



Paylaşım Ekonomisinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları: Uber Örneği*

Dr. Öğr. Üyesi Nermin KİŞİ
Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi
Çaycuma Meslek Yüksekokulu
ncelik@beun.edu.tr

Özet

Tüm dünya da yaşanan teknolojik dönüşüm süreci, işletmeleri geleneksel iş modellerinden uzaklaştırıp yenilikçi iş modellerine yöneltmiştir. Günümüzde gittikçe yaygınlaşan bu iş modellerinden biri paylaşım ekonomisidir. Paylaşım ekonomisi, bir ürün veya hizmetin sahibi tarafından kullanılmadığı zamanlarda, ihtiyacı olan başka birine sunulması temelli bir alışveriş düzenidir. Bu iş modeli, bir yandan atıl durumdaki kaynakları ekonomiye kazandırırken, diğer yandan bireysel anlamda tasarruf yapmaya olanak sağlamaktadır. Özellikle konaklama, ulaşım, profesyonel hizmetler, mal alımı-satımı ve kiralanması gibi alanlarda paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyen şirketlerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Bu çalışmada öncelikle paylaşım ekonomisinin ortaya çıkışı, gelişimi ve iş dünyasından başlıca uygulama örneklerine yer verilmiştir. Ardından bu yenilikçi iş modeli, son zamanlarda ulaşım sektöründe yankı uyandıran Uber örneğiyle tepkiler ve eleştiriler ışığında değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Paylaşım Ekonomisi, Rekabet, Ulaşım Sektörü, Uber.

The Reflections of Sharing Economy in the Transportation Sector: Uber Sample

Abstract

The technological transformation process that has been taking place all over the world has moved businesses away from traditional business models, leading to innovative business models. One of these business models that is becoming increasingly common today is the sharing economy. The sharing economy is a shopping system based on the supply of a product or service to another who needs it when it is not used by the owner. On the one hand, this business model allows to save money on an individual basis, on the other hand, earns the idle resources to economy. Especially, the number of companies adopting the sharing economy business model in areas such as accommodation, transportation, professional services, purchase and sale of goods and renting is increasing day by day. In this study, primarily the emergence of sharing economy, development and examples of main practice in the business world were given. And then this innovative business model was evaluated in the light of reactions and criticism with the Uber sample, which has recently echoed the transport sector.

Keywords: Sharing Economy, Competition, Transportation Sector, Uber.

GİRİŞ

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler kullanıcılar ile bilgi sistemleri arasında sürekli veri akışını sağlayarak yeni dağıtım kanalları ortaya çıkarmış, tüketim alışkanlıkları ve hizmet sunumunda önemli değişimleri beraberinde getirmiştir (Gyodi, 2017: 1). Sosyal teknolojinin gelişmesi ve internet kullanımının yaygınlaşmasının yanı sıra, insanların mal ve hizmetlerini paylaşmaya alışması da paylaşım ekonomisi kavramını popüler hale getirmiştir. Amerika ve Çin başta olmak üzere pek çok ülkede yaygın olarak kullanılan paylaşım ekonomisi ev, araba, bisiklet, kıyafet, zaman vb. çeşitli unsurların paylaşımını içeren bir iş modelidir. İşlem maliyetlerinin azalması, akıllı telefon, internet ve bulut teknolojileri gibi yenilikçi teknolojilerin ortaya çıkması sonucu tüketicilerin istedikleri mal veya hizmetleri daha etkili şekilde araması, anlaşma koşullarını anlaması, zamanında lojistik sağlama gibi çeşitli konularda ortaya çıkan kolaylıklar paylaşım ekonomisinin yaygınlaşmasını sağlamıştır (Wallenstein, Shelat, 2017). Hızlı büyüme potansiyeline sahip küresel bir olgu olan paylaşım

* Bu çalışma, 28-30 Nisan 2018 tarihleri arasında Antalya'da gerçekleştirilen Uluslararası Sosyal Araştırmalar ve Davranış Bilimleri Sempozyumu'nda sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

ekonomisinin (Lutz, Newlands, 2018: 187), gelecekte küresel ekonominin vazgeçilmez bir parçası olması beklenmektedir. Bununla birlikte paylaşım ekonomisinin ortaya çıkışı mevcut işletmeler, düzenleyiciler ve politika yapıcılar için öngörülemez zorluklar getirmiştir (Yaraghi, Ravi, 2017: 4).

Paylaşım ekonomisinin en iyi örneklerinden biri Uber'dir (Defossez, 2017: 4). Uber'in ulaştırma sektörüne girişi, dünya çapında geleneksel taksi şirketleri arasında rahatsızlık yaratmıştır. Yetkililer ulusal ulaştırma yönetmeliklerini aşarak faaliyet gösterdiği ve fiyatlandırma yöntemlerinin rekabet yasasına aykırı olduğu gerekçesiyle Uber'in işleyişini kısıtlamaya çalışmakta ve Uber'i yıkıcı bir yenilik olarak tanımlamaktadır (Ndlovu, 2017: 1). Bu çalışmada, paylaşım ekonomisi kavramsal olarak ele alındıktan sonra, paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyen Uber'in ortaya çıkışı, geleneksel taksicilik anlayışından farkları ve Dünya genelinde çeşitli ülkelerde ulaşım sektörüne yansımalarının incelenmesi amaçlanmaktadır.

1. PAYLAŞIM EKONOMİSİ

1.1. PAYLAŞIM EKONOMİSİ KAVRAMI

İnsanların bazen bir yedek varlığa (arabalarında bir koltuk, evlerinde bir oda, kullanılmayan bir çim biçme makinesi) sahip olabileceği ve aynı varlıklara ihtiyaç duyabileceği fikrini ortaya koyan paylaşım ekonomisi terimi (Farronato, Levin, 2015: 6), günümüzde hızlı büyüyen ve yoğun bir şekilde tartışılan bir olgudur (Böcker, Meelen, 2017: 28). Takas, ticaret, kiralama, paylaşım ve değişim gibi çeşitli tüketim aktivitelerini içeren kapsamlı bir kavram olan paylaşım ekonomisi (Habibi et al., 2017: 113) ile ilgili yaygın olarak kabul edilen bir tanım bulunmamaktadır (Hou, 2018: 2; Kumar et al., 2018: 148). Paylaşım ekonomisi kavramı farklı yazarlar tarafından farklı şekillerde tanımlanmıştır. Bunlardan bazıları şunlardır:

Richardson (2015: 121)'a göre paylaşım ekonomisi, genellikle yararlanılmamış kaynaklara erişimi açmayı amaçlayan, kâr amacı güden ve gütmeyen faaliyet çeşitliliğini kapsayan, çevrimiçi platformlar aracılığıyla kolaylaştırılan değişim biçimleridir. Wallsten (2015: 3)'a göre paylaşım ekonomisi, bireylerin sahip olduğu kullanılmamış ya da az kullanılmış varlıkları üretken kaynaklara dönüştürme olgusudur. Acuner, Acuner (2017: 207)'e göre paylaşım ekonomisi, birbirlerini hiç tanımayan insanların karşılıklı olarak ekonomik ve sosyal faydalar sağlamak üzere çeşitli paylaşımlar gerçekleştirdiği yeni ve hızlı gelişen bir sistemdir. Lin et al. (2017: 39)'a göre paylaşım ekonomisi, atıl durumdaki kaynaklara sahip olan kuruluşlar veya bireylerin bu kaynakların kullanma hakkını ücretle başkalarına transfer etmesi anlamına gelmektedir. Mair, Reischauer (2017: 12)'ye göre paylaşım ekonomisi, bir kurum tarafından işletilen bir dijital platformun aracılık ettiği kaynakların yeniden dağıtılması ve kaynaklara erişimin sağlanması için bireylerin çeşitli ödeme biçimlerini kullandığı piyasa ağıdır. O'Neill (2017: 3)'e göre paylaşım ekonomisi, geleneksel işletmeleri kullanmaktan ziyade, kaynak ve becerilerini eşler arasında paylaşan kişileri içeren ticari işlemlerdir. Benzer bir tanım ile Ganapati, Reddick (2018: 78)'e göre paylaşım ekonomisi, internet platformunu kullanan mal ve hizmetlerin eşler arası paylaşımıdır. Kumar et al. (2018: 148)'a göre paylaşım ekonomisi, firmalar veya bireyler gibi hizmet sağlayıcıların sahip olduğu az kullanılmış varlıkların kısa süreli kiralama yoluyla parasallaştırılmasıdır.

Paylaşım ekonomisi sosyal, ekonomik ve çevresel değeri olan, ancak kullanılmayan ve boşta kalan varlıkların teknoloji platformları aracılığıyla el değiştirerek yeniden dağıtılması yoluyla kaynakların ihtiyaç duyulan yerlere yönlendirilmesine katkı sağlamaktadır (Kurt, Ünlüönen, 2017: 1). Kısaca, paylaşım ekonomisi kavramı eşler arası değişimi sağlamak için merkezi olarak internet platformlarına bağlı olmayı ve varlıklara sahip olmaktan ziyade, varlıkların paylaşılması yoluyla değişim değeri yaratılmasını vurgulamaktadır (Ganapati, Reddick, 2018: 77-78).

1.2. PAYLAŞIM EKONOMİSİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

Son yıllarda müşteriler standartlaştırılmış, homojen ürün ve hizmetler yerine giderek daha karmaşık, sürdürülebilir ve entegre çözümler talep etmektedir (Parente et al., 2018: 53). İşletmeler ise karar alırken müşteri talebini tahmin etmenin karmaşıklığı, dijital teknolojilerin tüketiciye uyarlanması, ekonomik ve çevresel kısıtlamalar gibi dinamik güçlerden etkilenmektedir. Bu nedenle, işletmeler

müşteri beklentilerini daha verimli, uygun ve sürdürülebilir bir şekilde karşılamak için mevcut iş modellerini değiştirmelidir (Kumar et al., 2018: 147). Sosyal medyaya dayalı bir çağdan paylaşım ekonomisi çağına geçilirken müşterilerin gücü giderek artmış; şirket ve müşteriler arasındaki ilişkilerinin gelişiminde çeşitli aşamalardan geçilmiştir. İlk aşama şirketlerin kurumsal web siteleri aracılığıyla müşterileriyle iletişim kurduğu *marka deneyimi çağıdır*. İkinci aşama şirketlerin müşteri odaklı bir organizasyona dönüştüğü, müşterilerin düşünce ve faaliyetlerini sosyal medya aracılığıyla paylaştığı, şirketlerin müşteriyi anlamaya çalıştığı *müşteri deneyimi çağıdır*. Üçüncü aşama ise *paylaşım ekonomisi çağıdır*.

İnsanların sosyal teknolojiler kullanarak mal ve hizmetlerini paylaşma fikri, paylaşım ekonomisi çağını başlatmıştır. Paylaşım ekonomisi çağında güç müşteridedir. Müşteriler sosyal, mobil ve ödeme sistemleri aracılığıyla mal ve hizmetlerini paylaşmaya yetkilidir (Owyang et al., 2013: 3). Böylece, daha önce birbirini görmemiş insanların ortak bir paydada buluşarak ihtiyaçlarını giderdikleri, birbirlerine yardım ettikleri ve bu sayede karşılıklı fayda sağladıkları bir dünya düzeni ortaya çıkmıştır (Murat, 2016: 2). Geçmişte çoğu tüketicinin kullandığı eşyaya sahip olma alışkanlığı varken, günümüzde çoğu tüketici paylaşmak ve kiralamaktan zevk almaktadır. Bu değişim paylaşım ekonomisinin dünya çapında hızlı büyümesini tetiklemiştir. Ayrıca, paylaşım ekonomisinin hızlı yükselişi ekonomik durgunluk, artan çevresel farkındalık, internet teknolojisinin ilerlemesi ve sosyal medyanın yaygın kullanımı gibi faktörlerden de kaynaklanmıştır (Lin et al., 2017: 39). 2008 yılından itibaren insanlar mal ve hizmetlere gerçek sahiplik yerine, geçici erişimin tercih edildiği yeni bir tüketim modeline yönelmişlerdir (DHL Trend Research, 2017: 3). Diğer bir ifade ile varlık edinme yaklaşımı yerini varlık paylaşımı modeline bırakmıştır (Ertan, 2017). Paylaşım ekonomisi iş modelini geleneksel iş modellerinden farklılaştıran birtakım özellikler bulunmaktadır. Bu özellikler Tablo 1'deki gibi özetlenebilir.

Tablo 1. Geleneksel ve Paylaşım Ekonomisi İş Modellerinin Karşılaştırılması

	<i>Geleneksel sistem</i>	<i>Paylaşım ekonomisi</i>
İş modeli	Doğrusal	Ağ
Varlık yapısı	Sermaye yoğun	Daha az sermaye varlığı
Temel yetkinlik	Sektörel	Yazılım
Odak noktası	Operasyonel performans	Müşteri deneyimi
İşgücü	Sabit	Talep üzerine

Kaynak: DHL Trend Research, 2017: 3

Paylaşım ekonomisi ekonomik krizler, kapitalizm ve tüketim çılgınlığı konularına alternatif çözüm arayışları ile var olan sistemin onarılmasına cevaben ortaya çıkmıştır (Kurt, Ünlüönen, 2017: 2). İlk kez 2008 yılında Harvard'da Hukuk Profesörü olan Lawrence Lessig tarafından kullanılan paylaşım ekonomisi kavramı; geleneksel planlama, modelleme ve iş yapma şeklinde yıkıcı bir yaklaşım olarak ortaya çıkmış; girişimcilik, inovasyon, teknoloji ve yönetim gibi alanlarda geniş çapta bir ilgi kazanmıştır (Munoz, Cohen, 2017: 21). Günümüzde paylaşım sosyal ve kültürel alanların yanı sıra ekonomik alan olarak da büyümekte ve ortaya çıkan bu yeni trendin pek çok sektöre etkisi olduğu hissedilmektedir (Acuner, Acuner, 2017: 189). Paylaşım ekonomisi bir yandan çeşitli sosyo-ekonomik ve çevresel sorunları çözebilecek bir alternatif olarak değerlendirilirken, diğer yandan topluma kazandırdığı maddi değer sorgulanarak gelirlerin çoğunluğunun platform sahiplerine gittiği yönünde eleştirilere konu olmaktadır (Kim et al., 2018: 118-119).

1.3. DÜNYA'DA PAYLAŞIM EKONOMİSİ UYGULAMALARI

Günümüzde çok sayıda girişime sahne olan paylaşım temelli ekonomik sistemde, birbirinden farklı iş modelleri üzerine kurulu pek çok örnek göze çarpmaktadır (Kiracı, 2017: 212). Paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyen şirketler ulaşım, konaklama, ev hizmetleri, teslimatlar, perakende ticaret, tüketici kredileri gibi geniş bir endüstri alanı içinde yer almaktadır (Farronato, Levin, 2015: 6). Bu

şirketler genel olarak çevrimiçi satış pazarları (örneğin; eBay, Amazon, Taobao), kısa süreli kiralama (örneğin; Airbnb, ofis paylaşımı, araç paylaşımı) ve hizmet paylaşımı (örneğin; Uber, Blablacar, TaskRabbit) gibi paylaşım platformlarında faaliyet göstermektedir (Hou, 2018: 4). Dünya genelinde çoğu ülkede gelişme eğiliminde olan paylaşım ekonomisinin uygulandığı şirket örneklerinden bazıları kuruluş yılları, faaliyete başladığı ülkeler ve faaliyet alanları ile Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2. Paylaşım Ekonomisi Uygulamaları

<i>Şirket</i>	<i>Yıl</i>	<i>Ülke</i>	<i>Faaliyet alanı</i>
Airbnb	2008	Amerika	Gezginlerin seyahatlerinde konaklayacak yer bulmasını, mekân sahiplerinin kiralamasını sağlayan uygulama
Uber	2009	Amerika	Akıllı telefonla ulaşım aracı çağırma hizmeti veren, araç arayanlarla araç sahiplerini buluşturan uygulama
Chegg	2005	Amerika	Öğrencilere ders kitabı kiralama, burs arama, kurs inceleme, eğitim yardımı imkânı sağlayan portal
Just Park	2006	İngiltere	Ev sahiplerinin kendi özel park alanlarını ücretli olarak kullanıma sunduğu bir platform
Mobike	2015	Çin	Bisiklet paylaşım hizmeti sunan şirket
Couchsurfing	2004	Amerika	Kalacak yer imkânı sağlamak isteyenlerle, kalacak yer arayanların bir araya gelmesini sağlayan ücretsiz platform
Freecycle	2003	Amerika	Ücretsiz eşya paylaşımına imkân sağlayan sosyal ağ
Bumerangla	2016	Türkiye	Kişilerin fotoğraf makinesi, bisiklet, ses sistemi, çadır gibi ürünleri birbiriyle paylaştığı ürün kiralama platformu
Zumbara	2012	Türkiye	Para yerine zamanın kullanıldığı, yetenek ve tecrübelerin paylaşıldığı bir topluluk, zaman kumbarası

Paylaşım ekonomisi 2000’li yıllarda daha çok Amerikan kökenli şirketler tarafından uygulanmaya başlanmıştır. Airbnb ve Uber paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyen öncü şirketlerdir. Bu iş modelinde çeşitli unsurların paylaşımı yapılabilir. Bu konaklayacak bir yer olabileceği gibi bir ulaşım aracının, ders kitabının, park alanının ya da bir bisikletin paylaşımı da olabilir. Paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyen Couchsurfing ve Freecycle gibi ücretsiz paylaşım siteleri de bulunmaktadır. Bumerangla ve Zumbara Türkiye’de faaliyete başlayan paylaşım ekonomisinin iki örneğidir.

2. BİR PAYLAŞIM EKONOMİSİ ÖRNEĞİ: UBER

Çevrimiçi platformlara dayanan paylaşım ekonomisi şirketleri, ulaşım sektörü de dâhil olmak üzere birçok sektördeki geleneksel firmaların güçlü rakipleri haline gelmiştir (Gyodi, 2017: 1). Ulaşım sektöründe temsili bir paylaşım ekonomisi şirketi olarak bilinen Uber (Kim et al., 2018: 119), taksi çağırma yerine başkasının arabasına binmek konseptini iş haline dönüştürmüştür (Murat, 2016: 2). İlk kez 2009’da Amerika’da kurulmuş olan bu uluslararası ulaşım şebekesi şirketi, paylaşım ekonomisi iş modelini benimseyerek kuruluşundan bu yana taksi pazarında bir dönüşüm meydana getirmiştir (Shapiro, 2018: 1). Akıllı telefon teknolojisini kullanarak yolcuları yerel sürücülere gerçek zamanlı olarak bağlayan bir hizmet sunan Uber (Watanabe et al., 2016: 164), günümüz inovatif şehirlerinin sonucu olan bir taşıma modeli ve değişimin beraberinde getirdiği bir sistemdir. Kaliteli, konforlu, güvenilir ulaşım sağlamayı amaçlayan bu sistemin artışı müşteri memnuniyeti üzerine kurulu olmasıdır (Kargül, 2018).

2.1. UBER FIKRİNİN DOĞUŞU

Travis Kalanick ve Garrett Camp'ın 2008 yılında Paris'te taksi bulamadığında kendi kendilerine sordukları "telefonunuzdan araç çağırabilseniz nasıl olurdu?" sorusu Uber fikrini ortaya çıkarmıştır. 2009 yılında iki girişimci, insanların bir düğmeye basıp sürüş yapmasına izin veren akıllı telefon uygulaması olan UberCab'i geliştirmiştir. 2010 yılında UberCab adından Cab (taksi) kelimesini çıkartmış ve Uber adıyla uluslararası pazarlarda faaliyet göstermeye başlamıştır (Uber, 2018a). Uber, kullanıcıları için mobil uygulama üzerinden taksi ve sürücülü lüks araç çağırmaı kolaylaştıran çevrimiçi bir platformdur (Tepav, 2014).

2.2. GELENEKSEL TAKSİYE KARŞI UBER

Dünya çapında birçok şehirde faaliyet gösteren bir şirket olan Uber her ne kadar bir taksi hizmeti olarak görülsede, Uber'in geleneksel taksiden farklı birtakım özellikleri bulunmaktadır. Uber ve geleneksel taksi arasındaki en önemli fark Uber'in akıllı telefon uygulamasıyla çalışırken, taksilerin geleneksel bir şekilde çalışmasıdır. Uber'de tahmini yolculuk ücreti ve sürücü bilgileri önceden öğrenilebilir. Kredi kartı veya nakit ödemenin yanı sıra online ödeme seçeneği de vardır. Uber sürücüleriyle ilgili gerekli incelemeyi yaptıktan sonra uygun görürse sürücüye onay vermektedir. Ayrıca, Uber'de müşteri memnuniyeti açısından yolcular puan sistemi sayesinde sürücüleri puanlayabilir. Sürücü puanları belli bir puanın altına düşerse, sürücü sistem dışında kalabilir. Uber ve geleneksel taksi arasındaki temel farklılıklar Tablo 3'teki gibi özetlenebilir (Differencebetween.com, 2017).

Tablo 3. Uber ve Geleneksel Taksi Farkı

<i>Uber</i>	<i>Geleneksel taksi</i>
Akıllı telefon ile rezervasyon yapılabilir.	Akıllı telefon ile rezervasyon yapılamaz.
Sürücü gelmeden önce sürücünün adı, araç tipi ve plaka numarası yolcuya gönderilir.	Yolcu, sürücü hakkında bilgi sahibi değildir.
Online ödeme imkânı vardır.	Ücret kredi kartı veya nakit olarak ödenebilir.
Puanlama sistemi vardır. Yolcular, sürücüye puan verebilir.	Puanlama sistemi yoktur.

Kaynak: Differencebetween.com, 2017

Ulaşım sektörüne öngörülemez bir değişim getiren Uber (Defossez, 2017: 22), sürücünün boş bir şekilde dolaşım müşteri arama gereksinimini ortadan kaldırarak, daha az yakıt harcamasını ve daha az trafik yoğunluğunu sağlamaktadır. Ulaşımı vatandaşlar ve turistler için daha kolay, erişilebilir hale getirmeyi ve sürücü ortaklarına ekonomik menfaatler sunmayı hedefleyen Uber'in piyasadaki en büyük etkisi, atıl olarak duran ilgili ruhsatlara sahip ulaşım araçlarını kullanıma kazandırmasıdır (Soydan, 2016).

2.3. DÜNYA'DA UBER

Mobil uygulama üzerinden taksi hizmeti veren Uber, 84'ten fazla ülkede 806 şehirde faaliyet göstermektedir. Uber'in faaliyet gösterdiği ülkeler arasında batıda San Francisco ve New York, doğuda Hindistan en aktif şehirlerdir (Uber, 2018b). Dünyanın en popüler uygulamalarından biri olan Uber, faaliyet gösterdiği birçok ülkede yasal statüsü, taksi pazarında yarattığı değişimler ve sürücüleriyle ilgili yapılan şikâyetlerden dolayı çeşitli sorunlar yaşamaktadır (Köker, 2018). Yasal gri alanda faaliyet gösterdiği öne sürülen Uber (Defossez, 2017: 3), dünya genelinde taksicilerin yoğun baskılarına maruz kalmış, pek çok ülkede protesto edilmiş ve yasal yollara başvurulmuştur. Geleneksel sistemin aktörleri, Uber'in yasal boşluklardan dolayı geleneksel düzenleme ve denetleme sisteminin dışında kaldığını ve dolayısıyla tüketici güvenliğini tehlikeye düşürdüğünü ifade etmektedir. Bir diğer konu ise vergilendirilmedir. Uber'in kazançları vergilendirilse de, sürücülerin kazançlarının

mevcut sistemde vergisel takibi güçtür. Bu nedenle Uber, düşük ücretlerle hizmet sağlamaktadır. Bu durum, taksicilere göre haksız rekabet ortamı oluşturmaktadır (Tepav, 2014).

Tablo 4'te çeşitli ülkelerde karşılaşılan tepki ve eleştiriler sonucu Uber'in faaliyet gösterip göstermeme durumları yer almaktadır. Protestolar, grevler ve para cezalarına rağmen İngiltere, İtalya, Tayvan gibi pek çok ülkede faaliyetini sürdürmekte olan Uber, yeni yasal düzenlemeler getirilmesi nedeniyle Macaristan ve Danimarka'da faaliyetlerini durdurmuştur.

Tablo 4. Tepkiler ve Eleştiriler Işığında Dünya'da UBER

<i>Ülkeler</i>	<i>Tepkiler ve eleştiriler</i>	<i>Faaliyet durumu</i>
<i>İngiltere</i>	Ülkesinde faaliyet göstermeye uygun/hazır olmadığı ve uyguladığı politikaların kamu güvenliği yönünden sonuçları olabileceği için mahkemeye başvurdu.	Şuan faaliyette.
<i>Çin ve Rusya</i>	Uber, Çin ve Rusya'da taksi çağırma piyasasına girdiğinde mevcut rakipleriyle mücadele etmekte zorlandı ve onlarla birleşti.	Şuan faaliyette.
<i>İtalya</i>	Büyük protesto gösterileriyle karşılandı, grevler oldu ve mahkemeye başvuruldu. Ancak yasaklama kararı alınmadı.	Şuan faaliyette.
<i>Tayvan</i>	Ülkede yabancılara ait şirketler taksi hizmeti veremiyor. Uber yasa dışı faaliyet gösterdiği gerekçesiyle para cezasına çarptırıldı ve faaliyetlerini durdurdu. 2017'de yeniden faaliyet göstermeye başladı.	Şuan faaliyette.
<i>Hindistan</i>	Bir yolcuya tecavüz iddialarından dolayı yasaklandı. 2017'de yeniden faaliyet geçti.	Şuan faaliyette.
<i>Macaristan</i>	Uber'i yasadışı hale getiren ve iletişim denetleme kurumuna yasadışı taksi hizmetlerine erişim engelleme yetkisi veren bir yasal düzenlemeye gitti.	Faaliyetini durdurdu.
<i>Danimarka</i>	Uber'i haksız rekabet yaratmakla suçladı. Taksimetre ve koltuklara sensör takılma zorunlulukları getiren yeni düzenlemeler getirdi.	Faaliyetini durdurdu.

Kaynak: Köker, 2018

Tablo 4'te yer alan çeşitli ülkelerdeki Uber uygulamalarına aşağıda ayrıntılı olarak yer verilmektedir.

İngiltere'de Uber: Şehir içi ulaşımdan sorumlu yerel yönetim organı olan Transport for London, Eylül 2017'de uygun ve hazır olmadığı gerekçesiyle Uber'in lisansını yenilemeyi reddetmiştir. Uber bu karara itiraz etmiş ve temyiz süreci devam ederken faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir. Sulh hâkimi Uber'e gerekli şartları sağlaması için 15 aylık bir süre vererek, artık şehirde faaliyet göstermeye uygun olduğuna karar vermiştir. Lisansını geri kazanan Uber, bu yeni düzenlemelere uyum sağlamayı kabul etmiştir (Winick, 2018). Yeni düzenlemeler veri paylaşımı, sürücü eğitimi ve yolcu güvenliği konularında Transport for London tarafından hazırlanmıştır (Ram, 2018).

Çin'de ve Rusya'da Uber: Ağustos 2016'da Çin'deki Uber'in işini devralan yerel teknoloji girişimi Didi Chuxing, Uber'in İngilizce dil arayüzü, yabancı kredi kartları ile ödeme seçeneği ve diğer ülkelerde çalışma olanağı gibi bazı önemli özelliklerini kaldırmıştır (Huang, 2017). Ardından şirket, sürücü-yolcu iletişimi kolaylaştırmak için Çince ve İngilizce anında metin mesajlaşma hizmeti sunacağını, dünyanın 12 bölgesinden telefon numaraları ve kredi kartları ile de kullanılacağını duyurmuştur (Hawkins, 2017). Uber Rusya'da ise, ülkenin en büyük teknoloji şirketi olan Yandex ile ortak girişim başlatmıştır. Rusya Federal Antimonopoly Service, rakiplerin çalışmasını engellemediği sürece bu güçlerin birleşmesine onay vermiştir (Chang, 2017, Pullen, 2017).

İtalya'da Uber: İtalyan taksi sürücülerini temsil eden dernekler ile Uber arasından haksız rekabet oluşturduğu gerekçesiyle yasal bir savaş başlamıştır. Alt mahkeme şirketin reklam vermesini ve ülkede faaliyet göstermesini engellemiştir. Roma mahkemesi bu geçici yasağı iptal etmiş ve Uber'in

İtalya'da faaliyet göstermeye devam edeceği kararını almıştır (Conditt, 2017, Staff, 2017, Zampano, Hirst, 2017).

Tayvan'da Uber: Tayvan'da devlet yasaları taksi şirketlerinin yerel olarak işletilmesini savunmaktadır. Tayvan devlet yetkililerine göre Uber, herhangi bir kalifiye sürücünün Uber servisini kullanmak için kaydolmasına izin verdiğinden yasalara aykırı çalışmaktadır (Enemchukwu, 2018). Bu nedenle Tayvan'da faaliyetleri durdurulan Uber, Tayvanlı makamlarla yapılan müzakerelerin ardından varılan anlaşma uyarınca 2017 yılında yalnızca Taipei kentinde faaliyet göstermeye başlamıştır (Köker, 2018).

Hindistan'da Uber: Uber Aralık 2014'te bir kadın yolcuya tecavüz iddiasıyla Hindistan'ın başkentinde yasaklanmış ve ülkede mobil taksi çağırma hizmeti kara listeye alınmıştır. Bu nedenle Uber, sürücülerin arka plan kontrollerini arttırmaya başlamıştır (Toor, 2014). 2017 yılında bu ülkede yeniden faaliyete geçen Uber için Hindistan, büyüme oranı açısından en iyi pazarlardan biri olarak görülmektedir (Bhuiyan, 2018).

Macaristan'da Uber: Macaristan taksi sürücüleri, taksilerin uyması gereken düzenlemeleri ihlal ettiklerini için Uber'in engellenmesini istemişlerdir (Than, Fenyo, 2016). Taksicilerin protestoları nedeniyle, ulaşım ve iletişim otoriteleri geleneksel taksi hizmetini kullanmayan yolcu taşımacılığı şirketlerinin uygulamalarını engelleyen yeni bir yasa hazırlamıştır. Macaristan parlamentosu, Uber'in faaliyetlerini engellemek amacıyla yasayı onaylamış ve Uber Macaristan'dan çekilmiştir (Meyer, 2016).

Danimarka'da Uber: Uber, Danimarka'da 2014 yılından itibaren taksi şoförleri, sendikaları ve yetkilileriyle çatışmıştır. Hükümet, yeni taksi yasası ile taksilerin koltuk sensörleri, video gözetleme ve taksi sayaçlarına sahip olmasını zorunlu hale getirmiştir. Ancak, Uber kendini bir taksi şirketi değil, özel araçları kullanan bir araba kiralama sistemi işleticisi olarak görmektedir (Eriksen, 2017). Buna rağmen Uber, Danimarka'da faaliyetlerini durdurmaya zorlanmıştır.

2.4. TÜRKİYE'DE UBER

Türkiye'de Uber sürücülerini, tarifersiz olarak yurtiçi ticari yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık yapacak kişilerin alması gereken belge olan D2 yetki belgesiyle başka turizm firmalarına kayıtlı olarak çalışmaktadır (Karar.com, 2018). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Uber ile ilgili önlemler almak için çalışmalar başlatmış ve taşımacılık alanında yeni düzenlemelere gitmiştir. 25 Mayıs 2018 tarihli ve 30431 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 30. Maddesi'nin dördüncü fıkrasında "Yetki belgesi sahipleri, yetki belgesi eki taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarını, taşıtın kayıtlı olduğu yetki belgesi kapsamı dışında ve/veya yetki belgesi olmayan gerçek veya tüzel kişilerin faaliyetleri için kullanıramazlar. Bu fıkra uymayan yetki belgesi sahiplerine 50 uyarma verilir. A1, B2 ve D2 yetki belgesi sahiplerinin, bu fıkra uymayan 1 takvim yılı içerisinde ikinci kez ihlal ettiklerinin tespiti halinde, taşıtın/taşıtların kayıtlı olduğu yetki belgesi iptal edilir. Bu fıkra uymayan yetki belgesi sahiplerine, 2 yıl geçmeden aynı tür yetki belgesi düzenlenmez." ifadesi yer almaktadır (Ubak, 2018).

Bu kararın ardından İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Koordinasyon Merkezi, D2 Yetki Belgesi ve Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi'nin amacı dışında kullanılmasını önlemek için bir dizi karar almıştır. İlgili kararda "Şoför hariç en az 7 yolcunun, önceden planlanmış ve seyahatin başlangıcından bitimine kadar (iş, gezi, toplantı, tören ve benzeri amaçla) birlikte seyahat etmesi ve bu seyahat listesinin taşıtta bulundurulması gerekir. Taşımacılar grup yolcu olarak taşıyacakları kişilerin isimlerini 12 saat önceden Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nün e-rezervasyon sistemine bildirmelidir. Denetimler esnasında e-rezervasyon sisteminde bulunmayan kişilerin taşınması durumunda Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi geçersiz sayılacaktır. Taşıt üzerinde ayırıcı özellikte Turizm Taşımacılığı ile ilgili Bilgi Bandı (çıkartma) bulundurulacaktır." ifadesi yer almaktadır. Ayrıca, amacı dışında taşımacılık yapıldığı tespit edilen araçlara çeşitli cezaların uygulanacağı da vurgulanmıştır (Ulaştırma Dünyası, 2018). Ancak, alınan bu karar Uber tarafından yargıya taşınmıştır. Anayasa'nın ölçülülük ilkesine aykırı, haksız ve hukuka aykırı olduğu öne sürülerek yürütmenin durdurulması için İBB'ye karşı açılan

dava sonuçlanmış ve ilgili kararın yürütmesi durdurulmuştur (Turizm Gazetesi, 2018). 2014 yılından itibaren ülkede faaliyet gösteren Uber, günümüzde de faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir.

2.5. DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE UBER UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Dünya'da kısa sürede büyüyen yazılım ve uygulama şirketi olan Uber, hukuki sorunlarla mücadele etmek zorunda kalmış; birçok ülkede rekabet kurallarına aykırılık, vergi ödememe, yolcular için risk oluşturma, ülkelerin taşımacılıkla ilgili yasalarına aykırılık vb. hususlardan dolayı tartışmaların odağında olmuştur (Yetim, 2015: 631). Dünya genelindeki Uber uygulamalarını dört grupta sınıflandırmak mümkündür. Buna göre; Uber bazı ülkelerde hiç yasaklanmamış, bazı ülkelerde yasaklanma kararı alınıp bu karar iptal edilmiş, bazı ülkelerde yeni düzenlemelere uyum şartı getirilmiş ve bazı ülkelerde doğrudan yasaklama kararı alınmıştır.

Uber'in hiç yasaklanmadığı ve faaliyetlerini devam ettirdiği ülkelere Çin ve Rusya örnek olarak verilebilir. Çin ve Rusya'da Uber yerel rakipleriyle mücadele etmekte zorlanarak kendiliğinden onlarla birleşme yolunu seçmiştir. Ulaşım sektöründe dünya genelinde yaşanan karmaşayı önlemek için yetkililer tarafından getirilen yasalar, yönetmelikler ve düzenlemelerle Uber çoğu ülkede geçici olarak yasaklanmıştır. Karara itiraz ederek hukuki süreç başlatan *Uber'in yasaklanma kararı mahkemeler tarafından iptal edilmiş ve Uber faaliyetlerine kaldığı yerden devam etmiştir.* Örneğin; İtalya'da Uber'e yönelik başlatılan yasal savaşın galibi Uber olmuştur. Türkiye'de ise Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yapılan değişikliklerle yetkisiz yolcu taşımacılığına çeşitli cezalar verileceği belirtilmiştir. Bu karara istinaden Ulaşım Koordinasyon Merkezi, Uber'in faaliyetlerini durdurmaya yönelik kararlar almıştır. Uber yürütmenin durdurulması için mahkemeye başvurmuş ve kazanmıştır. Uber, Türkiye'de halen faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir. *Uber'in yeni düzenlemelere ve şartlara uyum sağlayarak faaliyet gösterdiği ülkeler* de bulunmaktadır. Örneğin; İngiltere'de Uber yerel yönetim organlarının getirdiği veri paylaşımı, sürücü eğitimi ve yolcu güvenliği gibi konularda yeni düzenlemelere uymak şartıyla faaliyetlerini devam ettirmektedir. Tayvan'da ise devlet yetkilileriyle yapılan anlaşmanın ardından Uber'in sadece Taipei kentinde faaliyet göstermesi şartıyla faaliyetlerine devam etmesi kararı alınmıştır. Hindistan'da tecavüz iddialarından dolayı kara listeye alınan Uber, ülkede güvenlik önlemlerini arttırıcı çalışmalar yaparak yeniden faaliyete geçmiştir. Yine, katı kurallar ve yasal engellemelerden dolayı *Uber'in faaliyetlerini durdurduğu ülkeler* de vardır. Örneğin; Macaristan'da ulaşım ve iletişim otoriteleri tarafından Uber uygulamalarına erişim engellenmiş ve Uber Macaristan'da faaliyetlerini durdurmuştur. Danimarka'da ise taksimetre ve koltuklara sensör takılma zorunlulukları getiren yeni taksi yasası nedeniyle, Uber faaliyetlerini durdurma kararı almıştır.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Teknolojik yeniliklere paralel olarak tüketici alışkanlıklarının değişmesi paylaşım ekonomisi uygulamalarını kaçınılmaz hale getirmiştir. Paylaşım ekonomisi dijital platformlar aracılığıyla atıl durumdaki kaynakların paylaşarak ekonomiye kazandırılmasını amaçlayan bir sistemdir. Bu sistem israfı, üretimi ve tüketimi azalttığından, toplumsal refahın sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Paylaşım ekonomisinin her ne kadar gelecekte yeni teknolojik entegrasyonlarla daha farklı boyutlarda dünya çapında gelişmesi beklense de, bu iş modeli düşük ücretlerle hizmet sağlama ve haksız rekabet oluşturma gerekçesiyle geleneksel sistem tarafından eleştirilmekte ve tepkilerle karşılaşmaktadır. Bu sistemin en güçlü temsilcilerinden biri ulaşım sektöründe dünya çapında faaliyet gösteren Uber'dir. Akıllı telefon üzerinden araç çağırma uygulaması olan Uber, faaliyet gösterdiği ülkelerde geleneksel taksi sürücülerinin yoğun baskılarına ve protesto gösterilerine maruz kalmaktadır.

Uber uygulamalarının hem şirket açısından hem de faaliyet gösterdiği ülke açısından sorun olmaktan çıkması ve ulaşım sektöründe ortaya çıkardığı karmaşanın giderilmesi için, ülkelere kendi ekonomik, sosyal, çevresel koşullarını göz önünde bulundurarak şu üç yoldan birini tercih etmesi önerilebilir. *Birinci yol*, yeni düzenlemeler ile kanundaki yasal boşlukları doldurarak Uber'in faaliyetlerini durdurmasını sağlamaktır. *İkinci yol*, ulaşım ve iletişim alanındaki yetkililerle bir araya gelerek bu

uygulamaya tamamen erişim yasağı getirmektir. *Üçüncü yol* ise, küresel düzene ayak uydurarak bu iş modelinin uygulanabilirliği önündeki engelleri azaltmaya yönelik çalışmalar başlatmaktır. Bunun için ilgili kurum ve kuruluşlarla toplantılar yaparak çalışma prensipleri, vergilendirme ve güvenlik gibi konularda altyapı çalışmaları tamamlanmalı, bu tür şirketlerin uymaları gereken yasa, kural ve düzenlemeler açıkça ortaya konulmalı ve hizmet standartları geliştirilmelidir. Bu kapsamda geleneksel taksici sürücülerinin bu sisteme entegre edilmesi veya Uber'in lüks ticari taksi kategorisinde çalıştırılmasına izin verilmesi önerilebilir. Yetkililerin bir araya gelerek yasal mevzuatları gözden geçirmesi ve kanunda yeterince açık olmayan hususları yeniden değerlendirerek ülke bazında ek düzenlemeler getirmesi sistemin sürdürülebilirliğine katkı sağlayacaktır. Tüm bunlara ilaveten, paylaşım ekonomisi aktörlerinin doğru bir şekilde tanıtılmasının ve paylaşım ekonomisi platformlarının güvenilirliğini arttırmaya yönelik çalışmalar başlatılmasının bu yenilikçi iş modelinin geleceği açısından faydalı olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Acuner, S., & Acuner, E. (2017). Turizmde Paylaşım Ekonomisi ve Vergilendirilmesi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 5 (2), 188-212.

Bhuiyan, J. (2018). Uber's retreat from Southeast Asia makes India, the Middle East and Latin America the next battlegrounds. <https://www.recode.net/2018/3/26/17164388/ubers-southeast-asia-india-middle-east-latin-america-ride-hail-taxi-service-international/>, (28.06.2018).

Bocker, L., & Meelen, T. (2017). Sharing for people, planet or profit? Analysing motivations for intended sharing economy participation. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, 28-39.

Chang, L. (2017). It's déjà vu as Uber forms a joint venture in Russia, much like it did in China. <https://www.digitaltrends.com/cars/uber-merges-with-yandex-russia/>, (28.06.2018).

Conditt, J. (2017). Uber is free to operate in Italy on a long-term basis. <https://www.engadget.com/2017/05/26/uber-italy-ban-lifted-rome-court-taxi-drivers-lawsuit/>, (28.06.2018).

Defossez, D. A. L. (2017). The regulation of a project of the deregulation: UBER in Brazil and the European Union. *Journal of Law and Regulation*, 3 (1), 1-28.

DHL Trend Research, (2017). Sharing Economy Logistics: Rethinking logistics with access over ownership. http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/about_us/logistics_insights/DHLTrend_Report_Sharing_Economy.pdf, (01.04.2018).

Differencebetween.com, (2017). Difference Between Uber and Taxi. <https://www.differencebetween.com/difference-between-uber-and-vstaxi/#Key%20Difference>, (10.05.2018).

Enemchukwu, N. (2018). Uber in Taiwan Resumes Operation. <https://www.uberkit.net/blog/uber-in-taiwan-resumes-operation/>, (28.06.2018).

Eriksen, C. (2017). New taxi law could smother Uber in Denmark. <http://cphpost.dk/news/new-taxi-law-could-smother-uber-in-denmark.html>, (28.06.2018).

Ertan, H. (2017). Krizi Fırsata Dönüştüren İnovasyon: "Varlık Paylaşım Modeli". <https://www.turcomoney.com/krizi-firsata-donusturen-inovasyon-varlik-paylasim-modeli.html>, (15.04.2018).

Farronato, C., & Ganapati, S., Reddick, C. G. (2018). Prospects and challenges of sharing economy for the public sector. *Government Information Quarterly*, 35, 77-87.

Gyodi, K. (2017). Uber vs Licensed Taxi Drivers: A War Between Technological Standards. Working Paper DELab UW, No: 2, http://www.delab.uw.edu.pl/wpcontent/uploads/2017/09/WP_2_2017_K.Gyodi_.pdf, (10.05.2018).

Habibi, M. R., Davidson, A., & Laroche, M. (2017). What managers should know about the sharing economy. *Business Horizons*, 60, 113-121.

Hawkins, A. J. (2017). The ride-sharing app that beat Uber in China is available in English for the first time. <https://www.theverge.com/2017/5/8/15579938/didi-chuxing-english-version-app-bilingual-china-uber>, (28.06.2018).

Hou, L. (2018). Destructive sharing economy: A passage from status to contract. *Computer Law & Security Review*, 1-12.

Huang, Z. (2017). Foreigners in China will finally get a ride-hailing app in English again. <https://ca.finance.yahoo.com/news/foreigners-china-finally-ride-hailing-111723364.html?guccounter=1>, (28.06.2018).

Karar.com, (2018). UBER yasaklandı mı? Yeni düzenlemede neler var?. <http://www.karar.com/guncel-haberler/uber-yasaklandi-mi-yeni-duzenlemede-neler-var-869313#>, (05.06.2018).

Kargül, O., (2018). Taksicilerin ulaşım şebekesi tekeli Uber'e isyanı sürüyor. <https://www.evrensel.net/haber/347690/taksicilerin-ulasim-sebekesi-tekeli-ubere-isyani-suruyor>, (10.05.2018).

Kim, K., Baek, C., & Lee, J-D. (2018). Creative destruction of the sharing economy in action: The case of Uber. *Transportation Research Part A*, 110, 118-127.

Kıracı, H. (2017). Tatlıyı Yemek mi Yoksa Paylaşmak mı Tatlı? Paylaşım ve Ortak Tüketim Davranışı Üzerine Kuramsal Bir İnceleme. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 9 (1), 194-220.

Köker, İ. (2018). Uber bugüne kadar hangi ülkelerde nasıl sıkıntılar yaşadı?. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43419887>, (10.05.2018).

Kumar, V., Lahiri, A., & Doğan, O. B. (2018). A strategic framework for a profitable business model in the sharing economy. *Industrial Marketing Management*, 69, 147-160.

Kurt, S., & Ünlüönen, K. (2017). Paylaşım Ekonomisi Kapsamında Turizm Sisteminin Değerlendirilmesi. *Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi*, 1, 1-21.

Lin, H-Y., Wang, M-H., & Wu, M.J. (2017). A study of Airbnb use behavior in the sharing economy. *The International Journal of Organizational Innovation*, 10 (1), 38-47.

Lutz, C., & Newlands, G. (2018). Consumer segmentation within the sharing economy: The case of Airbnb. *Journal of Business Research*, 88, 187-196.

Mair, J., & Reischauer, G. (2017). Capturing the dynamics of the sharing economy: Institutional research on the plural forms and practices of sharing economy organizations. *Technological Forecasting & Social Change*, 125, 11-20.

Meyer, D. (2016). Uber Pulls Out of Hungary Thanks to New Regulations. <http://fortune.com/2016/07/13/uber-hungary-ban/>, (28.06.2018).

Munoz, P., & Cohen, B. (2017). Mapping out the sharing economy: A configurational approach to sharing business modeling. *Technological Forecasting & Social Change*, 125, 21-37.

Murat, N. (2016). Paylaşım Ekonomisi. <http://www.pazarlamasyon.com/wp-content/uploads/2016/12/pazarlama-trendleri-raporu.pdf>, (15.04.2018)

- Ndlovu, N. (2017). Uber vs. Metered Taxis: A Competition Issue or a Regulatory Nightmare. http://www.compcom.co.za/wp-content/uploads/2017/09/Ndumiso-Ndlovu_Uber-v-Metered-Taxis_Final-Paper-as-amended_.pdf, (10.05.2018).
- O'Neill, R. (2017). Connecting with customers in the sharing economy. *Busidate*, 25 (1), 3-8.
- Owyang, J, Tran, C., & Silva, C. (2013). *The Collaborative Economy: Products, services, and market relationships have changed as sharing startups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain*. Altimeter Group, United States, 1-27.
- Parente, R. C., Geleilate, J-M. G., & Rong, K. (2018). The Sharing Economy Globalization Phenomenon: A Research Agenda. *Journal of International Management*, 24, 52-64.
- Pullen, J. P. (2017). Uber's Merger With Yandex, Russia's Largest Tech Company, Has Been Approved. <http://fortune.com/2017/11/24/uber-merger-yandex-russia-antitrust-approved/>, (28.06.2018).
- Ram, A. (2018). Uber faces tough new regulations in London. <https://www.ft.com/content/3796d1e0-124c-11e8-8cb6-b9ccc4c4dbbb>, (28.06.2018).
- Richardson, L. (2015). Performing the sharing economy. *Geoforum*, 67, 121-129.
- Shapiro, M. H. (2018). Density of Demand and the Benefit of Uber. http://www.shapiromh.com/uploads/8/6/4/0/8640674/mshapiro_jmp.pdf, (10.05.2018).
- Soydan, B. (2016). Uber Türkiye'de tutar mı? Tutarsa taksileri batırır mı?. <http://www.turkishtimedergi.com/dijital-girisim/uber-turkiyede-tutar-mi-tutarsa-taksileri-batirir-mi/>, (10.05.2018).
- Staff, R. (2017). Italian court overturns Uber ban. <https://www.reuters.com/article/us-italy-uber-idUSKBN18M22E>, (28.06.2018).
- Tepav, (2014). Uber Havalı Ekonomik Sistem: Paylaşım Ekonomisi. http://www.tepav.org.tr/tr/blog/s/4954/Uber+Havalı+Ekonomik+Sistem+___Paylasim+Ekonomisi___+, (10.05.2018).
- Than, K., & Fenyo, K. (2016). Uber to suspend operations in Hungary due to govt legislation. <https://www.reuters.com/article/us-uber-hungary-exit/uber-to-suspend-operations-in-hungary-due-to-govt-legislation-idUSKCN0ZTORS>, (28.06.2018).
- Toor, A. (2014). Uber banned in Indian capital after alleged rape of female passenger. <https://www.theverge.com/2014/12/8/7352271/uber-banned-in-indian-capital-after-alleged-rape-of-female-passenger>, (28.06.2018).
- Turizm Gazetesi, (2018). Uber Kararına Mahkemededen İptal. <http://www.turizmgazetesi.com/news.aspx?id=86164>, (28.06.2018).
- Ubak, (2018). Karayolu Taşıma Yönetmeliği. http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/guncel_haber/20180530_110120_2769_1_64.docx, (28.06.2018).
- Uber, (2018a). Company Information. <https://www.uber.com/newsroom/history/>, (10.05.2018).
- Uber, (2018b). Uber Cities. <https://uberestimator.com/cities>, (10.05.2018).
- Ulaştırma Dünyası, (2018). UKOME'den Korsana Karşı Tartışmalı Karar. Yıl: 17, Sayı: 880.
- Wallenstein, J., & Shelat, U. (2017). What's Next for the Sharing Economy?. <https://www.bcg.com/publications/2017/strategy-technology-digital-whats-next-for-sharing-economy.aspx>, (15.04.2018).
- Wallsten, S. (2015). *The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?*. Technology Policy Institute New York, Washington, D.C.

Watanabe, C., Naveed, K., & Neittaanmaki, P. (2016). Co-evolution of three mega-trends nurtures uncaptured GDP e Uber's ride-sharing revolution. *Technology in Society*, 46, 164-185.

Winick, E. (2018). London's Uber ban has been lifted. <https://www.technologyreview.com/the-download/611547/londons-uber-ban-has-been-lifted/>, (28.06.2018).

Yaraghi, N., & Ravi, S. (2017). The Current and Future State of the Sharing Economy. Brookings India IMPACT Series, No: 032017, March 2017, 1-35.

Yetim, S. (2015). Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, 6, 621-666.

Zampano, G., & Hirst, N. (2017). Uber wins appeal against ban in Italy. <https://www.politico.eu/article/uber-wins-appeal-against-ban-in-italy/>, (28.06.2018).