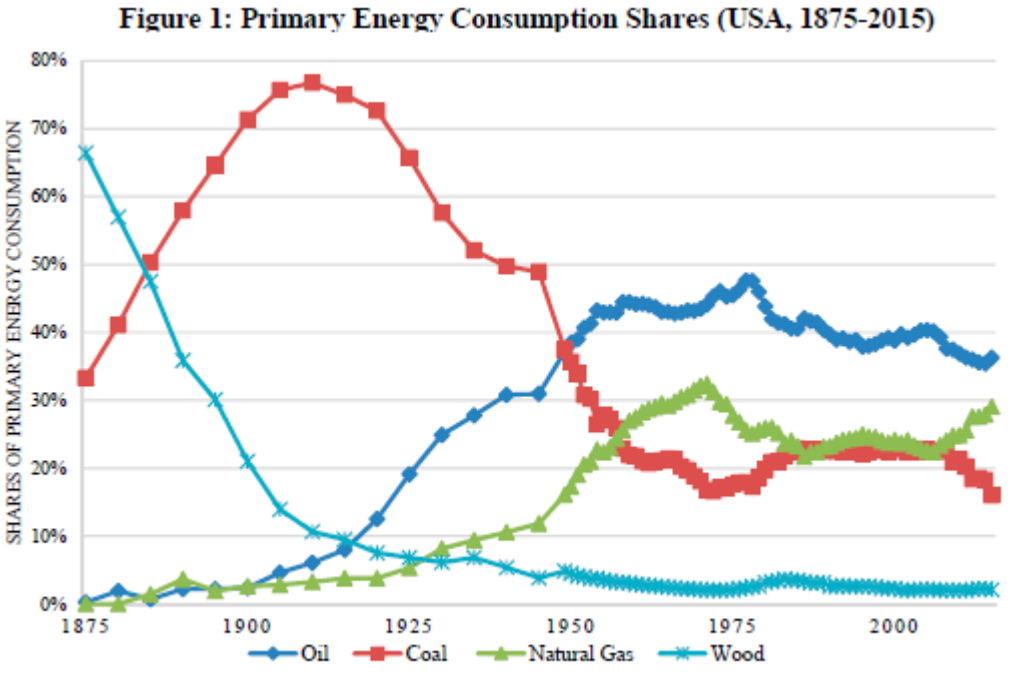
Cherif, Hasanov ve Pande (2017) enerji sektöründeki geçmiş değişimi inceleyip gelecek değişimler konusunda kestirimlerde bulunuyor. Bir yandan ulaşım ve taşımacılıkta hayvanların kullanımından motorlu arabaların kullanımına geçişe bakıp motorlu arabalardan elektrikli arabalara geçiş sürecinin nasıl olabileceği konusunda kestirimlerde bulunuyorlar. Diğer yandan başat enerji kaynağı olarak odundan kömüre geçiş sürecine ve kömürden petrole geçiş sürecine bakıp ağırlıklı olarak petrole dayalı olan enerji sektörünün var olan yapısından yenilenebilir kaynaklara dayalı yeni yapıya nasıl bir süreçte geçileceği konusunda kestirimlerde bulunuyorlar.

Cherif, Hasanov ve Pande (2017) ABD'nde önce 1850 ile 1895 yılları arasında kömürün ana yakıt olarak odunu, sonra 1910 ile 1955 yılları arasında petrolün kömürü tahtından indirdiğini gösteriyor. 1850 yılında yakacak olarak odunun payı %90, kömürün payı %9 iken 1895 yılında bu oranlar sırasıyla %30 ve %65 oldu. 1910 yılında yakacak olarak kömürün payı %77, petrol ve doğal gazın birlikte payları %9 iken 1895 yılında bu oranlar sırasıyla %28 ve %65 oldu.



Birincil Enerji Tüketim Payları ABD-1875-2015

Şimdilerde petrol, karayolu taşımacılığında yakıt olarak baskın niteliktedir. Elektrikli arabaların motorlu arabaların yerini almasıyla birlikte bu durum değişecek gibi gözüküyor. Cherif, Hasanov ve Pande (2017) elektrikli arabaların, OECD ülkelerinde hızlı uyum senaryosuna göre 2040 yılında yavaş uyum senaryosuna göre 10 15 yıl daha karayolu taşımacılığında başat yakıt olacağını kestiriyorlar. OECD'ye dahil olmayan ülkelerin de en geç 10 yıl gecikmeyle bunları izleyeceğini öngürüyorlar.

Global petrol talebinin %57'sinin taşımacılık sektöründen geldiği göz önüne alındığında ki bu oran ABD için %76, petrol talebinde taşımacılık alanındaki bu teknolojik değişime bağlı değişiklikler beklenir. Cherif, Hasanov ve Pande (2017), talepte olağanüstü düşüşler bekliyorlar ve hızlı uyum senaryosuna göre 2040 yılında (diğer mallar 2015 fiyat düzeyinde olacak biçimde düzeltildiğinde) petrolün fiyatının 15 dolar civarında olacağını tahmin ediyorlar. Yavaş uyum senaryolarında 10 15 yıllık gecikme olsa da bu sonuç kaçınılmaz gözüküyor.

Önümüzdeki on yıl içinde petrol talebinde düşüş olmasa bile 2020'li yılların sonuna doğru hissedilir biçimde düşüşün başlayacağı ve 2040'lı yılların başlarına kadar hızlı uyum senaryosuna göre ciddi biçimde, yavaş uyum senaryosuna göre az da olsa petrol fiyatlarında düşüş olacağı bekleniyor. Her halükârda, bir kaç on yıl içinde "karayolu taşımacılığında aslen tek yakıt kaynağı olma rolünü kaybeden petrol, artık «kara altın» olarak değerlendirilemeyecektir." Cherif, Hasanov ve Pande (2017, s.28)

Tüm dünyadaki kanıtlanmış petrol rezervleri, EIA'ya göre 2017 yılının başı itibariyle 1,727, OPEC'e göre 2015 yılının sonu itibariyle 1,482 ve BP'ye göre 2015 yılı sonu itibariyle 1,698 trilyon varildir; günlük petrol tüketimi de 2015 yılında 95 milyon varildi. Bilinen petrol rezervleri tüketim bu düzeylerde olduğu sürece 50 yıl kadar talebi karşılayacak düzeyde. 25 yıl içinde talepte radikal düşüşler bekleniyor. Dünya için ufukta petrol rezervlerinin yetersizliğinden dolayı ortaya çıkacak bir enerji dar boğazı gözükmüyor. Ama petrolün «kara altın» olma niteliğini kaybetmesi, kaderini petrole ve "petrol üreticileri"ne bağlayanlar için elbette kötü haber.

Petrol sektörü, artık hızla büyüyen dünya ekonomisinde göreli olarak küçülen, gittikçe önemini yitiren bir sektördür.

Hızla büyüyen dünya ekonomisinde ülkemizin büyüyen bir payla yerini alması için uğraşmak yerine küçülen küçük işlerden bir şeyler tırtıklamaya çalışanların devlet yönetimine ve ekonomiye hakim olması, ülkemizi nereye götürür?

Kaynaklar

BP (2016): *BP Statistical Review of World Energy June 2016*, bp.com/statisticalreview.

Cherif, Reda, Fuad Hasanov ve Aditya Pande (2017): "Riding the Energy Transition: Oil Beyond 2040", IMF Working Paper, WP/17/120.

EIA (2016): *International Energy Outlook 2016*, www.eia.gov/ieo.

OPEC (2016): *Annual Statistical Bulletin 2016*, asb.opec.org.