

# Özel Araba Sahipliği ve Üretim, Trafik

---

İlhan TEKELİ  
Tarık OKYAY  
Yiğit GÜLÖKSÜZ

---

Bugün İstanbul'da trafik sorunu bir bunalım halini almıştır. Yakın gelecekte aynı durumun öteki büyük şehirlerimizde ve karayollarında da ortaya çıkmasını beklemek gerekir. Ortaya çıkan bu bunalımın çözümünde iki yol tutulabilir: Birincisi altüst geçitler yaparak, yolları genişleterek, ya da yeni yollar açarak trafik tıkanıklığının nedenlerine dokunmadan, geçi-

---

*İlhan TEKELİ, ODTÜ Öğretim Üyesi  
Tarık OKYAY, ODTÜ Öğretim Üyesi  
Yiğit GÜLÖKSÜZ, DPT Müşaviri*

*Elektrik Mühendisliđi 210*

ci bir süre için, oldukça pahalı bir şekilde çözmektir. İkincisi ise, trafik sorunlarını ortaya çıkaran köklü nedenler üzerine eğilerek bu nedenler üzerindeki kararları tekrar gözden geçirmek, daha ucuz ve sürekli çözümler bulmaktır. Bugün Türkiye'de uygulanan yolun birincisi olduğu görülmektedir. Bu şekilde birçok ülkede daha önce tekrarlanmış olan hatalar bu ülkelerin hatalarından ders alınmadan Türkiye'de de tekrarlanmış olacaktır.

#### HANGİ ÇERÇEVE İÇİNDE

Türkiye özel otomobil ithalatı aşamasından özel araba üretimi aşamasına geçmiştir. Yeni aşamada özel araba sahipliğinin artışını kontrol etme olanağı bir önceki aşamaya göre çok sınırlanmıştır. Türkiye'de halen üç firma yılda 50 bin otomobil üretmektedir. Üretici firmalar oligopolist (birkaç firmalı) bir yapıya sahiptir. Pazar yüzdelerini korumak isteyeceklerdir. Bu firmaların birinin üretimini artırması veya çeşitlendirmesi öbürlerini de benzer tedbirler almaya itecektir. Bu üç firmadan birinin üretimini artırmak için girişimlerde bulunduğu bilinmektedir. Öbürleri de onu izleyecektir. Ülke içinde özel otomobillerin ithalat yoluyla sağlandığı dönemde, gümrük vergileri yoluyla fiyatları artırarak, ithal kotaları koyarak, miktarları kolayca kontrol edilebilirdi. Oysa

şimdi ülkede otomobil üretilmektedir ve üretim yapısı varlığını sürdürmek için üretimi artırmak zorunda olan bir yapıdadır. Ülkede özel oto üretimini kısıtlamak isteyen hükümetler, yalnız tüketicilerin ve satıcıların baskısıyla değil bundan daha önemli olarak üreticilerin baskısıyla karşılaşacaklardır. Artık Türkiye'de sosyal sistem içine araba sahipliğini arttırmaya zorlayan bir mekanizma kurulmuş bulunmaktadır.

Türkiye'de özel oto üretimi kararının verilmesinde başlıca iki hedef gözönünde tutulmuştur. Birincisi firma düzeyinde firmanın kârlılığı iken, ikincisi sektör düzeyinde, Türkiye'de otomotiv sanayiinin gelişmesi, Türkiye'nin endüstriyel gelişmesinde bir aşamayı geçmesidir. Başka bir deyişle karar sektör planlamasının dar düşünce kalıpları içinde verilmiştir. Ay-

rıca kendi sektörünün düşünce kalıpları içinde de bu kararın doğru olup olmadığı tartışılabilir. Ama burada bizim için önemli olan husus, kararın, doğru olarak verilse bile sektör planlamasının dar kalıpları içinde verilmiş olmasıdır.

Otomobilin tüketimi herhangi bir dayanıklı malın tüketimine, örneğin çamaşır makinasına benzemez. Otomobil sahipliğinin dolaylı etkileri çok önemlidir; toplumun tüm yaşama biçimini ve yerleşme yapısını değiştirir. Bu dolaylı etkileri düşünmeden yalnızca sektör planlamasının dar kalıpları içinde verilecek kararlar yetersiz olacaktır.

#### ÖZEL OTOMOBİL SAHİPLİĞİNİN DOLAYLI ETKİLERİ

Türkiye'de özel otomobil sahipliğini arttırmaya imkan verecek bir üretime geçme kararına bağlı olarak, üzerinde konuşulmadan, otomatik olarak verilmiş başka kararlar olmaktadır. Bu kararların önemi, otomobil üretimi kararının önemini çok aşmaktadır. Özel otomobil sahipliğinin artırılmasının ortaya çıkardığı etkiler önem derecelerine göre şöyle sıralanabilir:

Özel araba sahipliğinin artışı topluma yeni bir yaşantı biçimi getirecektir. Araba sahipliğinin artırdığı hareketlilik kişilerin şehirde birbirine yakın olarak yaşama zorunluğunu kaldıracaktır. Bunun sonucunda hem insan hem araba olarak daha çok yer kullanan, şehrsel yaşantıdan uzaklaşan, daha bireyci, toplumun çeşitli katları arasındaki farklılıkların **daha** çok abartıldığı bir toplum düzeni ortaya çıkacaktır.

Bir toplumda gerek üretim gerekse tüketim bakımından kışkırtıcı etkenlerle, araba sahipliği arttıkça, bu araba sahipliğinin imkânlarından yararlanmaya imkân verecek bir yerleşme yapısı ortaya çıkar. Konut sahaları şehirler çevresinde düşük yoğunluklarla yayılır, kırsal alanda bu tip araba sahipliğinin imkân verdiği dinlenme ve eğlence tesisleri yer alır. Şehir dışında alış-veriş merkezleri, büyük sanayi parkları, araştırma parkları kurulur.

Ülke mekânı özel araba sahipliğinin imkânlarına göre organize olur. Ülkenin yerleşme yapısı böyle bir dönüşüme uğradığında artık araba fonksiyoneldir, onsuz yaşama imkânı kalmaz. Son günlerde olduğu gibi petrol bunalımı ile karşılaşıldığında, bu tip yeni oluşan yerleşme düzeni içinde arabayı toplu taşınım sistemleri ile ikame olanağı kalmaz. Otomobil sahipliğine göre oluşan bu yerleşmelerde toplu taşınım sistemleri ekonomik olarak çalışmaz. Ancak otomobile benzer bir yeni araç bulmak gerekir. Oysa şehirdışı gelişmeler toplu taşınım sistemleri ile de sağlanabilir fakat onların şekilleri farklı olacaktır.

Türkiye'de özel araba üretiminin ancak son yıllarda gelişmesi dolayısıyla ülkenin yerleşme yapısı halen yukarıda gösterilen dönüşümü yapmamıştır. Fakat özel araba sahipliğinin kısıtlanması uzun dönemde yukardaki sorunları ortaya çıkaracaktır.

Bugün sorulacak soru: "böyle bir gelişmeye var mısınız?"dır. Ya da "böyle bir gelişmeye kimler vardır, kimler yoktur?".

Özel araba sahibi olmak bir gelir dağılımı sorunudur. Ülke nüfusunun ancak bir kesimi özel araba sahibi olabilir. Özel araba sahipliği, ülkedeki tüm gurupların ulaştırma sorununu çözmeyecektir. Düşük gelirli guruplar için bu sorun ayrıca toplu ulaşım sistemleri ile çözülmelidir. Bu ise birçok halde aynı sorunun iki kere çözülmesi demek olmaktadır. Toplumda üst gelir guruplarının toplu ulaşım sistemlerini kullanmaz duruma gelmesi iki yönlü etki yaratmaktadır. Birincisi, talep düştüğü için yeterli sıklıkta ve kalitede toplu ulaşım sistemlerinin kurulması ekonomik olmamakta, ikincisi ise, toplu taşınım sistemlerinin iyileştirilmesi için toplumun güçlü katmanlarının baskısı ortadan kalkmaktadır.

Türkiye'de olduğu gibi yol ağı endüstri öncesinin şartlarına göre oluşmuş şehirlerde ise araba sahipliğinin artması, kısa süre içinde yol ağlarının tıkanması ve önemli şehir içi altyapı harcamalarının doğmasıdır. Bir ülke içinde yol sistemlerinde böyle bir tıkanıklık doğduğunda, her üretilen ve satın alınan arabanın çok yük-

sek bir toplumsal maliyeti olmaktadır. Bu tıkanıklıkların çözülmesi ve doğmaması için yapılan yatırımları kamu ödeyecektir. Türkiye için bu konuda yapılmış hesaplamalar olmamakla beraber, gelişmiş ülkeler için yapılan hesaplar konunun önemini ortaya kor. Örneğin Almanya'da yapılan hesaplara göre her yeni araba için toplum alıcının ödediğine eşdeğer miktarda bir ödeme yapmak zorunda kalmaktadır.

Özel araba sahipliğinin topluma olan maliyeti yalnız yapılan yatırım dolayısıyla ortaya çıkmamaktadır. Diğer tip maliyetleri de vardır. Yarattığı tıkanıklıkların zaman kayıpları, gürültü, kaza miktarının artışı, v.b.

Yukarıdaki tartışmalarda gösterilmeye çalışıldığı gibi özel otomobil sahipliğinin özendirilmesi ülkenin tüm yerleşme yapısını değiştirebilecek bir karar olup, yalnızca bir sektör analizi çerçevesinde verilemez.

Bugün bir özel araba için araba sahibinin ödediği fiyat dışında, o araba için toplumun ödediği bir fiyat vardır. Toplumun ödediği kesim düşük veya yüksek gelirli, tüm toplum tarafından ödenmektedir. Öte yandan, birçok serbest meslek sahibi özel otomobilini iş aracı olarak göstermekte ve masraflarını vergiden düşmektedir. Bu halde bu kişiler otomobillerinin yalnız alış masraflarını değil, aynı zamanda işletme masraflarının bir kesimini de öbür guruplara ödetebilmektedirler.

Türkiye'de bugün elimizde özel araba sahiplerinin, toplumsal maliyetin ne kadarını kendilerinin ödediği ve ne kadarını başkalarına ödetebildiği hakkında kesin

rakamlar yoktur. Buna rağmen yine de genel olarak söylenebilir ki, eğer araba sahiplerine toplam sosyal maliyet ödetilebilirse, araba sahipliğinin artışında bir düşme olacaktır ve toplum araba üretiminde optimuma ulaşacaktır. Toplumdaki özel araba sahipliğinin sosyal pahasını yalnızca araba sahiplerine ödetilebilir hale getirmek için, trafik sorunlarını yalnızca kavşak çözümlü veya otomobil üretimini yalnızca otomotiv sanayiinin problemi olarak tartışmadan kurtarmak gerekir. Bu yolla politik bilinçlenme artırılarak kararlar etkilenebilir çalışılmalıdır.