

## Enerji İstatistik Notu 60: Türkiye Petrol Talebi Nerede Duracak?

Tek cümle: “Türkiye petrol talebinin hangi noktada doygunluğa ulaşacağı konusunda 1.8 mv/g ilk seviye, 2.4 mv/g ise ikinci seviye olarak görülmektedir, yani bugünkü talebin 2 katı.”

Bariş Sanlı, [barissanli2@gmail.com](mailto:barissanli2@gmail.com)

Türkiye petrol talebinin önce hızla 1 mv/g’i (milyon varil/gün) sonra da 1.2 mv/g’ü aşması düşündürücüdür. Son dönemde, çok düşük bir kredi kullanımı ile Türkiye tarihinin araba satış rekorunun kırılması, pek çoğumuzun insandan çok araba gördüğü gerçeği, petrol talebi dinamiklerini tekrar düşünmeyi zorunlu kılmaktadır. Bu notun konusu Türkiye petrol talebinin geleceğidir. Yöntem olarak bir önceki nottaki elektrik talebinde kullanılan yöntem kullanılmıştır. İlgili Jupyter notebook’da github adresinden ulaşılabilir<sup>1</sup>.

Petrol talebinde bazı kısımlar var ki, çok tartışmalıdır. Örneğin askeri petrol talebi gibi. Bu talebin elektriğe geçip geçemeyeceği tartışılır. Genelde NATO ülkeleri için ülke talebinin %10’u demek bir başlangıç tahmini olarak düşünülebilir. Ayrıca petrokimya talebi var. Mesela Petkim, Petrokimya rafinerisi Türkiye talebinin %15’ini karşılıyor ki, aslında tüm Türkiye petrokimya talebinin karşılanması, petrol talebinin %20’sine denk gelebilir. Bunun üzerine Türkiye gibi bir ülkenin kimyasal üretiminde de ilerlemesi bu talebi arttıracaktır. Ayrıca jet yakıt talebi gibi kalemlere de bakınca iş biraz daha büyüyor.

Diğer taraftan elektrikli arabaların asıl etkilediği benzin-LPG segmenti ise 200.000 v/g civarında kabul edilse, ortada elektrifikasyona gidemeyecek yüklü bir petrol talebi kalıyor. Bu işin teorisi tabii ki.

Pratiğe geldiğimizde ise işler çok daha kötüye gidiyor. Tüketicinin mobiliteye verdiği önem çok büyük. Daha büyük arabaların talep görmesi, bir çok verimlilik etkisini yavaşlatıyor. Ayrıca vergilerin etkisinin azalması ile talep hızlanmışa benziyor. Ayrıca akaryakıt fiyatlarının enflasyon etkisi konusunda da yapılan çalışmalarda ciddi yanlışlar olabilir. Bunun temel sebebi de Türkiye’de “araba sahipliği” maliyeti yüksek olduğundan, tüketici her ne kadar “km de ne yakıyor” hesabı yapsa da, fiili durumda yakıt fiyatları ana belirleyici olmaktan çıkabilmekte, yakıtın bağlı olduğu teknoloji değişimi (dizel araçların üretilmemesi vs) esas olabilmektedir. Bir arabayı hiç kullanmamanın yıllık sabit giderlerinin kaç km’lik yakıta denk geldiği önemli bir kriter olabilir.

Bu sebeple elektrikli araba şarj bedellerinin de araba talebi esnekliğine etkisi düşük olabilir. Çünkü bu arabaları alabilen kesim zaten orta-üst kesimdir. Arabalar da zaten nispeten çok daha pahalı arabalardır. O arabayı alabilecek durumda olan insanların da fiyat esnekliği düşünüldüğü kadar yüksek olmayabilir. Esas olan toplam araba sahipliği bedelidir. Yakıt kısmında da etkili olan parametre, yakıt giderlerinin gelir içindeki payının değişimi olarak görülebilir.

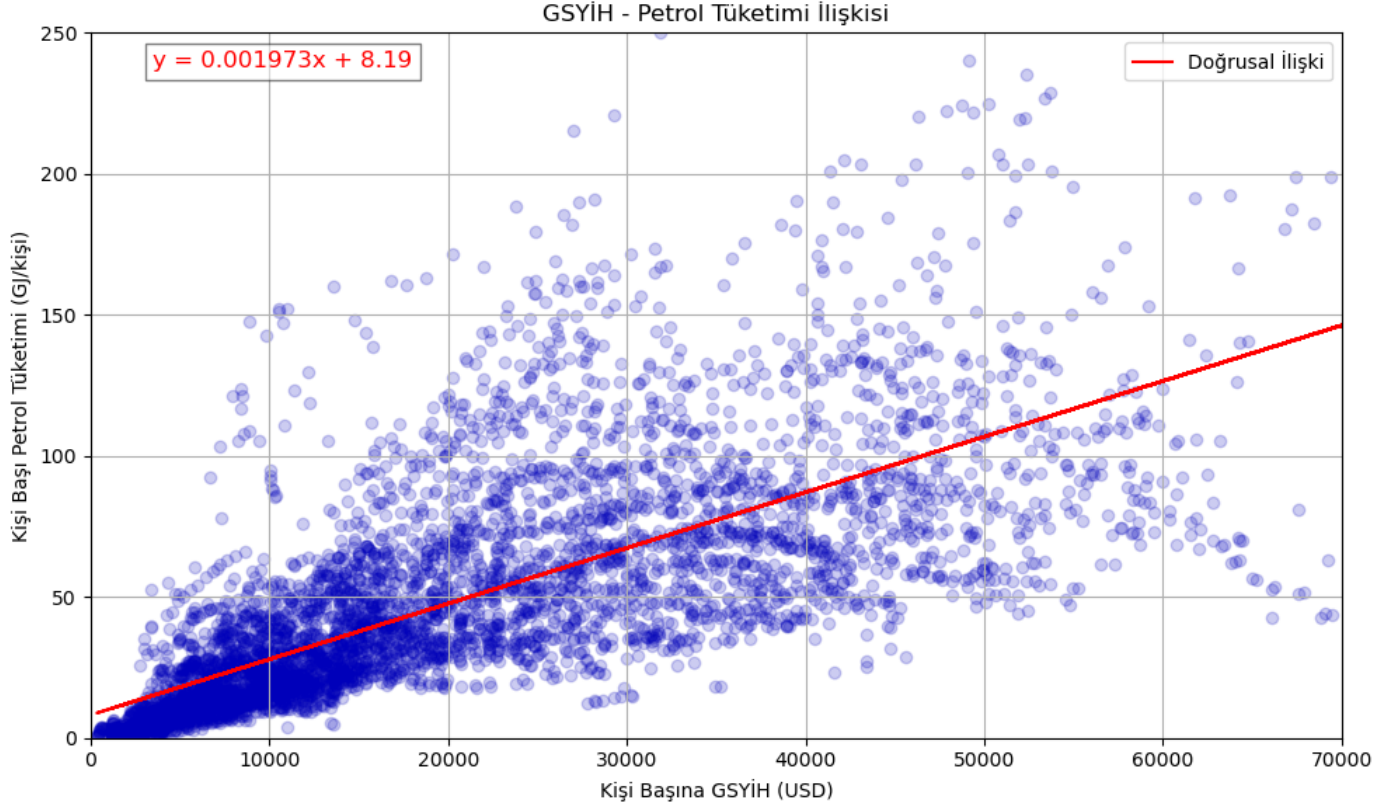
Son kısımda ise dikkat edilmesi gereken son nokta var. Günlük hayatta, ham petrol fiyatlarının artıp düştüğü haberleri daha çok karşımıza çıkıyor. Fakat son dönemde daha da karışan bir durum olarak yakıt fiyatının etkisi ham petrolün önüne geçti. Bir örnek vermek gerekirse, EIA Kısa Dönemli Enerji Görünümünde<sup>2</sup> 2024, 2025,2026 için Brent petrol fiyatı sırasıyla 81, 74, 66 \$/varil olarak tahmin edilirken, benzin fiyatı (ki ABD’de yüksek vergiler yok) 3.3, 3.2, 3.1 \$/gallon olarak tahmin edilmiştir.

<sup>1</sup> <https://github.com/barissanli/ein/>

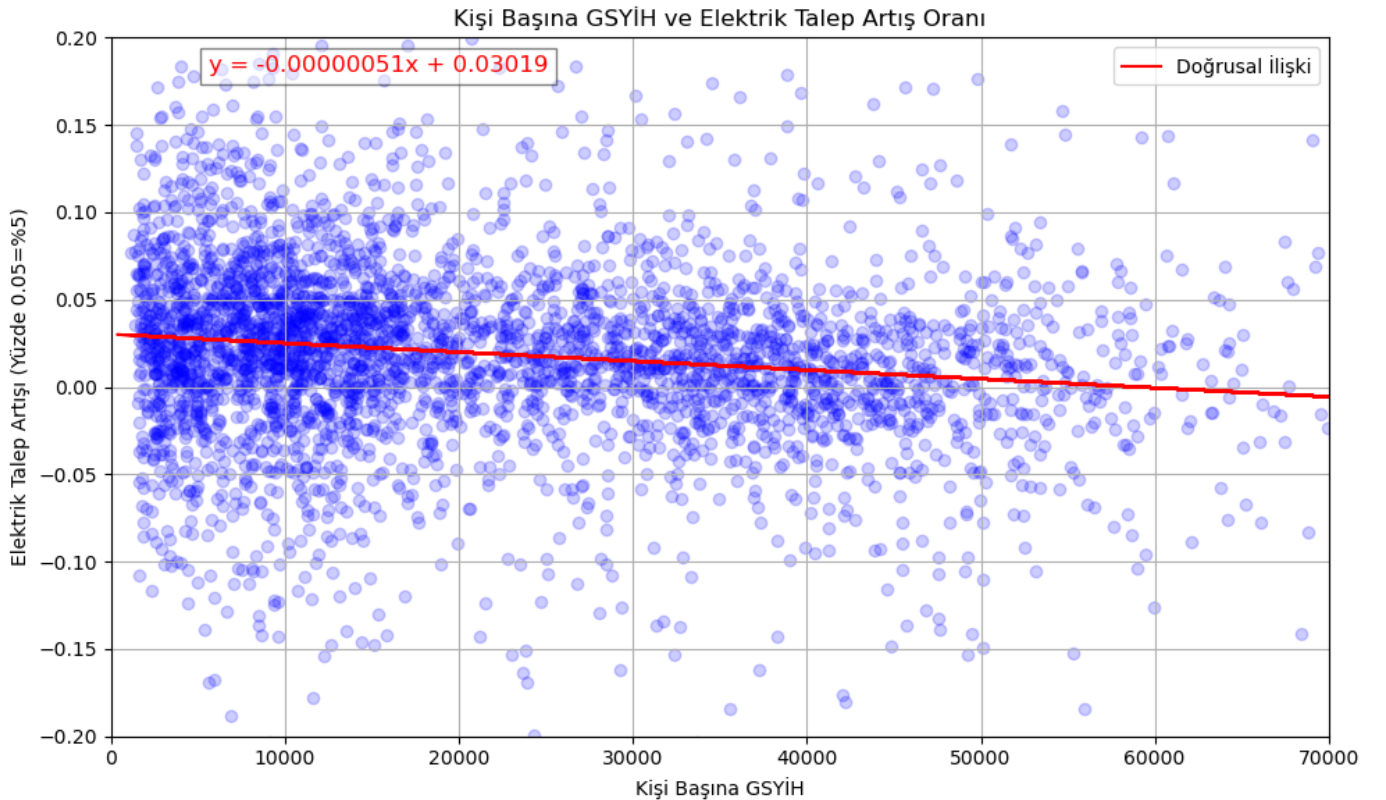
<sup>2</sup> <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>

Yani ham petrolde %10'lara varan düşüş, rafineri marjları vs sebebi ile benzin tarafında %3 düşüşe dönmektedir. Vergilerin yüksek olduğu ülkelerde ise bu daha da düşük olacaktır.

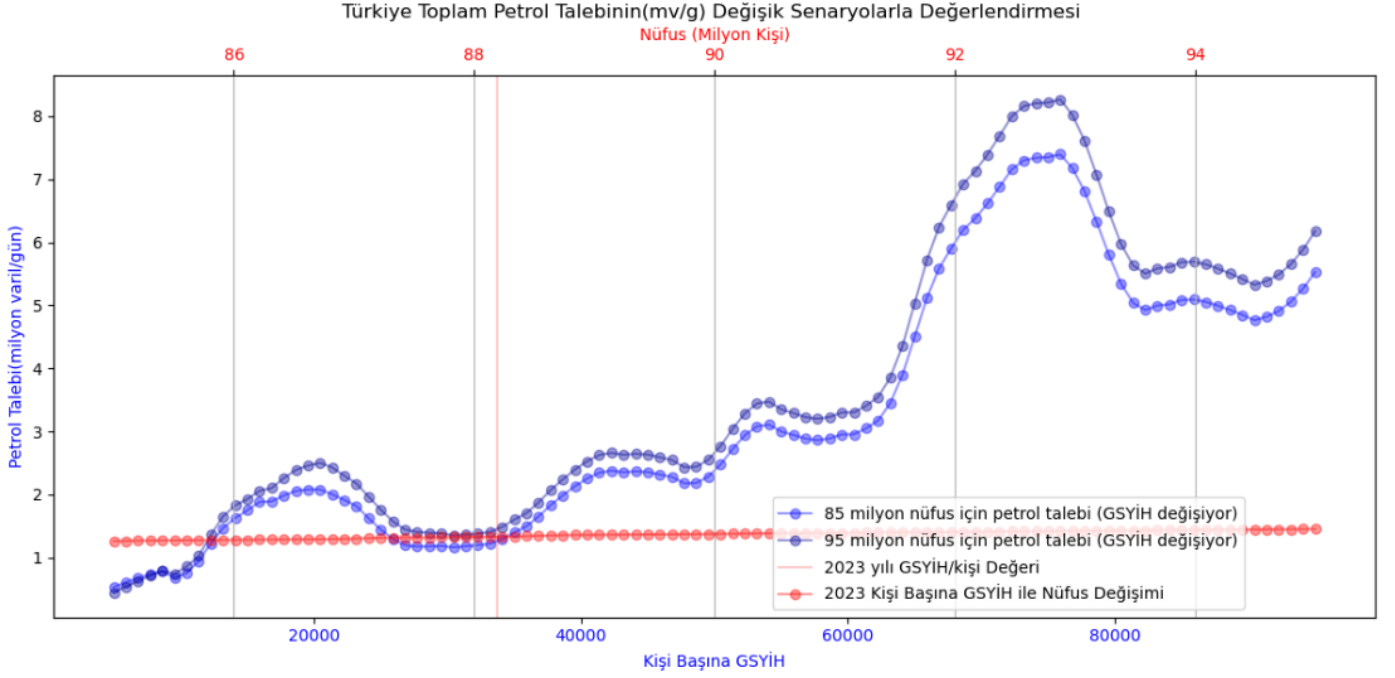
Veri setimize geri dönersek, kişi başına petrol talebi ile kişi başında GSYİH arasında çok net bir ilişki bulunmaktadır. En kötü ihtimalle mal ve hizmetlerin hareketliliği bir ekonomik büyüklük getirmektedir.



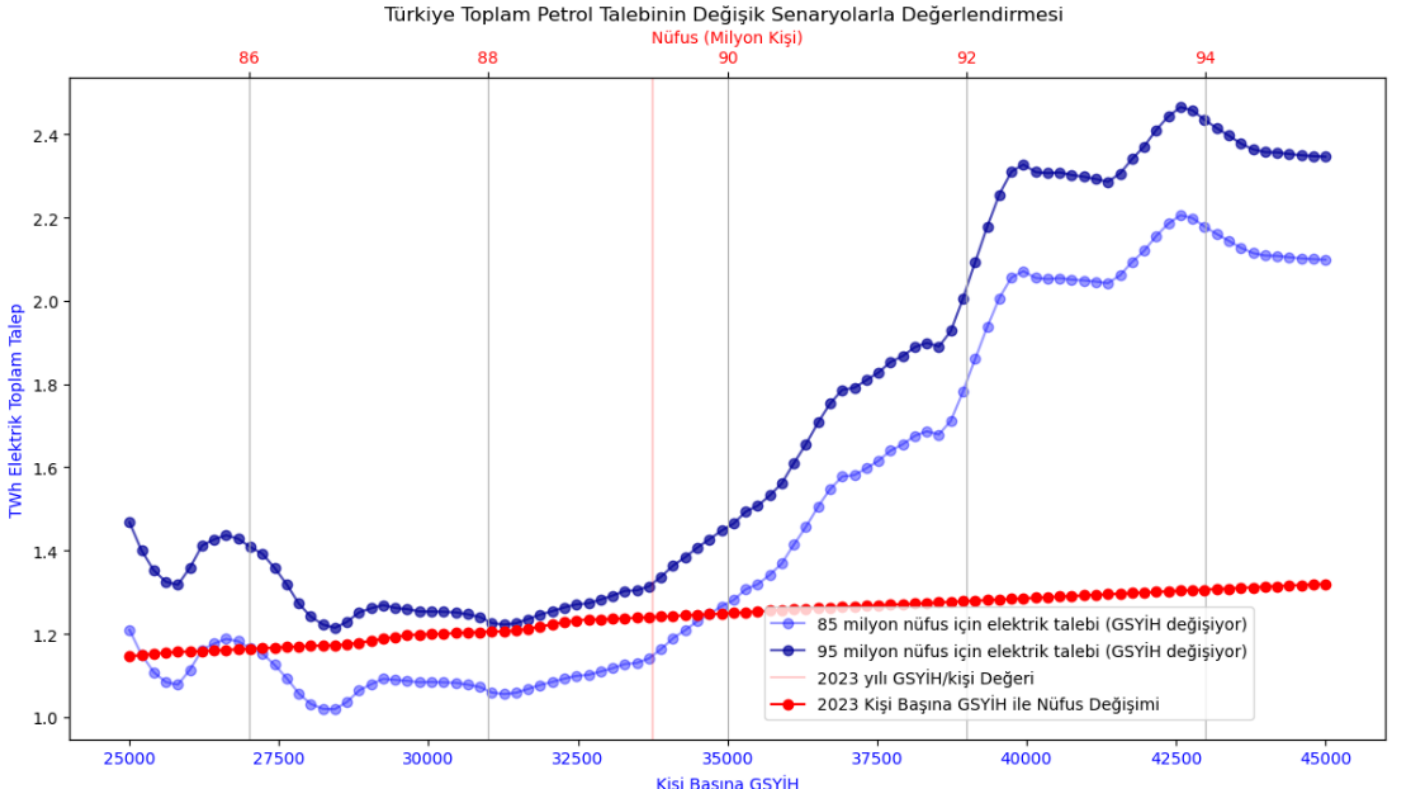
Ayrıca kişi başına gelir arttıkça %3'den aşağı doğru talep düşmektedir.



Peki ana sorunsala geri dönersek, dünyadaki tüm ülkelerden elde edilen verilerden Türkiye için nasıl bir petrol talebi-gelir ilişkisi çıkıyor? Aşağıdaki grafikte 85 milyon ve 95 milyon nüfuslar için gelire göre petrol talebi görülebilir. En yüksek talep olan kısımlar petrol üreticileri olduğundan ihmal edilebilir.



Elektrikte de olduğu gibi Türkiye'nin olduğu gelir seviyesi ilginç bir noktadadır. GSYİH/kİŞİ verisi satın alma paritesine göre hesaplanan Energy Institute<sup>3</sup> verisidir. Türkiye'nin gelir seviyesine bakarsak, petrol talebinin ekonomik büyüme ile artmaya devam etmesi öngörülmektedir.



<sup>3</sup> <https://www.energyinst.org/statistical-review/resources-and-data-downloads>

Bir diğ er soru olarak Türkiye petrol talebinin hangi noktada doygunluğa ulaşacağı konusunda 1.8 mv/g ilk seviye, 2.4 mv/g ise ikinci seviye olarak görülmektedir. Yani bugünkü talebin 2 katı. Tüm bunlar büyük bir petrol ve gaz  reticisi (OPEC  lkesi) olmadığımız durumlarda geçerlidir.

Elektrikli arabalar bu talebi ne kadar değiştirir. İlk etapta 0.2 mv/g tüm benzin-LPG'li araçların geçişi ile olabilir. Ama araba talebinin artmaya devam edeceği grafikte görüldüğü gibi, 2024 yılında da yüksek kredi faizlerine rağmen gerçekleşmiştir.

Yani model doğruysa ki, tüm modeller gibi garanti yanlıştır, petrol talebi tekrar hızlanma aşamasında da olabilir. Elektrikli araç talebi bunu biraz terbiye etse de, daha çok uçmak, daha çok seyahat etmek gibi taleplerin durduğunu görmüyoruz.

Bu sebeple, petrol talebindeki büyümenin yakın zamanda durmasını beklemek için henüz erken.