

## İstanbul Taksi Piyasasına Bir Bakış

Tamer ÇETİN

Birçok sektörde hükümet ve firmalar piyasaya girişi kısıtlarlar. Piyasaya giriş kısıtlamaları ile hükümetler suni kısıtlara neden olurlar ve müşteriler için fiyatları yükseltirler. Bu yükselen fiyatlar, müşterilerden, piyasadaki firmalara bir servet transferi anlamına gelir. Böyle bir uygulama ile hükümet, piyasada rekabet olması durumunda herkesin kullanabileceği bir kısım hakları, sadece ayrıcalıklı birkaç firma veya kişiye sağlamış olur.<sup>1</sup>

Giriş çıkışın kısıtlandığı piyasalarda, bu durumun doğal sonucu olarak, rant arama ve elde edilen bu rantların korunması faaliyetleri ortaya çıkmaktadır. Toplum bazında refahın azalmasına yol açan bu faaliyetler, ekonomik gelişmenin önünde de bir engel teşkil etmektedir. Girişimciler bu rant imkânlarından faydalanmaya çalışacaklar; kaynaklarını, üretimi artırmak ya da yenilikleri piyasaya sunmak için kullanmak yerine, bürokratları ve siyasileri etkilemek için kullanacaklardır. Rüşvet gibi gayri ahlâkî yollar dışlandığında dahi, devlet tarafından sebep olunan rant imkânlarının bulunması ve bunların değerlendirilmesine yönelik işlem ve bilgi maliyetleri sosyal refahta bir azalmaya yol açacaktır. Firmalar arasındaki bu yönde rekabet, kaynakların bu rant miktarı kadar harcanmasına yol açacaktır.<sup>2</sup>

Bazı şehirlerde hükümetler, taksi piyasasındaki plaka sayılarına limit koyarlar. Taksi piyasasına giriş daha çok, herbir piyasada mevcut olan bir lisans alma zorunluluğu ile ve daha sonra bu lisans sayısına bir limit koyma ile sınırlandırılmaktadır. Çoğu kez yeni taksiler, plakayı, piyasadaki mevcut sahibinden almak zorunda kaldıklarından piyasaya giremezler. Çünkü sonuç olarak -taksi plakalarının- gerçek sahipleri, ellerindeki plakalar için yüksek fiyatlar isteyecek, gele-

Araş. Gör. Tamer Çetin, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, İ.İ.B.F., İktisat Bölümü

1. Dennis W. CARLTON ve Jeffrey M. PARLOFF; *Modern Industrial Organization*, 1994, Harper Collins College Publishers, New York, USA, Second Edition, Part 3, Market Structures, s.107-110.

2. "Hukuk ve Ekonomi Yaklaşımı Üzerine", Fuat OĞUZ, (ed.) *Uluslararası Tahkim ve Kamu Hizmeti*, Liberte, 2001, s.176-210.

cekte elde etmesi muhtemel kazançları şimdi elde edeceklerdir. Örneğin, 1980'lerin ortalarında New York'ta bir ticarî taksiye sahip olmak 100.000 ABD dolarına, Boston'da 140.000 ABD dolarına mal oluyordu.<sup>3</sup>

Giriş engellerinin, bu tür etki ve sonuçlar doğurduğunu somut olarak görebileceğimiz piyasaların en tipik örneklerinden bir tanesi İstanbul ticarî taksi piyasası ve bu piyasa üzerine uygulanan plaka tahdidi uygulamasıdır. Sunî olarak giriş kısıtlanması taksi plakası sahiplerine bir servet transferi sağlasa bile, toplum açısından bir refah kaybına yol açtığını görmekteyiz. Ayrıca, bu transferi sağlamak ve korumak amacıyla hareket eden plaka sahipleri, girişimci faaliyetleriyle kalkınmaya bir katkı sağlayacak olan kâr arama faaliyetlerinden ziyade, israf niteliği olan rant-arama faaliyetlerine yöneleceklerdir.

Bugün İstanbul'da en son 1991'de yapılan plaka tahdidi uygulaması ile yaklaşık olarak 18.000 ticarî taksi plakası bulunmaktadır. Ancak sayılarının 3-5 bin olduğu tahmin edilen korsan taksiler de mevcuttur.<sup>4</sup> Yine bunun dışında komşu illerden gelip çalışan taksilerin olduğu da bilinmektedir. Çünkü, 10 milyon nüfuslu İstanbul'da bin kişiye 1,8 taksi düşmektedir. Bu oran, bin kişi başına düşen taksi sayısı olarak, Atina'da 3,5, Londra'da 3, Paris'te 7, Brüksel'de 4'dür.<sup>5</sup> Dolayısı ile İstanbul'da çalışmasına izin verilen taksi sayısı, hizmet talebini karşılayacak düzeyde değildir. Piyasanın diğer özellikleri göz önünde tutulmaksızın, tek başına, piyasanın bu hale gelmesi bile, plaka tahdidi uygulamasının tekrar gözden geçirilmesinin gerekli olduğunu göstermeye yetmektedir. Bizi bu argümana taşıyan husus, kişi başına düşen ya da diğer bir deyişle talep edilen taksi sayısının olması gerekenden az olması ve bunun sonucu olarak, korsan taksi sayısının hiç de azımsanmayacak sayılara ulaşmış olmasıdır. İl dışından gelip İstanbul'da çalışan taksileri de düşündüğümüzde, bu sayı neredeyse izin verilen taksi sayısına eşitlenecektir. Bir başka ifadeyle, piyasanın talep ettiği taksi sayısı ile izin verilen taksi sayısı arasında çok büyük bir fark oluşmuştur. Bir piyasada talep edilen mal veya hizmet miktarının sınırlandırılması doğal olarak fiyatların yükselmesine neden olacaktır. Fiyat artışlarının ise hem ekonomik hem de sosyal bir takım olumsuz etkileri olacaktır.

1999 yılı Aralık ayı sonunda yaklaşık 55 milyar TL'ye bir taksi plakası alanlar 2001 yılı başında ellerindeki plakayı 100 milyara satabiliyorlardı.<sup>6</sup> Piyasaya girişin serbest bırakıldığı bir durum göz önüne getirildiğinde, piyasaya girmek isteyen bir taksici esnafının maliyeti, kabaca -araba fiyatını 20 milyar olarak düşündüğümüzde ve diğer ödemeleri de 5 milyar olarak değerlendirdiğimizde bile- 25 milyardan fazla olmayacak iken, mevcut yapıyla fiyatlar 100 milyar gibi yüksek değerlere ulaşmaktadır. 25 milyar TL maliyetle piyasa giren bir taksici, varsayalım ki

3. CARLTON ve PARLOFF; a.g.k., s.890.

4. Savaş ÖZBEY; "Korsan Takside Patlama", 24.5.2000, *Hürriyet Gazetesi*, <http://arsiv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk/00/05/24/isthab/15ist.htm>

5. Serdar DEVRİM, "Taksi Şoförleri Hakkında" 14-08-2002 <http://www.hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~314@nvid~162770,00.asp>

6. "En İyisi Plaka" 1.1.2001, *Zaman Gazetesi*, <http://212.154.21.40/2001/01/01/haberler/haberlerdevam.htm>

yıllık kâr beklentisi % 40 ile 10 milyar TL kazanmayı düşündüğünde, 100 milyar TL maliyetle piyasaya girerse yıllık 40 milyar TL kazanması gerekecektir. Piyasaya giriş üzerine bir kısıtlama söz konusu olduğu ya da başka bir ifadeyle piyasada rekabetin tesisi engellendiği için, mevcut plakaları ellerinde bulunduranlar aşırı kâr sağlayacaklar, daha doğrusu, plaka tahdidi uygulamasından kaynaklanan rantı elde edecekler. Rekabetin sağlanabildiği piyasa şartları altında, plaka hakkının daha ucuza elde edilebilmesi mümkün iken, siyasî ve bürokratik yollarla kısıtlanması, ortaya çıkan bu sunî rantın, birkaç kişiye transfer edilmesiyle kalmayıp, kaynakların ekonomik olarak etkin olan alanlardan etkin olmayan alanlara kaydırılmasına da neden olmaktadır. Örneğin rant sahipleri, belki siyasîleri, bürokratları etkileme yoluna gidebileceklerdir.

Piyasada rekabetin olmamasının bir diğer sonucu da şudur: Sadece piyasaya giriş için, plakaya 100 milyar veren bir esnaf, bunun doğal sonucu olarak, konfor değeri düşük, ucuz, eski model arabalarla piyasaya girmeyi tercih ederek, hizmet kalitesini düşürmektedir. Kaldı ki aşağıda ampirik sonuçları da gösterileceği gibi, taksilerin çoğu kiralık ya da ücretli şoförle çalıştırıldığından, taksinin gerçek sahibinin iyi bir araba alma gibi bir kaygısı bulunmamaktadır. Kısaca, taksici, arabanın gerçek sahibi ya da şoförü olarak çalışsa da; rekabet ortamı olmadığından, sunacağı hizmetin üstün nitelikli olmasına doğal olarak özen göstermeyecektir. Çünkü, zaten mevcut yapısı ile piyasaya sunulan hizmetten beklenen bir getiri-kâr- söz konusu değildir. Plakayı yeni satın alıp taksi hizmeti veren açısından düşünürsek, bu kişi zaten yüksek bir maliyetle piyasaya girdiği için, iyi bir araba, iyi bir konfor, iyi bir hizmet gibi, daha fazla maliyet gerektiren uygulamalara katlanmak istemeyecektir. Plakayı satan açısından ise, bu kişi de zaten plakayı satarak, gelecekte taksiyi işleterek elde etmesi muhtemel kazancı, plakayı sattığı anda elde ettiği için hizmetin kalitesine yönelik hiçbir kaygısı olmayacaktır.

Piyasaya girişin kısıtlanmasının bir diğer sonucu olarak, bu piyasada açıkça sunî bir tekele sebep olunmasını gösterebiliriz. İstanbul'un taksi plakası piyasasının merkezi Bağcılar Oto Center'de, elinde 80-100'er tane taksi plakası bulunan esnaflar olduğu biliniyor. Talebi çok yüksek olan plakaların birkaç kişinin elinde toplanması, bunların fiyatlarının da bu kişiler tarafından belirlenmesine neden olmaktadır. Taksi plakalarının fiyatları hangi esnafa gidilirse gidilsin 12 milyar TL dışında farklılık göstermemektedir.<sup>7</sup> Rekabet edilebilir bir piyasada böyle bir uygulamanın yani tekelin sürdürülebilirliği mümkün değilken, kamu müdahalesi sunî bir tekelin oluşmasına ve bu tekelin işlerliğinin sürdürülebilir hale gelmesine neden olur ve böylece piyasa gücünü eline bulunduranlar yani plaka sahipleri, fiyatı istediği oranda belirleme imkânına sahip olurlar.

Plakalardan alım satım fiyatı olarak bu kadar yüksek kazanç elde edilmesi yanında kiraya verilerek de kazanç elde edilebilmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Araştırma Müdürlüğü'nce 1999 yılında yapılan bir çalışmada ise, İstanbul'daki ulaşım sorunun ana kaynağı olarak ticarî taksilerin belli bir işletmecilik anlayışına

7. "En İyişi Plaka" 1.1.2001, *Zaman Gazetesi*.



sahip olmamaları sonucu bu araçların trafikte gelişigüzel seyretmeleri gösterilmektedir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, ticarî taksi piyasasının karakteristik özellikleri şu şekilde belirmiştir. Taksilerin %40'ı tek şoför, %55'i iki şoför ve %5'i ise üç şoför ile çalıştıklarını belirtmiştir. Tek şoför ile çalışan taksilerin %67'sinde taksiyi, kendi sahibi çalıştırmaktadır. Tek şoför ile çalışanların %90'ı 08:00-20:00 arası kendi çalışmaktadır. İki şoför ile çalışanların %76'sı 08:00-16:00 ve 16:00-24:00 saatleri arası olmak üzere toplam 16 saat; üç şoför çalışanlar ise 07:00-15:00; 15:00-01:00 ve 01:00-07:00 olmak üzere 24 saat çalışmaktadır. Ankete katılan taksicilerin %65'i ise herhangi bir durağa bağlı değildir. Durağa bağlı olmayan taksiciler, müşterilerini yoldan almakta ve günlük çalışma süresinin %85-90'ını yolda seyir halinde ya da müşteri bekleyerek geçirmektedirler. Ankete katılan taksicilerin %95'i kendilerini güvende hissetmediklerini bildirmişlerdir. Ankete katılan taksicilerin %80'i şirketleşme fikrine olumlu yaklaşmaktadır. Gerekeceği olarak ise sosyal haklarının olmadığı ve şirketleşme durumunda bu haklara sahip olabileceklerini belirtmişlerdir.<sup>8</sup>

Yukarıda belirtilen anketten çıkan sonuçlar da, plaka tahdidi uygulamasının, ekonomik olanlarının yanında, sosyal bir takım olumsuz sonuçlarının da olduğunu göstermek açısından oldukça anlamlıdır. Taksi plakası fiyatlarındaki bu artış ve plakaların da birkaç kişinin elinde bulunması, aslında tam olarak, müşterilerden plaka sahiplerine bir servet transferine neden olmaktadır. Piyasa yapısının bu şekilde tezahür etmesi, plakaları elinde bulunduran kişilerin, sadece fiyatları belirlemekle kalmayıp, sosyal güvenliklerini bile taahhüt altına almadan taksici çalıştırmaktan tutun da, müşterinin hoş karşılamayacağı bir hizmet yapısının oluşmasına kadar birçok olumsuz koşulun oluşmasına neden olmaktadır. Plaka fiyatlarının yüksek olması, anketten de anlaşılacağı gibi, birçok taksi de şoförün ücretli olarak çalışmasına neden olmaktadır. Gerçek sahibi tarafından çalıştırılan taksiler günde tek mesai yaparken, diğer taksiler üç vardiya şeklinde çalışmaktadırlar. Yine çoğu taksinin kiralık ya da ücretli şoförle çalıştırılması, gerçek plaka sahibini, bir durağa dahil olarak çalışma ya da şirketleşme kaygısından uzak tutmakta ve bu durum da piyasayı, hem şoför hem de taksi hizmetini alacak kişi açısından hem emniyetsiz hem de maliyetli bir hale getirmektedir.

İstanbul ticarî taksi piyasasının bu karakteristik yapısı, bir taraftan çok açık bir şekilde, kaynakların israf edilmesine neden olup toplumu fakirleştiren unsurlardan birisi olmakta; diğer taraftan da sosyal refah kaybına sebep olmaktadır. Bu özelliklerinden dolayıdır ki, İstanbul ticarî taksi piyasası, üzerinde tekrar açılan düşünülmesi gereken bir piyasadır. Bir piyasada ekonomik etkinlikten söz edilebilmesi, bilindiği gibi, hem üretici hem de tüketici açısından etkinliğin sağlanması ile mümkündür. Bu durumda, piyasada, her iki kesimin de refahını maksimum kılabilecek bir uygulamaya şiddetle ihtiyaç bulunmaktadır. Bunun için yapılabilecek ilk uygulama ise kanaatimce, plaka tahdidi uygulamasının yeniden yapılandırılması olacaktır.

8. ([http://www.ibb.gov.tr/ibbtr/140/14005/1400501/taksi\\_raporu.htm](http://www.ibb.gov.tr/ibbtr/140/14005/1400501/taksi_raporu.htm))