

İSTANBUL TAKSİLERİNDE D-SEGMENTE GEÇİŞİN AKARYAKIT TALEBİNE ETKİSİ

ÖZET:

İstanbul Belediye Başkanlığı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), bir [karar olarak](#) bundan sonra yeni taksilerin en az D segmenti olmasını şart koştu. Bu kararın etkilerini anlamak için, bir model eşliğinde Türkiye dizel ve akaryakıt talebine etkisini incelemeye çalışacağız.

YÖNTEM:

Basına yansımış bir kararın etkisini görmek açısından, internet forumlarından ve sitelerden derlenen bilgiler ile bir model oluşturulmuştur. Araç yakıt tüketimlerinde gerçek değerlerin en az %25 daha fazla olacağı varsayılmıştır. Verilerden:

- İstanbul'daki taksi sayısı [bu haberden](#),
- Taksi yol sürüş bilgileri [bu forumdan](#),
- Segmentler bazında tüketim miktarları da [bu dosyadan](#)

alınmıştır. Burada en önemli kabul ihlali, taksilerin tamamının dizel yakıtlı olduğunun varsayılmasıdır.

ANALİZ:

İstanbul'da yaklaşık 18.000 taksi olduğu söylenmektedir. Bu rakama korsan taksiler dahil değildir. Taksilerin günlük kaç km yaptıkları ise çok değişkenlik göstermektedir. İstanbul'da bir taksinin günde 800-900 km yaptığı iddia edilmektedir. İstanbul'da ortalama trafiğin 40km/saat hızla aktığı ve günde 3 vardiyada 21 saat çalışıldığı varsayılırsa 840 km/gün fena bir rakam olmayabilir. Dolayısıyla müşteri olsa da olmasa da aracın akaryakıt tükettiği molalar da düşünülerek, günlük 800 km yol yaptığı kabul edilmiştir.

İstanbul	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Taksi sayısı	18000	18000	18000	18000	18000	18000	18000	taksi
D segmente geçen taksi	1500	3000	3000	3000	3000	3000	1500	taksi
D segment altı tüketim	6,625	6,625	6,625	6,625	6,625	6,625	6,625	l/100km
D segment tüketim	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	l/100km
İstanbul da taksi-km/gün	800	800	800	800	800	800	800	km
Ortalama yıllık bakım	45	45	45	45	45	45	45	gün
D segment altı taksi sayısı	16500	13500	10500	7500	4500	1500	0	taksi
D segment taksi sayısı	1500	4500	7500	10500	13500	16500	18000	taksi
D segment altı yıllık tüketim/taksi	16.960,0	16.960,0	16.960,0	16.960,0	16.960,0	16.960,0	16.960,0	litre
D segment yıllık tüketim/taksi	22.400,0	22.400,0	22.400,0	22.400,0	22.400,0	22.400,0	22.400,0	litre
İstanbul taksilerinin yıllık tüketimi								
D segment altı yıllık tüketim	279.840.000,0	228.960.000,0	178.080.000,0	127.200.000,0	76.320.000,0	25.440.000,0	-	litre
D segment yıllık tüketim	33.600.000,0	100.800.000,0	168.000.000,0	235.200.000,0	302.400.000,0	369.600.000,0	403.200.000,0	litre
Toplam taksi tüketimi	313.440.000,0	329.760.000,0	346.080.000,0	362.400.000,0	378.720.000,0	395.040.000,0	403.200.000,0	litre
Artış oranı	2,7%	5,2%	4,9%	4,7%	4,5%	4,3%	2,1%	
Ton cinsinden artış oranı	266.757,4	280.646,8	294.536,2	308.425,5	322.314,9	336.204,3	343.148,9	ton
Yıldan yıla ton cinsinden artış	6.944,7	13.889,4	13.889,4	13.889,4	13.889,4	13.889,4	6.944,7	ton
İstanbul motorin talebi	4.148.895,5	4.273.362,4	4.316.096,0	4.359.256,9	4.402.849,5	4.446.878,0	4.491.346,8	ton
Türkiye motorin talebi	24.166.320,7	24.891.310,3	25.638.049,7	26.407.191,1	27.199.406,9	28.015.389,1	28.855.850,8	ton
								Toplam
İstanbul talebindeki artış	0,17%	0,33%	0,32%	0,32%	0,32%	0,31%	0,15%	
Türkiye talebindeki artış	0,03%	0,06%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,02%	

Taksilerin bakım ve bunun gibi diğer sebeplerden dolayı yıllık ortalama 45 gün çalışmadığı öngörülmüştür.

Son olarak, kararın devreye girmesi ile değişimin hemen olmayacağı, muhtemelen 7 yıl sürebileceği ve ilk sene sadece yıllık değişim miktarının yarısı kadar değişim olabileceği tahmin edilmiştir. Dolayısıyla, gelecek 5 yılda 3000 taksi D segmentine geçecektir.

D segmentine geçmenin yan parçada yerli malzeme, ustalık bulma ve km başına yakıt tüketimi gibi faktörleri etkileyeceği de muhakkaktır. (Bu segmentte ne kadar yerli araç üretildiği bilgisine Raporda yer verilmemiştir.)

Tüm hesaplamalar yapıldığında İstanbul taksilerinin yıllık 266.757,4 ton akaryakıt talebinin 343.148,9 ton'a çıkması beklenmektedir. Yıldan yıla talep artışının %3 olduğu kabul edilirse, İstanbul talebinde yılda binde 3 ila binde 15 arasında bir artış beklenebilir.

Eğer 2024'e kadar kümülatif etkiye bakacak olursak:

- İstanbul taksilerinin yakıt talebinde %32'lik,
- İstanbul'un dizel talebinde %2'lik,
- Türkiye dizel talebinde ise %0,3'lük

bir artışa sebebiyet verecektir.

SONUÇ:

Bir politikada ana soru daima çok önemlidir. Hangi negatiflik düzeltilmeye çalışılırsa mutlaka bir pozitiflik ve bir negatiflik oluşacaktır? Uber tartışmasında ana soru, tartışmanın sebebinin bir insan mı, makine mi (araç kalitesi) problemi olduğudur. Eğer bir yatırımın ön yatırım (upfront cost) maliyetleri yüksek ise, işletme döneminde yüksek kar beklentisi veya uzun vade isteği oluşur. Kar için de maliyetlerin kısılması gerekir ki, bu maliyetler personel harcamalarından makine parkına kadar birçok alanı kapsar.

Burada UKOME kararı şüphesiz İstanbul'daki taksi hizmetlerinin kalitesini arttıracaktır. Fakat klimayı açmayan taksici C'de de, D'de de, lüks segmentte de açmaz. Üst segmente geçişle birlikte akaryakıt giderleri yani maliyet artacaktır. Ya taksi ücretlerine zam gelecek, ya da maliyetler daha da düşecektir.

Bu raporda sadece akaryakıt talebine etkilerini inceledik. Ama taksilerin değişmesi ile toplumun araba tercihleri de değişebilir ve nihai akaryakıt talebini etkilerse bu ayrı bir tartışma konusu olur.