

# İstanbul Taksilerinde D-Segmente Geçişin Akaryakıt Talebine Etkisi

## ÖZET:

İstanbul Belediye Başkanlığı Ulaşım Koordinasyon Merkezi, bir [karar olarak](#) bundan sonra yeni taksilerin en az D segmenti olmasını şart koştu. Bu kararın etkilerini anlamak için bir model eşliğinde Türkiye dizel talebine etkisi 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 18000 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 düşünülerek günlük 800 km 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
<b>Toplam taksi tüketimi</b>	<b>313.440.000,0</b>	<b>329.760.000,0</b>	<b>346.080.000,0</b>	<b>362.400.000,0</b>	<b>378.720.000,0</b>	<b>395.040.000,0</b>	<b>403.200.000,0</b>	litre
<b>Artış oranı</b>	<b>2,7%</b>	<b>5,2%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,7%</b>	<b>4,5%</b>	<b>4,3%</b>	<b>2,1%</b>	
<b>ton cinsinden</b>	<b>266.757,4</b>	<b>280.646,8</b>	<b>294.536,2</b>	<b>308.425,5</b>	<b>322.314,9</b>	<b>336.204,3</b>	<b>343.148,9</b>	ton
<b>yıldan yıla ton cinsinden artış</b>	<b>6.944,7</b>	<b>13.889,4</b>	<b>13.889,4</b>	<b>13.889,4</b>	<b>13.889,4</b>	<b>13.889,4</b>	<b>6.944,7</b>	ton
<b>İstanbul motorin talebi</b>	<b>4.148.895,5</b>	<b>4.273.362,4</b>	<b>4.316.096,0</b>	<b>4.359.256,9</b>	<b>4.402.849,5</b>	<b>4.446.878,0</b>	<b>4.491.346,8</b>	ton
<b>Türkiye motorin talebi</b>	<b>24.166.320,7</b>	<b>24.891.310,3</b>	<b>25.638.049,7</b>	<b>26.407.191,1</b>	<b>27.199.406,9</b>	<b>28.015.389,1</b>	<b>28.855.850,8</b>	ton
<b>İstanbul talebindeki artış</b>	<b>0,17%</b>	<b>0,33%</b>	<b>0,32%</b>	<b>0,32%</b>	<b>0,32%</b>	<b>0,31%</b>	<b>0,15%</b>	
<b>Türkiye talebindeki artış</b>	<b>0,03%</b>	<b>0,06%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,02%</b>	

Taksilerin ortalama yıllık 45 gün de bakım vs diğer sebeplerden çalışmadığı öngörülmüştür.

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

D segmentine geçmenin yan parçada yerli malzeme, ustalık bulma ve km başına yakıt tüketimini etkileyeceği de muhakkaktır. Ayrıca bu segmentte ne kadar yerli araç üretildiği bu raporda yer almamaktadır.

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 talebine yılda binde 3 ila binde 15 bir artış beklenebilir.

Eđer 2024'e kadar kümülatif etkiye bakar isek:

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

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. Eđer bir yatırımın ön yatırım (upfront cost) maliyetleri yüksek ise, sonra işletme döneminde yüksek kar beklentisi veya uzun vade isteği oluşur. Kâr için de maliyetlerin kısılması gerekir ki, bu maliyetler personel harcamalarından makine parkına kadar bir çok alanı kaplar.

Burada karar, şüphesiz İstanbuldaki 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.

Veri dosyası: <http://barissanli.com/calismalar/2018/20180605-istanbultaksi.xlsx>

5 Haziran 2018

Görüşler kişisel olup, hiç bir kurum ve kuruluşa atfedilemezler. Resmi, kurumsal, derneksel görüşleri yansıtmamaktadır. Hesaplamalarda yanlışlar olabilir, lütfen maille bildirin [barissanli2@gmail.com](mailto:barissanli2@gmail.com)