

ULAŞTIRMA EMİSYONLARI ELEKTRİK ÜRETİM EMİSYONLARINI NE ZAMAN GEÇTİ?

ÖZET:

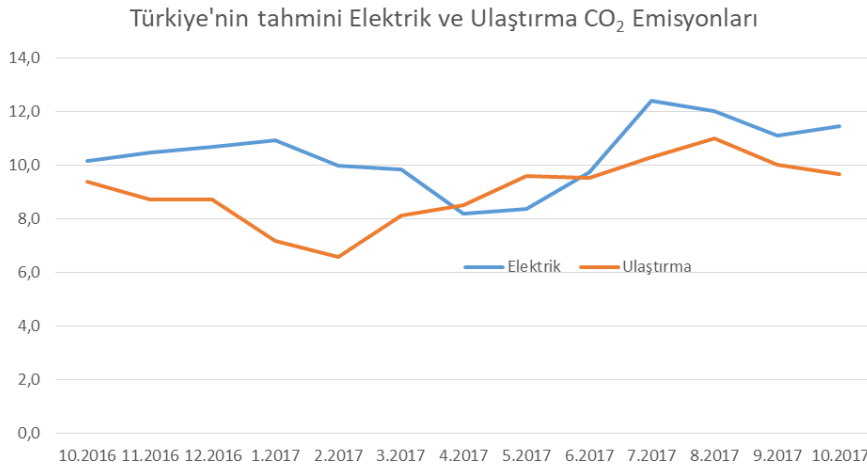
Geçtiğimiz gün bir iklim değişikliği tartışmasında, bir taraf linyit santrallerini anlatırken, diğer taraf da “kapatın santralleri” diyordu. Eğer Türkiye’nin emisyonlarına bir bütün olarak bakılacak ise, aslında önlemlerin önemli bir kısmının elektrik üretimi kadar ulaşırmada da alınması gerektiği düşünülmelidir. Ama her şeyden önce hangi kaynağın emisyonların ne kadarından sorumlu olduğu ortaya konulmalıdır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) basın bültenlerinde ulaştırma ve enerji emisyon miktarları tek bir kalem altında toplanarak “enerji” diye verilmektedir. Bu hesap ulaşırmayı enerji sektörünün içerisinde eritmektedir. Türkiye’deki tüm linyit santralleri kapatılsa dahi, Türkiye’nin emisyonları %15’ten fazla düşemez. Artan petrol talebi ile ulaştırma emisyonlarının son 1 sene içinde elektrik emisyonlarını yakaladığı ve geçtiği aylar olmuştur. Türkiye’de emisyon artışının son 2-3 senedeki ana sebebi ulaştırma sektörüdür. Böyle devam ederse, ulaşırmayı emisyon tahtından kimse indiremeyecektir.

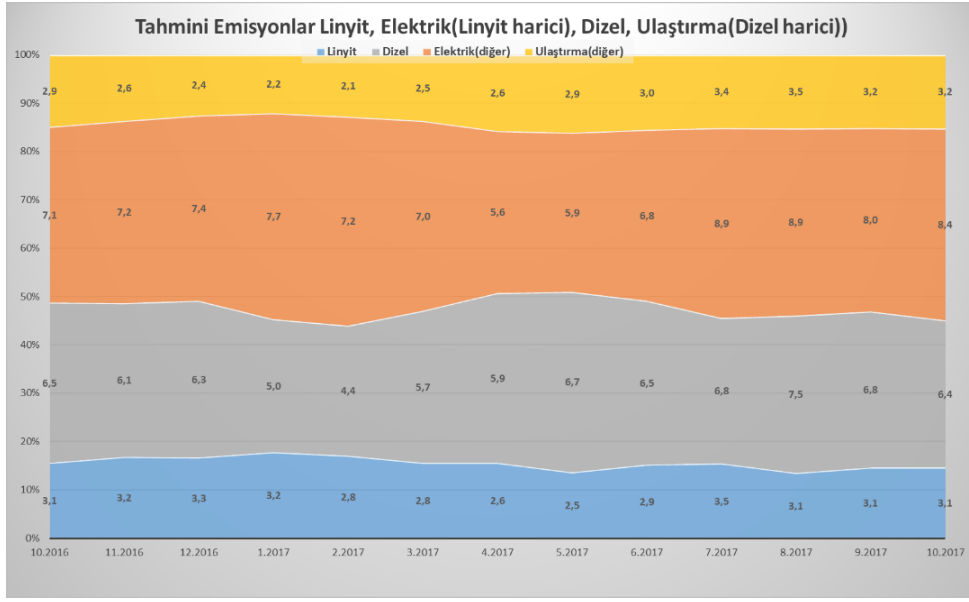
YÖNTEM:

Bu çalışmada çoklu veri kaynakları kullanılmıştır. Akaryakıt ve petrol ürünleri tüketimi JODIDB.org üzerinden alınmıştır. Buradan alınan yakıt rakamları bin varil/gün olduğundan her bir ay için toplam emisyon o aydaki gün sayısı ile çarpılarak bulunmuştur. Emisyon faktörlerinde ABD Çevre Koruma Ajansı (EPA)’nın [emisyon faktörleri](#) kullanılmıştır. Türkiye’de elektrik üretimine dair emisyonlarda Deloitte’un “[Linyit Kömürü Sahalarının Ekonomiye Kazandırılması](#)” raporundaki rakamlar kullanılmıştır. Elektrik üretim rakamları da [EPIAŞ Şeffaflık platformu](#)ndan alınmıştır.

ANALİZ:

İlk olarak, Türkiye’nin emisyon hesabında ulaştırma (petrol ürünleri hariç) ile elektrik üretiminden kaynaklanan emisyonlar karşılaştırılmıştır. Tüm petrol ürünleri emisyonu, elektrik kaynaklı emisyonların %20 üzerinde bulunmuştur. Petrol, 2016 denge tablosunda da en büyük ana birincil enerji kaynağıdır.





Daha spesifik olarak alt kalemlere bakıldığında ise yerli kömür ve ulaştırma daha kolay kıyaslanabilir. Tüm sene boyunca, dizel emisyonları linyit emisyonlarının neredeyse iki mislidir. Dizel emisyonları iki ay diğer elektrik emisyonlarının (ithal kömür ve doğalgaz toplamının) da üzerindedir. Türkiye'nin en büyük ithal kaynaklı emisyon kalemi dizeldir.

Türkiye'deki tüm linyit santrallerini kapatmak ile ulaştırma sektörünü %30 verimli hale getirmek emisyon azaltımında neredeyse aynı etkiyi yaratmaktadır. İthal kömür ve doğal gaz da elektrik emisyonlarının kalanını teşkil etmektedir.

SONUÇ:

Enerji konularında çalışırken, bazen çok net görünen bir sonuç, sayılar ortaya döküldüğü zaman o kadar net olmamaktadır. Türkiye'de geçtiğimiz [Q raporlarında](#) da belirttiğimiz gibi, enerji sektörünün ve emisyonlarının itici gücü ulaştırma ve petrol tüketimidir. Türkiye'nin petrol talebi 1.2 mv/g'lere gelmiş, araç sahipliği önemli miktarda artmış, hatta son 5 yılda petrol en yüksek hızla artan talep kalemi olmuştur.

ABD'de bu sene görülen ulaştırma emisyonlarının elektrik üretim emisyonlarını geçmesinin Türkiye'deki karşılığının test edilmesi gerekirdi. Bu Q raporunda, aylar bazında, uluslararası kaynaklar ile elektrik kaynaklı emisyonlar mı yoksa ulaştırma kaynaklı emisyonlar mı daha büyük bir sorun teşkil ediyor ona bakıldı. Emisyon tartışmaları adaletli yapılacak ise kömür santralleri sorunun üçte biri, ama ilginin %80'idir. Emisyon artışının en düşük kısımlarından biri kömür iken, emisyon artışının en büyük sebebi ulaştırmaya ilgi duyulmamaktadır.

Türkiye'nin emisyonların üçte biri kömür (liniyit ve ithal kömür), %45'i ise ulaştırma kaynaklıdır. Emisyon tartışmalarında kömür santrallerine bakarken, arka plandaki diğer emisyon kalemlerine de dikkat etmek faydalı olacaktır.