden yolcular hem de trafikteki diğer yolcular ciddi anlamda zaman ve yakıt tasarrufu sağlayacaktır.
- Trafikte yer alan otomobil sayısının ve yakıt tüketiminin azalması ile araç

egzozlarından çıkan zararlı emisyonlar da azalacak ve böylelikle çevrenin korunması sağlanmış olacaktır.

- Bireysel otomobil sahipliği halinde hiç kullanılsa dahi aracı için yapılması zorunlu ve muhtemel; vergi, sigorta, kasko, bakım ve onarım gibi masraflardan muaf olacaktır.

Araç paylaşımı olmaksızın bireysel araç sahipliği ve kullanımını sürdüren sürücülerin aylık ortalama otomobil masrafları Tablo 1'de belirtilmiştir. Ortalama verilerden faydalanılarak oluşturulan tablo incelendiğinde görülebileceği üzere, taşıt sahibi aracını hiç kullanmasa da aylık ortalama 400 TL yakın bir masrafla karşı karşıya kalmaktadır, buna karşılık aracını düzenli olarak kullanması durumunda yaklaşık olarak 500-550 TL ek masraf yapması söz konusu olacaktır.

Araç paylaşımı uygulamaları incelendiğinde; günlük 20 TL karşılığında sisteme dâhil bir sürücünün aracını paylaşarak iş yerine ulaşması ve eve dönmesi mümkün olmakta bu da ev-ış yolculuğu için aylık 400 TL gibi bir maliyeti ortaya çıkarmaktadır. Ancak araç paylaşımı yerine bireysel otomobil sahipliği ve ev-ış yolculuğunu şahsi

otomobili ile gerçekleştirmesi durumunda aylık maliyet 900-1000 TL'ye çıkacak günlük ise yaklaşık olarak 45-50 TL maliyetle yolculuğunu gerçekleştirmiş olacaktır. Bunun yanı sıra trafik sıkışıklığı sebebiyle yaşanacak zaman ve ruh sağlığı kaybı da zarar hanesine yazılacaktır. Tabii ki şahsi araç sahipliğinin yolcuya-sürücüye esneklik sağladığı ve düzenli seyahatlerinin yanı sıra eğlence ve gezi amaçlı yapacağı gezilerde de kullanma imkânı göz önünde bulundurulmalıdır ancak bu imkânların taksi veya bir diğer araç paylaşım yöntemi olan "araç kiralama" servisleri sayesinde de yine daha uygun koşullarda temin edilebileceği unutulmamalıdır.

Çeşitli avantaj ve dezavantajlara sahip olan araç paylaşım sistemlerinin denetimi zor olup, istikrarlı bir sistem olarak tanımlamak zor olabilir. Bununla birlikte bireysel otomobil kullanımı ile kıyaslandığında; enerji tüketimi, hava kirliliği, yakıt tüketimi, trafik yoğunluğu gibi hususlarda cazip olduğu görülmekte ve bireysel otomobil kullanımının yoğunlukta olduğu, toplu taşımanın yetersiz olduğu bölgelerde desteklenmesi uygun görülmektedir. Ancak ana toplu taşıma sistemleri ile kıyaslandığında aynı faktörler açısından dezavantajlı durumda olduğundan, toplu taşımanın hali hazırda cazip olduğu ve olası geri dönüşe sebep olabilecek bölge ve güzergâhlarda araç paylaşımının desteklenmemesi veya asgari düzeyde desteklenmesi uygun olacaktır. Bunun yanında araç paylaşımına yönelik, başta kamu kurum ve kuruluşlarına olmak üzere devlet yönlendirmesi ve teşviki halinde kontrol edilebilir bir sistem kurulması mümkün görülmektedir. Bireysel ve toplumsal açıdan incelendiğinde, ekonomik anlamda kayda değer tasarruf sağlayan sistem aynı zamanda çevreye duyarlı bir yapı oluşturulmasına katkı sağlamakta ve yıllardır süregelen trafik sıkışıklığı ve sebep olduğu diğer olumsuzlukların çözümünün sağlanmasında önemli bir adım olarak değerlendirilebilir.

KAYNKLAR:

- Vuchic, VR., 2005, Urban Transit: Operations, Planning and Economics
- Le Vine, S., Zolfaghari, A., Polak, J., 2014, Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities
- Türkiye otomobil maliyetleri; Cinsine bağlı olan ortalama aylık maliyeti <http://autocosts.info/TR>
- <https://www.gminsights.com/pressrelease/carsharing-market>
- <https://www.linkedin.com/pulse/araç-paylaşımı-carsharing-nedir-özcan-çavuşoğlu-mba>
- <http://www.paylasimekonomisi.com/ortak-araba>