

Kentlerde ve İstanbul'da taksi meydan savaşları

Bunca yıl taksi sayısı artışının önünü kapatan iktidar bloğu neden bu defa izin verdi?

Değişen nedir?

31/08/2024



Akın Atauz

aatauz@yahoo.com

Taksi nasıl bir araçtır?

Kamusal ulaşım genellikle kamusal finansmanla çalışan ve ağır raylı sistemlerden birbirine iyi bütünleşmiş hafif raylı sistemlere, lastik tekerlekli büyük taşıma kapasiteli araçlara ve en sonunda küçük kapasiteli de olsa kamusal amaçlara hizmet eden taksilere kadar uzanan bir sistem olarak düşünülebilir. Bu durumda, özel araçlarla benzer görünümde olsalar da taksileri kamusal ulaşımın en alt bölümü olarak sınıflandırabiliriz.

Ancak kamusal ulaşımın sınıfsal yönünü de göz önünde bulundurursak taksinin biraz daha orta-üst sınıflara yönelik hizmet verdiğini, ama hizmeti veren sürücüler bakımından da daha alt sınıflar için istihdam yaratan bir çalışma biçimi olarak düşünülebileceğini görürüz. Yine de acil durumlarda bütün kent halkı için gerekli olabilecek taksi hizmetinin yeterli, zamanda ve nitelikli bir biçimde verilmesi gerekir ve hizmetin fiyatı da kamu denetimi altında tutulur.

21.Yüzyıl'ın başında, mobil iletişim teknolojilerinin ve (marka olarak değil yöntem olarak) **UBER**'in gelişmesinden beri kamusal ulaşım sistemin parçası olan taksilerle UBER'in bir parçası olan araçlar birbirine karışmaya başladı. Türkiye gibi gelir bölüşümünün adaletsiz, işsizliğin ve yetersiz gelirin dorukta olduğu bir ülkede taksilerle UBER türü araçlar ve her ikisinin birden belediyelerle mücadelesi bir savaş alanına benzemeye başladı.

İstanbul'da 2 bin 500 yeni taksi

Geçtiğimiz hafta **İstanbul**'da 2 bin 500 taksinin birden kamu hizmetine başlayacağı haberini ve ardından çıkan kavgayı gördük. Bu durumu anlayabilmek için bazı bakımlardan kavramları netleştirmek ve tartışmayı biraz açmak gerekecek.

Dünyanın her kentinde taksicilikte (ya da taksi plakası verilmesinde/ taksi plakası sahibi olarak gelir elde edilmesini sağlayan kentsel hizmet pazarına girişte ve hizmet üretirken yararlanılan koşulların düzenlenmesinde) bazı kamusal düzenlemeler yapılır (bu metin boyunca, "kamu" denildiğinde daha çok "belediye" anlaşılmalıdır). Bu nedenle kent taksisinin içinde bulunduğu pazarın yapısı tam bir "tekelci" bir pazardır. Eğer piyasa tekelci biçimde kurulamıyorsa aktörler pazarın ancak oligopolistik bir biçimde kurulmasına izin verebilir.



Kamu ve taksiciler neden kentlerde böyle tekolci/oligopolist bir piyasa yapısının olmasını ister?

Bunu çok fazla genellemeyi göze alarak şöyle özetleyebiliriz:

- Kamu açısından, gündelik kent trafiğine giren araç sayısının sonsuz artışıyla trafiğin gereksiz artmaması, yol altyapısının gereğinden fazla sayıda taksi tarafından işgal edilmemesi (bir trafik hacmi sorunu) nedeniyle ve
- Taksi plakası sahiplerinin de hizmetin özellikleri ve zorlukları nedeniyle talebi karşılamada aşırı sert bir rekabete uğramadan, hizmetin (yere ve zamana göre) daha dengeli oluşumunun sağlanması ve taksicilerin (yaklaşık) gelir garantisi ve eşitliği beklentisi nedeniyle.

Yani kamusal bir düzenlemeyle hem arz hem de talep bakımından kentte daha rahatlatıcı bir hizmet sunum yapısının oluşması, böylece, taksi hizmetinin aşırı bolluk ve aşırı kıtlık gibi döngüsel krizlere girmeden kentte hizmet sunumunu sürdürmesi. Böylece her iki taraf da taksi hizmetleri konusunda bir anlaşma noktasına varabilir.

İstanbul’da (ve ülkenin bütün kentlerinde) taksi plakası mülkiyeti tam olarak oligopolistik bir piyasa yapısındadır. Bu alanın tekolci yapıda olmasını güçleştiren öge, UBER öncesi dönemdeki korsan taksicilikten kaynaklanmaktaydı. Ama “korsanlık” biçimleri çeşitlendi, rekabet arttı ve piyasa giderek bir “kurtlar sofrasına” dönüşmeye başladı.

“Ekmeğin aslanın ağzında” olduğu kriz döneminde rekabetin sertleşmesi ve bir karmaşa ortamının oluşması hem kurallara uygun veya uymadan taksicilik yapanlar hem bu hizmeti talep eden kent halkı hem de kentin belediyesi için farklı nitelikte de olsa birçok güçlük yaratmaya başladı.

Taksiciler ve ‘korsanlar’

İstanbul’daki taksicilik alanına bir göz atalım. Bu alanda kimler var? Kısaca **İBB** ve taksiciler (mevcut Birleşik Taksiciler Derneği ve İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası) ve yerel yönetimlere her zaman müdahaleyi giderek ideolojik bir mücadele aracına dönüştürmüş olan merkezi yönetim (**Ulaştırma Bakanlığı** ve **UKOME**).

Taksiciler son beş yıldır tekелci yapıyı pekiştirmeye ve piyasaya yeni taksinin girişini önlemeye çalışıyor. Ancak b, hem İBB'nin ulaşım politikasına uymuyor hem de taksi sunumun yeterli olmasına ihtiyacı olan İstanbullular büyük zorluklarla karşılaşılıyor. Bu da piyasaya başka yollardan girerek hizmet vermek isteyenlerin sayısını ve türünü hızla artırıyor.



Son karar UKOME'de oluşuyor. Ve geçtiğimiz haftaya kadar beş yıldır taksi sayısı bir akıl tutulmasına uğramış gibi UKOME tarafından sabit tutuldu. İstanbul'un kamusal kent içi ulaşım sektörü, "taksi" ulaşımındaki mevcut yapı belki şöyle özetlenebilir:

- Sarı taksiler (resmi örgütlenmenin, yani Esnaf Odası'nın sunduğu hizmet)

Bunun dışında dijital ortamda geliştirilen programlara göre yasal olarak veya olmayarak hizmet veren örgütlenmelerden, Türkiye dışı merkezli olan örgütlenmeler (firmalar)

- UBER örgütlenmesi ve
- inDrive örgütlenmesi,

Türkiye'de geliştirilen diğer dijital programlara göre hizmet veren örgütlenmeler

- **"Bi'taksi"** örgütlenmesi
- **Marti Tag** örgütlenmesi
- Diğer korsan taksiler

Yukarıdaki liste çok karmaşık ve sarı taksiler hariç hiçbiri ile ilgili doğru sayısal bilgi yok (ancak internette reklam ve propagandayla karışık epey bilgi bulunabilir). Bu nedenle bu örgütlenmelerin daha fazla açıklanmasına girmeyeceğim; ancak durum çok ilginç.

Yeni UKOME kararı ne getiriyor?

Karar oligopolistik piyasanın biraz daha genişlemesini sağlıyor ama yapısını değiştirmede için piyasasındaki aktörler tarafından (oligopolist mantığına göre haklı) çatışmacı bir ortam oluşuyor. Kamunun (İBB) bu konuda, oligopollerden birinin tarafını tutmadığını ve sadece İstanbullulara sunulan hizmetin nicelik ve nitelik olarak gelişmesini istediğini kabul etsek bile oligopolistik yapının çirkin saldırısına bulaşmaktan kurtulamadığını görüyoruz.



Çünkü, açıklanmayan birçok yön var:

Bunca yıl taksi sayısı artışının önünü kapatan iktidar bloğu (**Ulaştırma Bakanlığı** ve Otomobilciler Esnaf Odası) neden bu defa izin verdi? Değişen nedir?

İBB'nin önerdiği sistemdeki yeni tanımlar ve koşullar, gerçekten sadece bir tek oligopole mi işaret ediyor?

Böyle olsa bile bunu bir oligopolist bir aktöre yarar sağlamak için değil, kamusal bir yarar doğacağı düşünüldüğü için yapıldığını varsayarak kabullenebiliriz. Ancak, İBB nesnel olarak yeteri kadar saydam ve net görünmüyor.

İBB'nin saydamlık kazanabilmesi içi, bu son kararın ne yarar sağladığını ve ne anlama

geldiğini anlatması gerek. Bunu iyi açıklayabilmek için, kendi kamusal ulaşım

politikalarının oluşturulmasında geliştirdiği **İstanbul Vizyon 2050 Stratejik**

Planlama çalışmalarına ve onun iki temel adımı olan **İstanbul Vizyon 2050 Strateji**

Belgesi'ne ve **İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı**'na başvurarak İstanbul'daki taksi

hizmetlerinin bu son gelişme ile nasıl örtüştüğünü açıklaması gerekiyor. Bu karar gerçekten temel politikasını güçlendiriyor mu ve öncelikli m, ya da eğer paralel yürütülen politikalar varsa, bu karar diğer önceliklerle eklemleniyor mu?

Bu durumda İBB'nin kentin kamusuyla, yani İstanbullularla tartışması ve kent içi ulaşım da kamusal yararın elde edilmesi ve geliştirilmesi için politikalarının neler olduğunu, politika öncelikleri nasıl programladığını (veya önerildiğini) yeniden anlatması beklenir. Böylece, UBER benzeri dijital girişimcilerin (özellikle TagMartı'nın) savurmakta

olduğu çamura karşı, politikalarını ve kararlarını gerçekten demokratikleştirmiş olur ve kamusallaştırabilir.