

# ORTAK MALLARIN YÖNETİLMESİ VE ORTAKLARIN TRAJEDİSİ<sup>1</sup>

Erhan ÇELİK<sup>2</sup>, İsa SAĞBAŞ<sup>3</sup>

## ÖZET

Tüketiminde dışlamanın zor ve tüketiminde rekabetin olduğu, bir kişinin tüketiminin diğer bir kişinin tüketimini azalttığı mallara ortak mallar denir. Ortak malların mülkiyet hakları devlete aittir. Ortak malların aşırı tüketilmesi durumunda ortakların trajedisi sorunu ortaya çıkmaktadır. Ortakların trajedisi sorununu ortadan kaldırmak amacıyla ortak malların yönetimi genellikle devlet tarafından yapılmaktadır. Bazı ortak mallar devlet müdahalesi olmadan piyasa ekonomisi aktörlerince yönetilmektedir. Elinor Ostrom ortak malların piyasa aktörleri tarafından da başarıyla yönetildiğini ortaya koyan çalışmaları nedeniyle 2009 yılı Nobel Ekonomi Ödülüne layık görülmüştür. Bu çalışmada Türkiye’de ortak malların piyasa aktörleri tarafından da başarıyla yönetildiği iki örnek incelenmiştir. Alanya’da balık rezervinin ve Sinop’ta şehir içi trafiğin yönetimi ortak malların piyasa aktörleri tarafından başarıyla yönetilmesine örnek olarak gösterilebilir. Bu çalışmadan elde edilen bulgular, her iki örnekte de minimum devlet müdahalesi ile ortak malların ortakların trajedisi olmadan başarıyla kullanıldığını göstermektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Ortak Mallar, Ortakların Trajedisi, Alanya’da Balık Rezervi, Sinop Şehir İçi Trafik Yönetimi.

**Jel Kodları:** H00, H41, Q28.

## GOVERNING THE COMMON GOODS AND THE TRAGEDY OF THE COMMONS

### ABSTRACT

A common good is a good that is both excludable and rivalrous, in that individuals can be excluded from using and where use by one individual reduces availability to others. The property rights of common goods belong to government. In case of excessive consumption of common goods, the problem of tragedy of commons arises. In order to eliminate the problem of tragedy of the commons, common goods is usually managed by government. Some common goods are managed by market economy actors without government intervention. Elinor Ostrom was awarded Nobel Prize in Economics in 2009 for her studies, which demonstrate that common goods are also managed successfully by market actors. This study examines two examples of common goods in Turkey that are managed by market actors, Alanya fish reserve and urban traffic management in Sinop. These examples demonstrate that common goods are managed successfully by market actors. The findings from this study show that in both cases, common goods are successfully used without the tragedy of commons, with minimal state intervention.

<sup>1</sup> Bu çalışma, Erhan ÇELİK’in Afyon Kocatepe Üniversitesi Sos. Bil. Enst. Maliye Bölümü’nde 2015 yılında sunmuş olduğu “Ortak Malların Yönetilmesinde Piyasa Ekonomisinin Rolü” adlı yüksek lisans tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

<sup>2</sup> Öğr. Gör, [celik.erhano7@gmail.com](mailto:celik.erhano7@gmail.com), Afyon Kocatepe Üniversitesi Maliye Bölümü, <https://orcid.org/0000-0002-9739-9710>.

<sup>3</sup> Prof. Dr, [isagbas@hotmail.com](mailto:isagbas@hotmail.com), Afyon Kocatepe Üniversitesi Maliye Bölümü, <https://orcid.org/0000-0002-9374-7247>.

**Keywords:** Common Goods, The Tragedy of The Commons, Fish Reserve in Alanya, Sinop City Traffic Management.

**Jel Codes:** H00, H41, Q28.

## 1. GİRİŞ

Kamu kesimi ile özel kesimin ekonomideki görev paylaşım dengesinin tartışıldığı günümüzde, küreselleşen dünya şartlarının etkisiyle özelleştirmenin ve piyasa güçlerinin yönetiminin artma eğiliminde olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle 21. yüzyılın başlarından itibaren bu eğilim, dünya piyasalarını bir ortak noktada birleştirmiş ve ülkeleri birbirlerine bağımlı hale getirerek herhangi bir ülke piyasasında meydana gelen dalgalanmaların tüm dünya piyasalarını etkilemesine neden olmuştur.

Piyasa ekonomisinde görülen dalgalanmalar piyasa başarısızlıklarına neden olabilmektedir. Piyasalarda görülen başarısızlıklar ise bazen piyasa aktörleri aracılığıyla ortadan kaldırılabilmekte bazen ise devlet müdahalesini gerektirmektedir. Devlet; gerekli gördüğü durumlarda piyasaları düzenleme, özelleştirme, piyasalara kaynak sağlama ya da piyasalara kısıtlama getirme gibi yollara başvurabilir. Bu bağlamda devlet, aşırı kullanılması durumunda ortakların trajedisine neden olacağı varsayımına dayanarak ortak malların yönetimini bizzat kendisi üstlenmektedir. Bu durumun istisnasını oluşturan Alanyalı Balıkçılar (avlanma sahası ve balık rezervi) ve Sinop'ta şehir içi trafiğin yönetimi bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

Çalışmanın ilk bölümünde kavramsal ve teorik çerçeve başlığı altında ortak mallar kavramı ve ortakların trajedisi açıklanacaktır. İkinci bölümde ise mülakat ve gözlem yapılan Alanya'da balık rezervi ve Sinop'ta şehir içi trafiğin yönetimi örnekleri ile ortak malların yönetilmesi ve ortakların trajedisi ilişkisi detaylıca açıklanacaktır. Değerlendirme ve sonuç bölümünde ise ortak malların piyasa aktörleri tarafından yönetilmesinin ortakların trajedisi sorununa etkisi değerlendirilerek çalışma sonlandırılacaktır.

## 2.KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE

### 2.1. Ortak Mallar

Göl, okyanus, sulama sistemi, avlanma sahası, orman ya da atmosfer gibi doğal olarak ortaya çıkmış ya da insan eliyle yapılmış, yararlananları kullanımdan dışlamanın zor olduğu, bir kişinin tüketiminin diğer kişiye düşen payda azalma meydana getirdiği kaynaklar ortak mallar olarak ifade edilmektedir (Ostrom, Gardner

& Walker, 1994: 308-309). Bu nedenle, bir kişi tarafından ağaçların kesilmesi veya balıkların avlanması başkalarına düşen payda azalışa neden olmaktadır. Ortak malların faydasından dışlamanın zor olması özelliği kamusal malların; tüketiminde rekabetin olması özelliği de özel malların benzer özelliklerindedir (Ostrom, 1999: 487-498). Herhangi bir ülkenin yetki alanına girmeyen Akdeniz ve Antarktika gibi çok büyük kaynak alanlarına uluslararası ortak mallar; uzay gibi tüm ülkelerin yasal erişime sahip olduğu küresel çaplı etkiye sahip kaynak alanlarına küresel ortak mallar denilmektedir (Buck, 1998: 6). Ayrıca ortak mal özelliği taşıyan mallara balıkçılık, yaban hayatı, yeryüzü ve yer altı suları ile meralar da ilave edilebilir. Önemli olan nokta, bu kaynakların ortak mal özelliği taşıyan mal mı yoksa mülkiyet hakkı taşıyan mal mı olduğunun ayırımına varılmasıdır.

Ortak malların faydasından toplumun tüm üyeleri herhangi bir izin almadan ve kısıtlamaya uğramadan sınırsız olarak yararlanabilmektedir. Örneğin insanlar halka açık sokaklara, otoyollara, parklara, sahillere çıkarken kimseden izin almak zorunda değillerdir. Toplumun tüm üyeleri bu alanlara başkasının izni olmadan erişmekte özgürdür. Bu alanlara erişim fiyatlandırılmaz ve erişimi kontrol etme hakkı herhangi bir özel veya resmi kuruluşa verilemez. Bu konuda talebi kısıtlama amacı taşıyan ve maliyetini özel sektörün üstlendiği ücretli otoyollar ve sahiller gibi istisnaların varlığından da söz etmek mümkündür (Lessig, 2001: 19-20).

Ortak mal özelliği taşıyan mallar iki önemli karakteristiğe sahiptir. İlki dışlanamama özelliğidir. Öyle ki kaynakların fiziki doğası gereği potansiyel kullanıcılarının kaynaklara erişimini engellemek maliyetli ya da neredeyse imkânsız olabilmektedir. Balık rezervi, vahşi yaşam, yer altı suları gibi kaynaklar açıkça kullanıcılara erişimi kısıtlanması gereken kaynaklardır. Bu kaynakların yanında; otlaklar, ormanlar, okyanuslar, küresel atmosfer ve radyo frekans bantları gibi kaynaklara erişimin de kısıtlanması insanlığın yararına olacaktır. Ortak kaynakların ikinci temel karakteristiği kullanımında rekabet olmasıdır. Ortak mallarda bir kullanıcı diğer kullanıcılardan daha fazla fayda elde edebilir. Örneğin, balıkçıların tuttuğu balıklar diğer balıkçıların tutacağı balık miktarını azaltabilmektedir. Bu durum ortak malların kullanımında rekabete yol açmaktadır. Ortak kaynakların kullanımında rekabet, bireysellik ve kolektif rasyonalite arasındaki potansiyel farkın kaynağıdır (Baden & Noonan, 1998: 78).

Ortak mallar kavramı ile Garret Hardin (1968) genel bir bakış açısıyla daha çok okyanuslar, dereler, balıklar ve ormanları kastederken Elinor Ostrom (1990) ise daha çok yararlanıcıları kullanımdan dışlamanın zor olduğu, bir kişinin tüketiminin diğer kişilere düşen payı azalttığı balık rezervi, sulama sistemi, avlanma sahası, orman gibi kaynakları kastedmektedir. Kısaca tanımı ve özellikleri açıklanan ortak mallar ve türleri ile yönetilmesi üzerine başarılı çalışmalarından dolayı Elinor Ostrom 2009 yılı Nobel Ekonomi Ödülüne layık görülmüştür.

## **2.2. Ortakların Trajedisi**

Ortakların trajedisi kavramı ilk olarak Garrett Hardin (1968) tarafından önemli bir makalede tanıtılmıştır. Hardin'in bu makalesinde ortakların trajedisini açıkladığı örneklerden birisi herkese açık bir merada hayvanlarını otlatan bir çobanın doğaya nasıl zarar verebileceği üzerinedir.

Ortada bir trajedi vardır ve her çoban sınırlı bir dünyada sürüsünü sınırsız arttırmaya zorlayan bir sisteme odaklanır. Hayvan sayısı mera kapasitesini aştığında çoban, hayvan satışından elde edilen tüm geliri ve aşırı otlatma maliyetinin sadece kısmi bir payını aldığı için sürüsüne daha fazla hayvan eklemek için motive olmaktadır. Çoban, meranın kalıcı zarar görmeden uzun süre kullanılmasının herkesin yararına olacağını bilir. Buna rağmen kendi çıkarlarını göz önünde tutarak koyunlarını en uzun süre otlatarak meradan maksimum yararı elde etmeyi amaçlar. Çobanların yapması gereken meraya zarar vermeden herkesin bu kaynaktan devamlı yarar elde etmesine imkân vermek ve koyunlarını gereğinden fazla merada otlatmamaktır. Fakat çobanlar toplumsal faydadan önce bireysel faydalarını gözetmektedir (Hardin, 1968: 1244).

Faydasından toplumun hiçbir bireyini dışlamanın mümkün olmaması veya çok maliyetli olması, tek bir bireyin dahi malın kullanım hakkını satamaması, tüketiminde rekabetin olması gibi özellikleri nedeniyle ortak mallar aşırı kullanılmakta ve zarar görmektedir. Bu şekilde toplumsal faydadan önce bireysel faydanın ön plana çıkarak ortak malların aşırı zarar görmesi ortakların trajedisi olarak adlandırılmaktadır. Ortak kaynakların bu şekilde kullanılmasıyla ortak malların tahrip olmasından ve uzun vadede toplum yararına hizmet edemez duruma gelmesinden tüm toplum üyeleri zarar görecektir. Böylece ortak malların aşırı tüketimi de devlet müdahalesini gerekli kılacaktır.

Ortakların trajedisi sorununu ortadan kaldırmak için ulusal ve uluslararası önlemler alınabilmektedir. Örneğin insanların sınırsızca balık avlamaları okyanuslarda balık popülasyonunun azalmasına neden olmaktadır. 1970'lerde uluslar bir ortak mal olarak balık neslinin devamını korumak amacıyla kıyıda iki yüz mil açıkta balık tutma hakkını savunmaya başlamışlardır. Fakat bu konuda uluslararası olmaktan daha çok ulusal sınırlamalar getirilmiştir ve her ulusun kendi halkı arasında yaygınlaştırılmış bir balıkçılık haklarını tahsis etme sorunu vardır. Devletler bu noktada bir trajedinin önüne geçmek için avlanma tarihlerini ve avlanabilecek üst sınırı belirleyebilmektedirler (Hardin, 2005: 498).

Ortak malların aşırı kullanılmasının ve zarar görmesinin önüne geçmek amacıyla ortak malların yönetimini genellikle devlet kendisi üstlenmektedir. Bu çalışmada istisnaları olarak ele alınan Alanya'da balık rezervi ve Sinop şehir içi trafik yönetimi göz önüne alındığında ortak mallar, piyasa ekonomisi aktörleri tarafından yönetilen ve yönetilmeyen olarak ayrılabilir. Bu çalışmaya konu olan Alanya'da Balık Rezervi ve Sinop Şehir İçi Trafik Yönetimi piyasa ekonomisi aktörleri tarafından yönetilen ortak malların başarılı örnekleridir. Diğer yandan ormanlar, meralar, okyanuslar, denizler, yaban hayatı gibi piyasa ekonomisi aktörleri tarafından yönetilmeyen mallarda devlet müdahalesini gerektirdiği için devlet tarafından yönetilmektedir. Bu ayrım dikkate alındığında piyasa ekonomisi aktörleri tarafından yönetilen ortak malların; aşırı tüketimi ve kaynakların yok olmasını önlemesi, bu

kalemdeki kamu harcamalarını azaltması, doğaya pozitif dışsallık yayması gibi avantajlarından bahsedilebilir. Piyasa ekonomisi aktörleri tarafından yönetilmeyen ortak malların yönetiminde devletin başrolde yer alması da benzer şekilde kaynakların aşırı tüketiminin ve yok olmasının önlenmesi, kaynaklar ile nesillerin sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından ayrıca önemlidir.

### **3. ORTAK MALLARIN YÖNETİLMESİ VE ORTAKLARIN TRAJEDİSİ İLİŞKİSİ**

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden mülakat ve gözlem tekniğinden yararlanılmıştır. Mülakat ve gözlem kullanılmasının sebebi; araştırma konusunun Türkiye'de nadir görülen uygulamalar arasında olması, bu uygulamaların yerinde görülmek istenmesi ve gözlem tekniğinden de yararlanarak daha verimli bir araştırma yapılmasının amaçlanmasıdır.

Gerçekleştirilen mülakatlar Alanya'da balıkçılar ile Sinop il merkezinde trafiğe çıkan sürücüler ve kaldırım ile yaya yollarını kullanan kişilerle yapılmıştır. Araştırma kapsamında Alanya'da 9 balıkçı, Sinop'ta ise 13 kişi ile derinlemesine mülakat yapılmıştır. Ayrıca Alanya'da 10, Sinop'ta ise 25 kişi ile kısa süreli görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler ile daha çok halkın bu duruma bakış açısı ve bu durumdan duyduğu memnuniyet düzeyi araştırılmıştır. Mülakattan geriye kalan zamanda ise araştırmacı gözlem yapma fırsatı bulmuştur.

Araştırmanın Alanya bölümünde 9 görüşmeci ile görüşülmüştür. Araştırmanın balıkçılar üzerinde yapılması ve balıkçılığın daha çok erkeklere hitap eden bir iş olmasından dolayı görüşmecilerin tamamı erkektir. Balıkçı eşleri, bir iş olmaktan çok ailenin bir bireyi olarak eşlerine yardım etmektedirler. Görüşmecilerin en genç olanı 25, en yaşlı olanı ise 78 yaşındadır. Balıkçılık daha çok bir aile mesleği olarak görüldüğünden balıkçılar bu işi öğrenmeye küçük yaşlarda ailelerin yanında başlamaktadırlar. Eğitim durumları açısından görüşmeciler ilkökul, ortaokul ve lise mezunlarıdır.

Araştırmanın Sinop bölümünde ise 13 görüşmeci ile görüşülmüştür. Görüşmecilerin 2'si kadın 11'i erkektir. Kadın görüşmecilerden birisi polis memuru, diğeri de devlet memurudur. Erkek görüşmecilerden 2'si belediyede memur, 3'ü polis, 2'si valilikte memur, 2'si esnaf, 1'i öğretim üyesi ve 1'i de emekli öğretmendir. Görüşmecilerin en genç olanı 29 yaşında, en yaşlı olanı ise 64 yaşındadır. Görüşmecilerden 3'ü lise, 10'u da üniversite mezunudur.

Ortak malların yönetilmesi ve ortakların trajedisi ilişkisini araştıran bu çalışma kapsamında gerçekleştirilen mülakat ve gözleme dayalı olarak elde edilen bulgular, Alanya'da balık rezervi ve Sinop şehir içi trafik yönetimi başlıkları altında detaylı bir biçimde açıklanacaktır.

### **3.1. Alanya’da Balık Rezervi**

Alanya’da balıkçılığın geçmişi çok eskilere dayanmaktadır ve bu çalışma kapsamında 1960’lı yılların başlarından günümüze kadar olan süreç araştırılmıştır. Bu yıllarda avlanma alanlarının verimli bölgelerini Alanya’nın önde gelenleri sahiplenmişlerdi. Verimli avlanma sahalarının bu şekilde kontrol altında tutulmasından dolayı diğer balıkçıların avladığı balık miktarının iyice azaldığı görülmektedir. Bölgede avlanan balıkçılar, bu adaletsizliğe bir çözüm yolu bulmakta kararlıydılar. Çünkü bölge balıkçıları ile Alanya’nın önde gelenleri arasında gerginlikler yaşanmakta, anlaşmazlıklar ortaya çıkmakta ve bu durum günden güne artmaktaydı. 1969 yılına gelindiğinde, bu soruna çözüm bulma amacıyla olan balıkçılar bir araya gelerek S.S. Alanya Su Ürünleri Kooperatifi’ni kurmuşlardır. Alanya’nın önde gelenleri ise kooperatife katılmak istememişlerdir. Çünkü kooperatifin kuruluş amacı ve kuralları Alanya’nın önde gelenlerinin bölgedeki hâkimiyetine son vermek anlamına gelmekteydi. Fakat kooperatifin kurucuları, balıkçıların eşit haklara sahip olabilmesi için Alanya İlçe Jandarma Komutanlığına başvurmuşlardır. Bu sayede kanun gücüyle Alanya’nın önde gelenlerini de kooperatife üye yapmışlardır ve kooperatifin kurallarına uymak zorunda bırakmışlardır.

Kooperatifin kurulduğu ilk yıllarda bölgede kayıtlı yaklaşık olarak 100 balıkçı vardır. Bu balıkçılar yaklaşık olarak 45 tekneyi işletmektedirler. Bu balıkçıların hemen hemen yarısı kasabadaki kooperatife bağlıdır. Kooperatife bağlı balıkçılar avladıkları balıklarını kooperatife satarlar. Diğer balıkçılar ise ürünlerini, kasabadaki bağımsız satıcılara satarlar (Berkes, 1986: 221-222). Kooperatife kayıtlı ve Tarım ve Orman Bakanlığından ruhsatlı yaklaşık 100 adet tekne ve avlanma ruhsatına sahip 200 gerçek kişi bulunmaktadır. Fakat aktif olarak balıkçılık yapan yaklaşık 50 balıkçı vardır. 1990’lı yılların başına kadar avlanan balıklar daha çok kooperatife satılırdı. Bu tarihten sonra hem kooperatife hem de özel komisyonculara da verilmeye başlandı. Yani, kooperatife bölgedeki tüm balıkçıların üye olması gibi bir zorunluluk yoktur. Sadece kooperatifin sorumlu olduğu Alanya sınırlarında avlanmak isteyen balıkçılar kooperatifin belirlediği kurallara uymak zorundadırlar.

Her yıl Eylül ayında, göçmen balıkların bölgeden geçmeye başladığı dönemde kurallar belirlenir. Kooperatif çatısı altında avlanmak isteyen balıkçılar, kooperatifin toplantı salonunda belediye başkanı ve bir tane jandarma eri eşliğinde bir araya gelerek kura çekerler. Bu kura, hangi balıkçının hangi bölgede avlanacağına dair gönüllü bir anlaşmadır. Yani resmi bir tanım olmamakla birlikte, bu düzenin gönüllü rızaya dayanan bir düzen olması şeklinde bir tanımlama yapılabilir (Berkes,1986: 221-222). Ustaca hazırlanan bu sisteme göre her eylül ayında yapılan toplantılarda avlanma sahası doğu ve batı olarak avlanma dönemi de eylül ayından ocak ayına ocak ayından mayıs ayına kadar ikiye ayrılır. Bir balıkçı eylül ayından ocak ayına kadar avlanma sahasının doğusunda ise ocak ayından mayıs ayına kadar da avlanma sahasının batısında avlanır. Böylece avlanma sahaları tüm balıkçılara adil bir şekilde tahsis edilerek fırsat eşitliği sağlanmış olur (Ostrom, 1988: 112).



Alanyalı balıkçıların çoğunun geleneksel balıkçı ailelerinden geldikleri ve aynı zamanda balıkçılığı bir yaşam biçimi olarak gördükleri kabul edilmektedir (Berkes ve Kışlalıoğlu, 1989: 211). Bölgede balıkçılık, daha çok babadan oğula geçen bir meslektir. Balıkçılık, balıkçıların ilk işidir ve ek iş olarak (belirli dönemlerde uygulanan “av yasağı” sebebiyle) genellikle avlanmanın yasak olduğu yaz aylarında teknelerini turistik gezi amaçlı olarak kullanmaktadırlar.

Bölgede balıkçılık kıyı balıkçılığı şeklindedir. Bölgede ağ ve parakete, gırgır, trol olmak üzere üç avlanma türü vardır. 2005 yılından beri Gazipaşa Feneri ile Side Selimiye Burnu arasında “dip trolü avcılığı” yasaklanmıştır. 1980’li yılların başına kadar balık avlamada kullanılan teknelerin boyu 6-9 metre ve 6-9 beygir motor gücünde iken bu tarihlerden itibaren tekne boyu 13 metreye ve güçleri 56 beygir motor gücüne kadar çıkabilmektedir.

2000’li yılların başından itibaren balıkçılığa olan ilginin azalması kura sistemine duyulan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Fakat kooperatif hâlâ varlığını sürdürmektedir. Yıllardır bölgede hâkim olan sistemin sağlamış olduğu düzen bölge balıkçılarında yeni bir kültürün oluşmasına sebep olmuştur. Yerleşen bu kültür sayesinde herhangi bir kurala bağlı kalma gereği olmaksızın balıkçılığa devam edebilen yaklaşık 50 balıkçı, ekonomiye azımsanmayacak bir katkı sağlamanın yanı sıra; hem kendi kazançlarını sağlayabilmekte hem de bölgedeki şeffaf balıkçılık kurallarıyla birlikte bu düzeni korumaya destek olmaktadır.

Alanya’da gerçekleştirilen mülakatlarda görüşmeciler ortak malların yönetilmesi ve ortakların trajedisi ilişkisini ortaya koyan değerli görüşler ifade etmişlerdir. Bu konuda bazı görüşmeciler;

Görüşmeci-B: “...Kooperatif kurulmadan önce isteyen istediği yerde istediği kadar avlanabiliyordu. Avlanma sisteminin sıraya koyulması ile aşırı avlanmanın önüne geçilmiş oldu...”

Görüşmeci-D: “...Kooperatif kurulmadan önce balık avlamak tam bir zulümdü. Çünkü bölgede söz sahibi kişiler istedikleri yerlerde avlanıyordu ve söz sahibi olmayanlar da mağdur oluyordu. Özellikle kooperatif kurulduktan yaklaşık 5 yıl sonra sistem tam olarak benimsendi ve balıkçılar arasında fırsat eşitliği sağlanmış oldu...”

Görüşmeci-A: “...Eskiden istediğimiz alanda istediğimiz kadar balık avlayabiliyorduk. Teknesi büyük olan, av malzemesi yeterli ve iyi olan ile tecrübeli balıkçılar çok fazla balık avlayabiliyordu. Böylece geçim sıkıntısı çeken çoğu kişi balıkçılık yapmak istemekteydi ve balıkçılığa rağbet her geçen gün artmaktaydı. Hiçbir balıkçı da aşırı avlandığını düşünmezdi. Çünkü her işte olduğu gibi bu işte de nihai amaç mümkün olan en iyi kazancı elde etmektir. Fakat kooperatifin kurulmasıyla birlikte avlanmak isteyen balıkçılar sıraya girdiler ve avlanma sisteminin doğu ve batı olarak ikiye ayrılması ile aşırı avlanmanın önüne geçilmiş oldu...”

Görüşmeci-C: “...Avlanmada asıl sorunumuz aşırı avlanmaktan çok bilinçsiz avlanmaktır. Sonuçta kâr elde etme amacıyla bu işi yapıyoruz. Tabii ki fazla balık avlayıp kârımızı artırmak isteriz. Diğer yandan kabul etmem gerekir ki bu sistemin benimsenmesiyle birlikte ortak mal niteliği taşıyan kazanç kaynağımızın aşırı kullanmaya bağlı tahribatı önlenmiştir. Bir düzen olarak yerleşen sığa koyma sistemi sayesinde bazen daha az balık avladığımız olsa da avladığımız balığın niteliği ve niceliği arttı...”

Görüşmeci-F: “...Kooperatif başkanı olarak bu mesleği icra eden meslektaşlarımızın mutluluğu bizlerin de rahatça çalışmasını sağlamaktadır. 2000’li yılların başlarından itibaren katı kurallara ihtiyaç kalmamıştır. Çünkü oluşturulan sistem benimsenmiştir ve eskiden olduğu gibi anlaşmazlıklar ve gerginlikler yaşanmamaktadır. Kurulan bu sistemin başarılı olması ve Nobel Ekonomi Ödülü’ne layık görülen Elinor Ostrom’un da ilgisini çekmesi bizler için bir gururdur...”

şeklinde görüşlerini ifade etmişlerdir.

Araştırmacının yaptığı gözlemlerden ve görüşmecilerin ifadelerinden de anlaşılacağı üzere Alanyalı balıkçılar 1969 yılına kadar avlanma sahası konusunda önemli sorunlar yaşamışlardır. Fakat bu tarihten sonra kooperatifin kurulması ile avlanma sahası bölünmüş, avlanma dönemleri ve sırası belirlenmiştir. Böylece hem ortak mal olarak balık rezervinin ve sahasının yönetilmesi hem de ortakların trajedisi sorunu ortadan kaldırılmıştır. Yapılan gözlemler esnasında balıkçıların bu konuda gayet rahat konuştukları, sistemden memnuniyet duydukları ve özellikle ağların ve teknelerin tamirati esnasında imeceye önem verdikleri gözlemlenmiştir.

### **3.2. Sinop Şehir İçi Trafik Yönetimi**

Sinop il merkezinin yarım ada üzerine kurulu olması dolayısıyla şehre giriş ve çıkış tek yol üzerinden gerçekleşmektedir. Şehrin giriş-çıkış yolunun her iki yanının da denize bakmasından dolayı şehir merkezinde güvenliği sağlamanın diğer birçok şehre kıyasla daha kolay olduğu söylenebilir.

Sinop şehir merkezine ilk trafik sinyalizasyon sistemi; 1989 tarihinde İl Trafik Komisyonunca alınan kararla, şehrin merkezinde trafiğin en yoğun olduğu Vilayet Kavşağı’na kurulmuştur. İl Trafik Komisyonu’nda alınan kararları yürütme görevi belediye trafik birimleri tarafından yerine getirilmektedir. Alınan kararların uygulanıp uygulanmaması ise belediyenin inisiyatifindedir. Örneğin 2000 tarihinde Vilayet Kavşağı yanında bulunan Kefevi Cami Kavşağı’na trafik sinyalizasyon sistemi kurulması kararı alınmasına rağmen belediye trafik birimleri tarafından bu karar uygulanmamıştır.

Şehir merkezindeki tüm sinyalizasyon sistemleri 1998 yılından itibaren kaldırılmıştır. Fakat aradan geçen 21 yıllık süreç sonunda nüfus artışı, araç sayısındaki



artış, şehre başka şehirlerden gelen araç sayısındaki artış gibi nedenlerden dolayı 2019 yılının son aylarında şehir merkezine yakın bazı kavşaklara 20 adet trafik lambası konulmuştur ([www.trthaber.com](http://www.trthaber.com), 20.06.2020). Sinyalizasyon sistemi kaldırıldıktan sonra özellikle 2015 yılına kadar şehir merkezinde ölümlü kazalar yılda bir ya da iki kez yaşanmaktadır. Bu kazaların sebebi de sinyalizasyon sisteminin yokluğuna alışkın olmayan ve şehir dışından gelen sürücülerdir. Son yıllarda şehir merkezine girişte yer alan büyük kavşaklarda yaşanan kazalardan dolayı sinyalizasyon sistemine ihtiyaç duyulmuş fakat şehrin merkezinde ve özellikle en işlek yeri olan Sakarya Caddesi ile hükümet konağı kavşağında hâlâ sinyalizasyon sistemi bulunmamaktadır.

Sinop'ta gerçekleştirilen mülakatlarda görüşmeciler ortak malların yönetilmesi ve ortakların trajedisi ilişkisini ortaya koyan değerli görüşler ifade etmişlerdir. Bu konuda bazı görüşmeciler;

Görüşmeci-O: *"...Trafik ışıkları kaldırılmadan önce ışıklarda uzun süre beklediğim anlar olurdu. Bu anlarda trafikte uzun kuyruklar oluşurdu. Işıkların kaldırılmasıyla bu karmaşa sona erdi..."*,

Görüşmeci-N: *"...Trafik ışıkları kaldırıldıktan sonra trafiğin akışı daha bir düzene girdi ve daha önce sıkça karşılaşılan trafikteki tartışmalar giderek azaldı..."*,

Görüşmeci-L: *"...Bir polis olarak şehir merkezinde trafik lambalarının olmaması bizlerin de işini kolaylaştırmakta... Sürücülerin ve yayaların saygı çerçevesinde bu düzene uyum sağlamaları günlük hayatı önemli derece de kolaylaştırmaktadır. En mutlu şehirler sıralamasında Sinop ilinin ilk sıralarda olmasında kendimce en büyük etken olarak da bunu görüyorum..."*,

Görüşmeci-K: *"...Sinyalizasyon sisteminin olmayışı şehrin havasını o kadar olumlu etkiliyor ki hem insanlar sokağa çıkınca huzurlu hem de başka şehirlerde olduğu gibi araçlar çok fazla ışıklarda bekleme yapmadığı için havaya kirli gazların salınımı daha az oluyor..."*,

Görüşmeci-J: *"...Şehir merkezinde sinyalizasyon sistemi olmadığından bu konuda devlet yapım, bakım ve onarım gibi maliyetlere katlanmamış oluyor. Bizler de trafik lambalarının olmadığı bir düzene alıştığımız için kırmızı ışıkta geçmek gibi bir durumla karşılaşmıyoruz. Bir emekli öğretmen olarak şehir merkezinde trafik kurallarını ihlal etmekten cezai işlem uygulanan hiç kimseyi tanımıyorum..."*

şeklinde görüşlerini ifade etmişlerdir.

Araştırmacının yaptığı gözlemlerden ve görüşmecilerin ifadelerinden de anlaşılacağı üzere şehir merkezinde sinyalizasyon sisteminin olmayışı zorunluluktan gelen bir durumdur. Şehir merkezinde yolların dar ve tek şerit oluşu 1998 yılında sinyalizasyon sisteminin kaldırılmasında ki en önemli etkendir. Çünkü özellikle şehir

merkezi sinyalizasyon sisteminin varlığını kaldırabilecek alt yapıya ve yerleşim düzenine sahip değildir. Sinyalizasyon sisteminin varlığında trafikte oluşan uzun kuyruklar trafiğin akışını olumsuz etkilemiştir ve zorunluluktan gelen bu sistem halk tarafından başarıyla uygulanmıştır. Şehrin en işlek caddesinde ve hükümet konağı kavşağında yapılan gözlemlerde araçların yavaş bir şekilde ilerlediği ve karşıdan karşıya geçmek isteyen yayaya yol vermeye büyük özen gösterdikleri gözlemlenmiştir.

## **DEĞERLENDİRME VE SONUÇ**

Ortak malların kullanımında sınırlamanın olmaması ve rekabetin olmasından dolayı ortak malların kullanımı çeşitli toplumsal sorunları beraberinde getirmektedir. Her birey söz konusu malları sınırsızca kullanma arzusu doğrultusunda hareket etmekte ve bireysel yararını ön planda tutmaktadır. Bireylerin, bireysel faydalarını maksimum yapma düşüncesiyle hareket etmeleri, toplumsal faydayı göz ardı etmeleri sonucunu doğurmaktadır.

Ortak malların kullanılmasında bireysel çıkarların göz önünde tutulması ortak malların yönetimine müdahale edilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu durumda devlet ortak malların yönetimine ya bizzat kendisi müdahale edecek ya da müdahale yetkisini piyasa aktörlerine bırakacaktır. Ortak malların kullanımına müdahale de bulunulmasıyla söz konusu kaynakların doğru bir şekilde yönetilmesi toplum yararına olacaktır. Toplum üyelerine bu kaynaklardan daha uzun süre yararlanma fırsatı verilecek ve toplumsal yararın artmasıyla daha uzun vadede toplumsal refahın daha üst seviyelere çıkması imkânı sunulacaktır.

Geçmişten günümüze varlığını koruyan ormanlar, göller, okyanuslar, avlanma sahaları, balık rezervi gibi daha birçok ortak maldan bahsedilebilir. Ortak malların faydasından toplumun tüm üyeleri sınırsız olarak yararlanabilir. Kullanımında herhangi bir kısıtlama olmadığından ortak malın aşırı kullanımı söz konusu olmakta ve ortakların trajedisine sebep olmaktadır.

Çalışma kapsamında araştırma bölgesi olarak Alanya ve Sinop seçilmiştir. Yapılan araştırmanın tarafları Alanya'da balıkçılar ve Sinop şehir merkezinde trafikle bağı olan halktır. Alanya'daki balıkçılık ve Sinop'taki şehir içi trafik düzenlemesi farklı iki alandır. Bu iki alanı bir noktada birleştiren ise iki alanın da ortak mal özelliği taşıyor olmasıdır. Her iki bölgede de ortak malların yönetilmesi ve ortakların trajedisi ilişkisi araştırılmıştır.

Araştırmadan elde edilen bulgular iki araştırma bölgesinde de ortakların trajedisi sorunu, geliştirilen zekice yöntem sayesinde başarıyla ortadan kaldırılmıştır. Bu sorunu aşmayı kolektif şekilde hareket etmelerine borçludurlar. Her iki bölgede de grup halinde işbirliği yapmaları, yapılan düzenlemeyi başarıya ulaştıran önemli etkenlerden birisidir. Ayrıca bu sorunun çözümünde minimum devlet müdahalesi ile birlikte büyük pay piyasa ekonomisi aktörlerine aittir.

Ortak mallar aşırı zarar görmeleri durumunda yenilenmesi zor olan kaynaklardır. Ortak malların aşırı kullanımına bağlı olarak yok olması tehlikesinden dolayı yönetimini devlet bizzat kendisi üstlenmekte ve kolay kolay özel sektöre bırakmamaktadır. Fakat araştırma bölgeleri olan Alanya ve Sinop'ta bu durumun istisnaları görülmektedir. Her iki bölgede de mecburiyetten ortaya çıkan düzenlemelerin yönetimini devlet piyasa ekonomisi aktörlerine bırakmış ve piyasa ekonomisi aktörleri de bu görevi başarıyla yerine getirmektedir.

Yapılan araştırmanın bulgularından hareketle her iki bölgedeki düzenlemelerin ortak noktalarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- ✓ Hem Sinop'ta hem de Alanya'da gerçekleştirilen düzenlemede ilgili taraflar bu düzenlemeleri başarılı bir şekilde benimsemişler ve uygulamışlardır.
- ✓ Her iki bölgede de yapılan düzenlemeler planlı değil zaruretten doğan düzenlemelerdir: Sinop'ta şehrin altyapı sorunları ve şehir merkezinde yolların dar olması gibi sorunlar; Alanya'da ise balıkçılar arasında yaşanan anlaşmazlıklar gibi nedenlerden dolayı ortaya çıkan mecburi düzenlemeler olması.
- ✓ Her iki bölgede de düzenlemeler öncesi bireysel çıkarlar söz konusuysen; düzenlemeler sonrasında toplumsal çıkarlar söz konusu olmuş ve bunu da başarıyla gerçekleştirmişlerdir.
- ✓ Her iki bölgede de ortaya çıkan sorunun çözümünde minimum devlet müdahalesi ile birlikte büyük pay piyasa ekonomisi aktörlerine aittir.

Ortak malların yönetilmesinde ortakların trajedisi sorununu ortadan kaldırma noktasında başarılı olan iki bölgedeki örnekler incelenmiş ve araştırılmıştır. Tüm ekonomik faaliyetlerde olduğu gibi ortak malların yönetilmesinde de kamu ekonomisi ile piyasa ekonomisinin iyi planlanmış ve araştırılmış bir noktada denge sağlayabileceği sonucuna varılmıştır. Bu noktada devletin, ortak malların yönetimini tam olarak piyasa ekonomisine bırakmayıp regülasyon görevini devam ettirerek piyasanın daha verimli ve daha etkin hale getirebileceği sonucuna varılmıştır. Ayrıca bu başarılı uygulamaların devletin yükünü hafiflettiği de söylenebilir. Alanya'da balıkçılar arasında ve Sinop'ta şehir içi trafiğinde ortaya çıkan anlaşmazlıklar başarılı olan bu düzenleme sayesinde ortadan kaldırılmıştır. Hem Alanya'da balık rezervi (avlanma sahası ve balık rezervi) hem de Sinop'ta şehir içi trafiğin yönetilmesi (karayolu trafiği) piyasa aktörleri tarafından başarıyla gerçekleştirilmiş ve ortakların trajedisi sorunu ortadan kaldırılmıştır.

Özetle Türkiye'de Ostrom'un önerdiği yaklaşıma uygun iki örnek üzerine vaka çalışması yapılan bu çalışmada, her iki uygulama da Türkiye'de ortak malların piyasa aktörleri tarafından başarıyla yönetilmesine örnek olarak gösterilebilir. Her iki örnekte de bulgular, minimum devlet müdahalesi ile ortak malların ortakların trajedisi olmadan başarıyla kullanıldığını göstermektedir.

## **KAYNAKÇA**

- Baden, J. A. & Noonan, D.S. (1998). *Managing The Commons*, Indiana: Indiana University Press.
- Berkes, F. (1986). Local-level Management and The Commons Problem: A Comparative Study of Turkish Coastal Fisheries, *Marine Policy*, 10, 215-229.
- Berkes, F. ve Kışlaloğlu, M. (1989). A Comparative Study of Yield, Investment and Energy Use in Small-Scale Fisheries: Some Considerations for Resource Planning, *Fisheries Research*, 7, 207-224.
- Buck, S. J. (1998). *The Global Commons: An Introduction*, Washington: Island Press.
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of Commons. *American Association for Advancement of Science*, 162, 1243-1248.
- Hardin, G. (2005). The Tragedy of Commons. In D. R. Henderson (Eds.), *The Concise Encyclopedia of Economics* (pp. 497-499), Ann Arbor: Univ. Mich. Press.
- Lessig, L. (2001). *The Future of Ideas : The Fate of The Commons In A Connected World*, New York: Random House.
- Ostrom, E. (1988). Institutional Arrangements and the Commons Dilemma. In V. Ostrom, D. Feeny & H. Picht (Eds.), *Rethinking institutional analysis and development: Issues, alternatives, and choices* (pp. 103-139), San Francisco: Institute for Contemporary Studies Press.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. New York: Cambridge Univ. Press.
- Ostrom, E. (1999). Coping with Tragedies of the Commons. *Annual Review of Political Science*, 2, 493-535.
- Ostrom, E., Gardner, R. & Walker, J. (1994). *Rules, Games and Common-Pool Resources*. Ann Arbor: Univ. Mich. Press.
- www.trthaber.com, 20.06.2020, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/sinop-trafik-lambasi-olmayan-il-unvanini-kaybetti-446100.html>.