

İKTİSAT POLİTİKASI, EMNİYET KEMERİ VE BİBER GAZI

Son günlerde Türkiye’de olup bitenler dışında hiçbir şeyle ilgilenemiyoruz. Tahmin ediyorum ki siyasetçilerin, diğer yetkililerin ve köşe yazarlarının gündem hakkındaki yorumlarını okumaktan sinirleriniz çoktan bozulmuştur. Biraz konu değişikliği iyi gelir diye düşündüm. Monty Python skeçlerinde ifade edildiği gibi, *and now for something completely different*:

“Faiz lobisi” tam olarak ne yapar, nasıl çalışır bilmiyorum ama iktisatçıların nasıl çalıştıkları ve düşündükleriyle ilgili biraz fikrim var. Bu yazıda iktisatçıların çok önem verdiği bir ilkeye değineceğim: “Müşevvikler önemlidir!”

“Müşevvik de nedir?” dediğinizi duyar gibiyim. İngilizcesi “*incentive*”, bizi bir şeyler yapmaya iten, teşvik eden şey anlamına geliyor. İktisatçılar diyor ki, insanlar kendilerini bir şeyler yapmaya iten şeylerden etkilenirler. Ya da iktisat komedyeni Yoram Bauman gibi açık ve net bir şekilde söyleyelim: İnsanlar kendilerini motive eden şeylerden motive olurlar. Totolojik değil mi? Biraz öyle. Gerçi totolojik olması çok da kötü bir şey değil, çünkü bu sayede, belki de ilk defa, iktisatçıların söylediği bir şeyin doğru olduğundan emin olabilirsiniz. Gerçi doğru bir şeyden yola çıkıp yanlış şeyler söylemek de mümkün. Bunu da unutmayalım.

Şimdi müşevvikler önemlidir önermesinin dünyayı anlamamıza nasıl yardım edebileceği hakkında biraz düşünelim. Bir soru soralım, bir model kuralım; zamanımız kalırsa modelimizi yıkıp yerine güzel ve şirin bir AVM bile yapabiliriz.

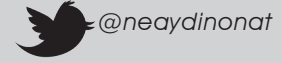
Sorumuz şu olsun: Eğer müşevvikler önemliyse, devletin emniyet kemeri takmayı zorunlu tutan bir yasa çıkarmasının sonucu ne olur? Bu yasa sürücülerin davranışlarını nasıl değiştirir?

Emniyet kemeri veya benzer güvenlik önlemlerinin sürücü davranışını nasıl etkileyeceğini anlamak için, bu güvenlik önlemlerinin sürücünün karşı karşıya kaldığı maliyetleri nasıl değiştirdiğine bakmak lazım. İktisatçılar öyle yapıyor. Emniyet kemeri bir defa



N. EMRAH AYDINONAT

Bahçeşehir Üniversitesi





sürücüyü koruyor, öyle değil mi? Yani, her hangi bir kaza durumunda sürücünün yaralanması veya ölmesi ihtimali azalıyor. Sürücünün bakış açısıyla, araç kullanmanın maliyeti ve riskleri düşüyor. Sürücümüz daha güvende olduğuna göre, emniyet kemeri taktıktan sonra trafikte geçirdiği zamanı azaltmak için hızını arttırabilir. Dolayısıyla, eğer sürücüler araç kullanmanın maliyet ve faydalarını dikkate alıyorsa, emniyet kemeri kullanmalarını zorunlu tutan bir yasanın ortalama araç hızını arttırmasını, sürücülerin daha hızlı veya daha dikkatsiz kullanmasına sebep olmasını bekleyebiliriz. Ne yaptık? Basit bir model kurduk, insanların yolda geçirdikleri zamanı ve kazada ölüm ve yaralanma risklerini dikkate alacağını varsaydık ve böylece emniyet kemeri düzenlemesinin beklenmedik bir etki yapabileceğini söylemiş olduk.

Biraz saçma gelmiş olabilir. Şöyle düşünün. Çok külustür bir arabayla İstanbul'dan Ankara'ya doğru yola çıktınız. Emniyet kemeri, hava yastığı yok; frenler doğru dürüst tutmuyor; lastikler kabak; ön cam çizik içinde olduğu için yolu görmek mümkün değil... Bu koşullar altında biraz aklınız varsa otobanda olmanıza rağmen çok yavaş ve dikkatli bir biçimde araç kullanırsınız. İlk molada camı, ikincisinde frenleri, üçüncüsünde ise lastikleri yenilediğimizi varsayalım. Muhtemelen kademele olarak hızınızı arttırırsınız. Dördüncü molada arabaya emniyet kemeri ve hava yastığı da eklersek sanırım hızınızı biraz daha arttırmanız beklenebilir. Beşinci molada altınızdaki külustürü alıp bunun yerine bir Audi TT versek? Sanırım beşinci molaya kadar kaybettiğiniz zamanı yolun geri kalanında kapatırsınız. Öyle değil mi?

Müşevvikler önemlidir. Eğer sürücüler yolda geçirdikleri zamanı azaltmaya çalışıyorlarsa, güvenliklerini arttıracak düzenlemeler hızlarını arttırmalarına neden olabilir. Yanınızdan saatte 200 km hızla geçen son model arabadaki

beyefendinin bu davranışı kısmen aracına güvenmesinden (kaza, ölüm ve yaralanma riskini düşük görmesinden) kaynaklanıyor olabilir. İktisat, bu davranışı biraz anlamamızı sağlayabilir. Tabii iktisat teorisi, sağanak yağmurda kabak lastiklerle saatte 130 km hızla ile giden 73 model Renault 12'deki beyefendinin davranışını anlamamıza pek yardımcı olmuyor. Bunu da not edelim.

İktisat politikası tasarlarken müşevviklerin önemli olduğunu dikkate almak gerekiyor. İktisatçılar bu konuda çok haklılar. Ama müşevviklerin önemli olmasından yola çıkarak politika tasarlayacaksak, insanların gerçekten neleri dikkate alarak hareket ettiklerini de iyi bilmemiz gerekiyor. Sürücüler yolda geçirdikleri süreden başka bir şey düşünmüyorsa, emniyet kemeri takmak ortalama araç hızını ve dolayısıyla kaza sayısını arttırabilir. Hatta kaza sayısını arttırdığı için emniyet kemerini zorunlu tutmak toplam yaralanma sayısının artmasına bile neden olabilir. Eğer sürücülerin aklındaki tek şeyin bir yerden diğerine çabucak gitmek olduğunu düşünüyorsa, emniyet kemerini zorunlu tutmanın bu etkisini dikkate almadan politika tasarlamamız gerekiyor. Örneğin, sürat artışını telafi edecek ek önlemler getirmeyi (örn. radarla hız kontrolünü arttırmayı) veya emniyet kemeri düzenlemesini hiç yapmamayı düşünebiliriz. Öte taraftan, eğer sürücüler yolda geçirdikleri zamandan başka

şeyleri de önemsiyorlarsa, politika tasarlarken “müşevvikler önemlidir, emniyet kemeri ortalama araç hızının artmasına neden olur” demeden önce bu diğer şeyleri de dikkate almamız gerekir. Örneğin, bazı sürücüler güvenli araç kullanmaktan inanılmaz bir haz alıyor olabilir; bazıları yayaların, araçtaki yolcuların ve diğer araçlardakilerin güvenliğini bir yerden diğerine daha çabuk gitmekten daha fazla önemsiyor olabilir; diğerleri ise kurallara uyan ideal bir vatandaş olmayı her şeyin üzerinde tutuyor olabilir... Doğru politikayı tasarlamak için sadece müşevviklerin önemli olduğunu bilmemiz değil,



hangi müşevviklerin önemli olduğunu, insanların neyi neden önemsediklerini de bilmemiz gerekiyor. Tabii bütün bunları bilebilmek için insanların davranışlarını şekillendiren kurumları, kuralları, konvansiyonları, normları, ahlaki ilkeleri falan da biraz da olsa anlamamız gerekiyor.

Yapılan çalışmalara bakınca görüyoruz ki, emniyet kemerini zorunlu tutan düzenlemelerin sürücülerin daha hızlı ve daha dikkatsiz araç kullanmasına neden olduğunu söylemek zor (Aydınonat 2012). Sürücüler yolda geçirdikleri zamanı azaltmak dışında başka şeyleri de dikkate alıyorlar. Yani eğer yukarıda değindiğim basit modelden aceleyle bir sonuç çıkardıysanız, insanların her durumda emniyet kemeri düzenlemesine daha hızlı araba kullanarak tepki vereceklerini düşündüyseniz yanıldınız demektir. Ama bu, iktisatçıların müşevvikler konusunda yanıldığı anlamına gelmiyor. Müşevviklerin önemli olduğunu anlatırken kullandığım model eksik ama yanlış değil. Eksik çünkü sürücülerin trafikteki davranışlarını etkileyen faktörlerden *sadece birini* ele alıyor, diğerlerini göz ardı ediyor. Bu eksik modelin tam olarak uygun olduğu yerler de var. Mesela NASCAR yarışlarına katılan sürücülerin davranışlarını anlamak için yukarıda anlattığım basit modeli kullanabiliriz. NASCAR’da bütün sürücüler sadece ve sadece daha hızlı gitmeyi düşündüğüne göre (ödül büyük), NASCAR kurallarını değiştirip araçların güvenlik önemlerini artırırsak, sürücülerin ortalama hızının ve dahi kaza sayısının artacağını gönül rahatlığıyla söyleyebiliriz. Yapılan çalışmalar da zaten bu öngörümüzü doğruluyor (Aydınonat 2012).

NASCAR’ı basit modelimizi test ettiğimiz bir deney ortamı olarak düşünebilirsiniz. Modelimiz güvenlik önlemleri ile araç hızı arasındaki önemli bir ilişkiyi açığa çıkarıyor. Ne var ki, gerçek hayatta, normal trafikte tek etkili olan şey bu değil. Buradan çıkarılacak bir ders şu: Modelimizin *tek bir* ilişkiyi doğru bir biçimde ortaya koyması, gerçek dünyayı tam olarak açıklayabileceği veya politika önerilerimizi sadece bu modele dayandırabileceğimiz anlamına gelmiyor. NASCAR’daki-

ne benzer müşevvikleri dikkate alan bir modelle gündelik trafik için politika üretmek anlamlı bir politika tasarımı stratejisi değil. İktisat politikası tasarlamak için politikanın konusu olan insanların müşevviklerini, neleri önemsediklerini, nelere tepki verdiklerini iyi anlamak gerekiyor. İktisat politikası tasarlanmanın güç olmasının sebeplerinden biri bu. Her ülkeye aynı reçeteyi uygulamak isteyen eski Washington Konsensüsü bakış açısının neden yanlış olduğunu da bu örnekten yola çıkarak anlayabiliriz (Rodrik 2009). Ülkeler arası farklılıklar önemlidir. Bu farklılıkları dikkate almadan politika tasarlamak, aslında o ülkedeki müşevviklerin yapısını dikkate almadan politika tasarlamak demektir. Müşevvikler önemliyse, iktisat politikalarının hangi müşevviklerin neden önemli olduğuna dikkat etmesi gerekir.

Bu söylediklerim sadece iktisat politikası için değil, siyaset için de geçerli. Doğru ama eksik veya tamamen yanlış modellerle, insanların müşevviklerini, neleri önemsediklerini, nelere tepki verdiklerini anlamadan yapılan siyaset, beklenmeyen ve istenmeyen sonuçlar doğurur. Tıpkı Gezi Parkı eylemleri sonrasında insanların ne istediğini önemsemeden, komplo modelleriyle yapılan siyasette gördüğümüz gibi. Müşevvikler önemlidir. Normalde biber gazı sokağa çıkmanın maliyetini artırır, biber gazı kullanımı arttıkça sokağa çıkan insan sayısının azalması beklenir. Eğer biber gazı kullanımı arttıkça sokağa çıkan insan sayısı artıyorsa, biber gazı modeli yanlış demektir. Sokağa çıkan insanları, taleplerini ve çeşitliliklerini daha iyi anlamaya çalışmanın zamanı gelmiş demektir.

EK OKUMALAR

- Aydınonat, N. Emrah (2012) “The two images of economics: Why the fun disappears when difficult questions are at stake?”, *Journal of Economic Methodology*, 19 (3): 243–58.
- Rodrik, Dani (2009) *Tek Ekonomi Çok Reçete*, Ankara: Efil Yayınevi.