

AKARYAKIT TALEBİ YAVAŞLAR MI?

ÖZET:

Geçtiğimiz [Q raporlarında](#) Türkiye'deki akaryakıt tüketim dinamikleri incelenerek hızla artan bir akaryakıt talebi olduğu anlatıldı. Bu talebin artma sebeplerinden birkaçı; hızlanan ekonomi, artan turizm, artan karayolu taşımacılığı ve orta sınıfın araba seçimleridir. Araba seçimleri aynı zamanda tüketicinin zenginliğinin bir göstergesi olabilir. Tüketici artık küçük arabalar yerine büyük arabalar tercih ediyor ise bunun getireceği maliyetleri göze almış ve ekonomik olarak daha optimist bir çizgide kabul edilebilir. Tabii ki bunların hepsi subjektif çıkarımlardır. Bu Q raporunda, akaryakıt talep artışındaki önemli etmenlerden biri olan Türkiye'de otomobil tercihlerinin nasıl değiştiği detaylandırılacaktır.

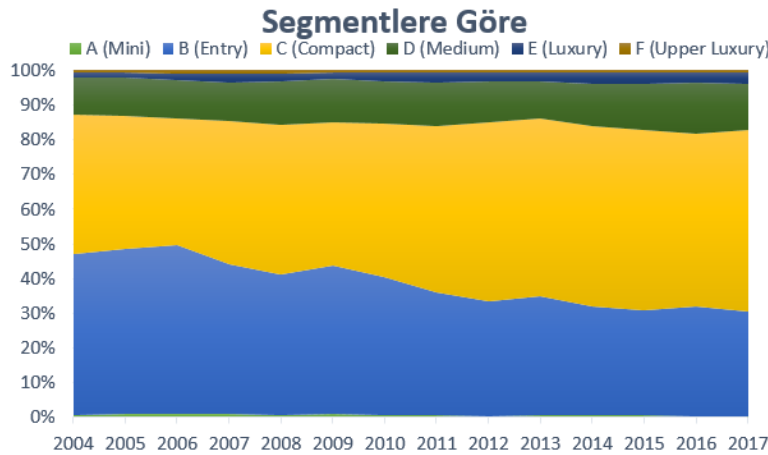
YÖNTEM:

Otomotiv sektörü Türkiye'deki başat sektörlerden olduğu için sektörle ilgili çokça veri kaynağı vardır. Bu raporda, grafikler için Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD)'nin [Pazar-Model dökümleri](#) verileri kullanılmıştır. Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği(TAYSAD) ve Otomotiv Sanayii Derneği(OSD) gibi diğer kuruluşlar da incelenmiştir.

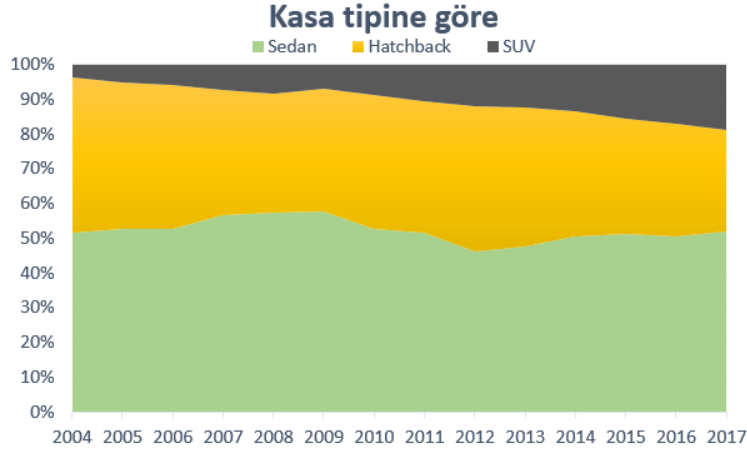
ODD'nin yıl sonu excel tablolarından (genellikle Aralık ayı) araçların segment detaylarına bakılmıştır. Tüm yıllar için toplam yıllık rakamlar alınırken, sadece 2016 yılı için Ocak-Kasım verisine erişilebilmiştir. Son kısımda da [TSKB Otomotiv sektör raporu](#) kullanılmıştır.

ANALİZ:

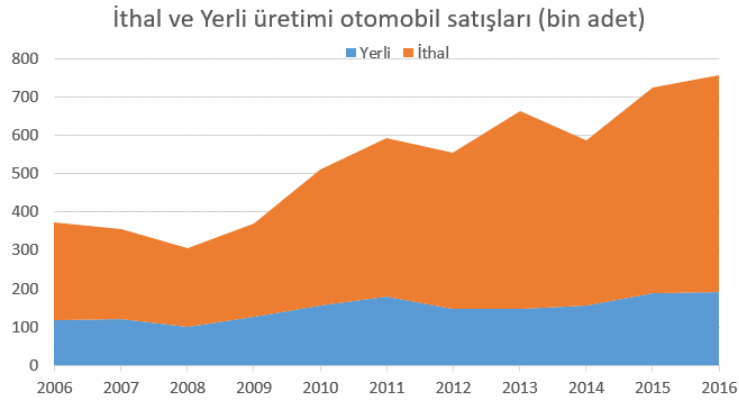
Türkiye'de, özellikle 2006 yılından itibaren, giriş seviye (B) araç sınıfından kompakt (C) sınıfına doğru hızlı bir kayma gözlemlenmektedir. Özellikle ekonomik olarak durağan yıllarda tekrar B segmentine düşüş olmakta ama sonrasında hızlıca toparlanmaktadır.



Kasa tipine göre baktığımızda ise, SUV olarak bilinen sportif arazi araçlarının paylarının hızla arttığı görülmektedir. 2004 yılı satışlarının %4'ü SUV iken bu rakam 2017 yılında %18'e yükselmiştir.



Bir taraftan büyük araçlara talep artarken diğer taraftan daha çok yakıt tüketen araçların payında da hızlı bir artış vardır. Bunun sebeplerinden biri de, elektrikli araç piyasasının dinamiklerini de anlamamızı sağlayabilecek olan, satışa sunulan model-tip sayısının satış miktarıyla ilintili olmasıdır.



Diğer taraftan, daha büyük arabalarla birlikte ithal otomobillerin daha çok rağbet gördüğü bir düzleme girildiği de görülmektedir. Ne kurdaki yükselme ne de petrol fiyatlarındaki artış bu trendi tersine çevirememektedir.

SONUÇ:

TSKB raporunun 72.sayfasındaki Tablo 13'te, sanayi üretim artışı araç talebini etkileyen en önemli pozitif etken; Euro, vergi ve faiz ise en önemli negatif etken olarak gözlemlenmektedir. Petrol fiyatları ise hem girdi hammaddelerini (plastik vs.) hem de talebi etkilemektedir. Brent fiyatındaki %10'luk artış, otomobil talebini %3,4 düşürmektedir. Yukarıda anlatmaya çalıştığımız gibi ithal ve büyük otomobil talebi muhtemelen bir süre daha artmaya devam edecektir. Aslında son 3 yıldır güçlenen bu talep, araç üreticilerinin yakıt tüketimi konusunda tüketicileri hatalı bilgilendirmeleri ile daha da artmaktadır. Araçların ilanlardaki tüketim değerleri düşerken gerçek hayattaki tüketim değerleri aynı hızda düşmemektedir.

Bu trend benzer şekilde devam ederse, akaryakıt talep artışının bir anomali değil, bir norm olduğu döneme girmiş olduğumuzu söyleyebiliriz.

Bu raporda yer alan görüşler Çalışma Grubu üyelerimize ait olup, DEK-TMK'nin resmi görüşü değildir. Rapordan kaynak gösterilmek şartı ile alıntı yapılabilir. Raporun tamamı ya da bir kısmı izinsiz yayımlanamaz.