

Türkiye'de Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışları ve Enflasyon: Mitler ve Gerçekler

Aykut Kibritçioğlu *

Neden Petrol Fiyatları?

Türkiye'de 1970'lerin sonlarından bu yana sürmekte olan yüksek enflasyonun temel sebepleri olarak, genellikle, yüksek bütçe açıkları, bu açıkların Merkez Bankası aracılığıyla finanse edilmesi, sığ yurtiçi finans piyasalarından kamu kesimi borçlanmasının yarattığı crowding-out etkisi nedeniyle yükselen faiz hadlerinin üretim maliyetlerini arttırması, çok sık yapılan genel ve yerel seçimler öncesinde artan (popülist) kamu harcamaları, Dünya piyasalarından ithalat yoluyla temin edilen temel girdilerin (örn. ham petrol) fiyatlarında meydana gelen ciddi artışlar, Türk Lirası'ndaki değer kaybının ithal girdi fiyatlarını arttırıcı etkileri, popülist tarımsal destek politikaları, sosyal güvenlik sistemi açıklarının kamu kesimi bütçe açıklarını beslemesi, PKK terörüne karşı mücadele amacıyla artan askeri

harcamalar, Güneydoğu Anadolu Projesi vesilesiyle yapılan yoğun altyapı yatırımları, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne verilen finansal ve askeri destek, hükümetlerin kredibilitesinin düşüklüğü (yani uygulayacağı anti-enflasyonist politikalar konusundaki kararlılığına ve başarısına kamuoyunda duyulan güvensizlik) ve nihayet, yerli ekonomik aktörlerin bir türlü kırılmayan enflasyon bekleyişleri gösterilmekte ve tartışılmaktadır. Bu etkenlerin kısmen birlikte ve kısmen de karşılıklı etkileşim halinde varlığını on yıllardır sürdürmesi, Türkiye'deki enflasyonun bunca uzun süredir bir türlü tek haneli rakamlara in(dirile)memesine yol açmıştır.

Farklı enflasyon gerekçelerinin rolleri farklı dönemler için çeşitli iktisatçılar tarafından ayrıntılı olarak analiz edilmiş olmakla birlikte, bir ham petrol ithalatçısı olan Türkiye'de, ham petrol ithal fiyatı ve dolayısıyla akaryakıt ürünü fiyat artışlarının enflasyon üzerinde ne ölçüde etkili olduğu nispeten az araştırılmıştır. Ancak, konuyla ilgili bilimsel incelemelerin kıtlığına rağmen, Türkiye'deki basın yayın organlarında (ve dolayısıyla kamuoyunda), “bu konuda acaba yanlış düşünüyor olabilir miyiz” diye düşünülmesine bile gerek duyulmayan, yani adeta yıllar geçtikçe “mitleş(tiril)ivermiş” bir kanı mevcuttur: *Türkiye'de petrol fiyatı artışları doğal olarak ciddi zincirleme fiyat artışlarına ve sonuçta enflasyona yol açar!*

Oysa, insana, 1970'lerdeki iki Dünya petrol fiyatı şokuna paralel olarak Türkiye'de enflasyonun hızlandığı dönemlerden kalma bir alışkanlıktan kaynaklandığı izlenimini veren (Grafik 1) bu argümanın bilimsel olarak sorgulanması gereklidir. Bu yönde bir çabanın ürünü olan ayrıntılı ve birbirlerini tamamlayıcı nitelikli iki çalışmayı, geçtiğimiz aylarda akademik tartışmaya açmış bulunuyoruz:

(1) *Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye'deki Enflasyonist Etkileri* (Kibritçioğlu ve Kibritçioğlu, 1999) ve

• Yar. Doç. Dr., AÜSBF İktisat Bölümü Öğretim Üyesi,
E-posta: kibritci@dialup.ankara.edu.tr

(2) *Türkiye’de Akaryakıt Ürünü Fiyat Gelişmeleri ve Enflasyon: Yeni Bulgular* (Kibritçioğlu, 1999).

Konuyla ilgilenecek araştırmacılara yardımcı olmak amacıyla, çeşitli dokümanlara, kurumlara, istatistik verilerine ve güncel gazete haberlerine bağlantıları kapsayan bir internet arşivi ise <http://dialup.ankara.edu.tr/~kibritci/oilinf.html> adresinde kullanıma sunulmuş bulunmaktadır.

İşte bu yazıda, söz konusu iki araştırmanın temel bulguları özetlenecek, yorumlanacaktır.

Önce Bazı Temel Kavram ve İlişkiler

Bir ülkenin sanayi kesimi, bilindiği üzere, (1) madencilik, taşocakçılığı, ham petrol ve doğalgaz üretimi, (2) imalat sanayii, (3) elektrik, gaz ve su üretimi ve (4) inşaat sanayii kesimlerinden oluşur.

Ham petrol, Türkiye’de, arıtım sektörü dışında, ekonominin diğer sektörlerince pek girdi (veya nihai tüketim maddesi) olarak kullanılmaz. Öte yandan, 1960’ların başlarında rafineriler kurulmaya başlanmasıyla, artık Türkiye bir akaryakıt ithalatçısı olmaktan büyük ölçüde kurtulmuş gözükmektedir.

Yurtiçinde üretilen veya yurtdışından ithal edilen ham petrol, petrol rafinerilerinde işlenerek, öncelikle yerli gereksinimi karşılayacak biçimde çeşitli petrol ürünlerine dönüştürülür. *Petrol ürünleri sanayii*; ham petrolün rafinerilerde stoklanıp arıtılması, üretilen ürünlerin fabrikalara veya pazarlamacı kuruluşlara transferi gibi bir dizi etkinliği kapsayan entegre bir imalat sanayii sektörüdür.

Ham petrolden elde edilen en önemli ürünler *akaryakıt ürünleri* olarak adlandırılan benzin, gazyağı, motorin, kalorifer yakıtı, jet yakıtı, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) ve çeşitli kalitelerde fuel-oil’lerdir. Bunlar ekonominin değişik sektörlerinde enerji üretiminde kullanılırlar. Türkiye’de miktar itibarıyla en çok tüketilen akaryakıt ürünleri motorin, fuel-oil ve

benzindir. *Motorin*, genelde ulaştırma, tarım ve sanayi kesimlerinde; *fuel-oil* daha çok sanayi, ısıtma, rafineriler, santraller ve kısmen ulaştırmada; *benzin* ise ulaştırmada kullanılır.

Akaryakıt ürünleri dışındaki temel petrol ürünleri ise petro-kimya ve gübre sanayilerinin ana hammadde durumundaki *nafta*, *makina yağı* *baz stokları*, nihai tüketicilere satılan çeşitli kalitelerdeki *asfalt* ve *solventler* ve diğer sektörler tarafından üretim girdisi olarak kullanılan *slack wax* ve *ekstraktlardır*. Ancak, konumuz gereği biz burada dikkatimizi yalnızca akaryakıt ürünleri üzerinde yoğunlaştıracamız.

Enflasyona Katkı - Enflasyonist Etki Ayrımı

Ham petrol (veya akaryakıt ürünü) fiyatlarındaki artışların enflasyonla ilişkisini iki biçimde ele alabiliriz.

Birincisi ve belki de daha kolay olanı, “diyelim ki, ham petrol ithal veya akaryakıt fiyatlarında meydana gelecek yüzde 100’lük bir artışın toptan eşya fiyat artışlarına ‘katkısı’ kaç puan olur?” gibi bir sorudan yola çıkmaktır. Burada, varsayımsal bir artışı temel aldığımızı göre, bu soruyu yanıtlayabilmek için elimizde olması gereken *tek* bilgi, ham petrol veya akaryakıt ürünleri sektörünün ilgili toptan eşya fiyat endeksi (TEFE) içindeki ağırlığı veya payıdır.

Bilindiği üzere, TEFE, bir ekonomideki seçilmiş malların toptancı fiyatlarının *ağırlıklı bir ortalaması* olması anlamında ülkenin genel fiyat düzeyinin bir göstergesidir. Devlet İstatistik Enstitüsü’nün hesapladığı 1994=100 bazlı TEFE içinde ham petrol sektörünün payı % 0.8 kadar, akaryakıt ürünleri sektörünün payı ise yaklaşık % 6.7 olduğuna göre, % 100’lük bir ham petrol fiyat artışının ekonomideki genel fiyat düzeyi artışına “katkısı” 1 puandan daha az, % 100’lük bir akaryakıt ürünü fiyat artışının katkıları ise 6.7 puan olacaktır. Görüldüğü üzere, veri bir ürün fiyatı artışının enflasyona “katkısını”, tahmin bile etmeye gerek kalmaksızın net bir biçimde hesaplayabiliriz.

Burada, “enflasyona katkı”nın derecesinin şu iki etkene bağlı olduğu açıktır:

- (1) Ürün fiyatı şokunun yüzde kaç olarak varsayıldığı ve
- (2) Kullanılan TEFE’de bu sektörün ağırlığının yüzde kaç olarak kabul edildiği.

Oysa, kanımca asıl araştırılması gereken karmaşık ilişki, varsayımsal bir ham petrol (veya akaryakıt ürünü) fiyat artışının ekonomideki diğer sektörlerdeki fiyatları ve hükümetlerin gelirlerini de etkileyerek genel fiyat düzeyini ne yönde ve ne ölçüde değiştirebileceğidir.

Ham petrol, büyük ölçüde ithal edilen bir girdi olduğuna göre;

- (1) ister döviz kurundaki (TL/\$) isterse yabancı para cinsinden ithal fiyatındaki (\$/varil) yükselmelerden kaynaklanıyor olsun, yerli para birimi cinsinden ham petrol ithal fiyatlarında (TL/varil) meydana gelen artışların ekonomide sektörler arası girdi-çıkıtı ilişkileri yoluyla yaratabileceği etkileri *dolaysız*;
- (2) döviz kuru ve yabancı para birimi cinsinden ham petrol ithal fiyatı artışlarının ülkenin ödemeler bilançosunu olumlu (veya olumsuz) biçimde değiştirerek genel fiyat düzeyi üzerinde yaratacağı etkileri ise *dolaylı etkiler* olarak adlandırabiliriz.

Adı geçen dolaylı etkilerin net bir biçimde tahmin edilmesi nispeten güç ve tartışmalıdır. Çünkü ham petrol fiyatlarında meydana gelen bir seferlik bir değişimin ülkenin ödemeler dengesi ve para arzı aracılığıyla genel fiyat düzeyi üzerinde yaratabileceği etkiler, hem ne uzunlukta olacağını da sorgulamamızı gerektiren bir zaman dilimine yayılır, hem de zaman içinde belki de kendi kendini telafi edebilecek ters yönlü etkiler yaratır.

Dolaysız etkiler ise, aslında, kurlardaki ve/veya \$ cinsinden ham petrol ithal fiyatlarındaki (yani kısaca, akaryakıt üretim maliyetlerindeki) değişimlerle sınırlı değildir. Türkiye’de akaryakıt

ürünü fiyatlarının oluşumunda dikkate alınması gereken diğer etkenler, dağıtım ve bayi payları ile hükümetlerin koyduğu vergi ve fonlardır. Türkiye’de akaryakıt ürünlerinin perakende satış fiyatları üzerinden alınan vergi ve fonlar

- (1) gümrük vergisi,
- (2) akaryakıt fiyat istikrar fonu (AFİF),
- (3) akaryakıt tüketim vergisi (ATV) ve
- (4) katma değer vergisidir.

Zamların Gerekçeleri: 1982-99

Kibritçioğlu (1999)’da, Türkiye için 1982-1999 dönemi verileriyle aylık bir akaryakıt ürünü fiyat endeksi (FOPP) hesaplanarak araştırmacıların kullanımına sunulmuştur. 1986=100 bazlı olarak hazırlanan bu endeksin aylık değerleri, Mayıs 1999’dan itibaren, yeni veriler elde edildikçe güncelleştirilerek internette <http://dialup.ankara.edu.tr/~kibritci/foppdata.pdf> adresinde yayımlanmaktadır (Grafik 2).

Türkiye’de 1982’den bu yana akaryakıt ürünü fiyatlarına (FOPP) yapılan zamların ne ölçüde \$ cinsinden ham petrol ithal fiyatlarındaki (COP) ve/veya döviz kurlarındaki (EXR) artışlarla gerekçelendirilebileceğini anlayabilmek için, Grafik 3’teki gibi FOPP / (COP · EXR) oranı hesaplanabilir. Bir tür “deflasyon” işlemiyle elde ettiğimiz ve kısaca *AAFET* (Arındırılmış Akaryakıt Fiyat Endeksi - Türkiye) olarak adlandırdığımız bu endekste bir yükselme, akaryakıt fiyatlarının kur ve/veya ham petrol ithal fiyatlarındaki artışlarla açıklanamayacak ölçüde çok arttırıldığını göstermektedir. Grafik 3’teki bu eğriye göre, 1982-1999 dönemindeki akaryakıt zamlarını kabaca beş ayrı alt döneme ayırarak inceleyebiliriz: 1982-1985, 1986-1987, 1988-1996, 1997-1998 ve 1999 dönemleri.

İlk dönem, akaryakıt ürünü fiyatlarındaki artışların çok büyük ölçüde ham petrol fiyatı ve kur gelişmeleriyle gerekçelendirilebileceği bir dönemdir.

1986’da yaşanan ters petrol fiyatı şoku karşısında Türkiye’de akaryakıt ürünü fiyatları 1986 Ocak’ından 1987 Kasım’ına kadar sabit tutulmuştur. Gerçekte temel fiziki girdi maliyetleri

(en azından 1986 yılının ilk yarısı boyunca) hızla düştüğü halde akaryakıt ürünü fiyatlarının da düşürülmemiş olması, artık Türkiye'de akaryakıt ürünleri açısından yeni bir fiyatlandırma politikasına geçildiğinin habercisi olmuştur.

Bir geçiş dönemi olarak kabul edebileceğimiz 1986-1987 yıllarından sonra, hükümetlerin akaryakıt ürünü fiyatlarını ham petrol ve/veya kur değişimleri ile gerekçelendirilemeyecek ölçüde arttırmaya başladıkları, başka bir deyişle, başta ATV olmak üzere, akaryakıt ürünleri üzerinden oransal biçimde alınan vergi ve fon gelirlerini hızla arttırmaya çalıştıkları gözlemlenmiştir.

Gerçekten de, akaryakıt ürünleri tüketimi üzerinden sağlanan dört temel kamu geliri türünden en önemlisi olan ATV gelirlerinin yıllık nominal artış oranları 1988'den itibaren hızla yükselmeye başlamış ve böylece ATV'nin konsolide bütçe gelirleri içinde tuttuğu pay da % 1'den % 10'un üzerine tırmanmıştır.

1997 yılı başından bu yana başvuru fiyatlandırma politikasının bir önceki dönemdekenden dikkat çeken farkı, akaryakıt ürünü fiyat artışlarına çok daha yüksek bir ivme ve "istikrar" kazandırılmış olmasıdır.

Ayrıca, bu dönemin unutulmaması gereken asıl özelliği, akaryakıt ürünlerinin fiyatlandırılmasında, 1 Temmuz 1998'den itibaren, hem yerli hem de ithal akaryakıt ürünleri için bir tür *otomatik fiyatlandırma* mekanizmasının devreye sokulmuş olmasıdır.¹ Sisteme göre, İtalya'daki akaryakıt ürünü fiyatları ile TCMB'nin günlük Dolar satış kuru, Türkiye'deki ürün fiyatlarının saptanmasında büyük bir rol oynamaya başladığı için; \$ cinsinden ham petrol ithal fiyatlarındaki (COP) değişimler artık ilk bakışta sanki "devre dışı" bırakılmış gibi gözükmektedir. Oysa, İtalya'daki akaryakıt ürünü üretiminde de ham petrol kullanıldığına göre, İtalya'daki olası ham petrol maliyeti değişimleri

aracılığıyla aslında Dünya ham petrol fiyat değişimleri yine Türkiye'ye (dolaylı olarak da olsa) yansımış olmaktadır.

İçinde bulunduğumuz 1999 yılının ise, önceki dönemlerden ciddi bir farkı var gibi gözükmektedir. 1990 yılından bu yana hızla 20 \$/varil düzeyinin altına inen ham petrol fiyatları 1999'un ilk yedi ayı içinde yeniden 20 \$/varil düzeyine doğru tırmanmıştır. Bu güncel gelişmenin *AAFET* endeksini ne denli şiddetli etkilediği, ilk yedi aylık veriler itibarıyla Grafik 3'te net bir biçimde görülmektedir.

Dünya ham petrol fiyatlarındaki hızlı tırmanışın İtalya'daki akaryakıt ürünü fiyatlarını arttırıcı etkisi nedeniyle, yıl başından bu yana döviz kurlarının da artmakta oluşuna paralel biçimde, Türkiye'de akaryakıt ürünü fiyatlarına sık sık zam yapılmıştır.

Bu ifadeyi rakamlarla örneklendirerek biraz açmak gerekirse; 1999'un ilk yedi ayında (1.1.1999-3.8.1999 döneminde) Dünya'da Brent türü ham petrolün fiyatları yaklaşık % 80 oranında artarken, nominal TL/\$ kuru % 36, süper benzinin İtalya'daki gümrüksüz rafineri çıkış fiyatı % 104, aynı ürünün Ankara'daki pompa satış fiyatı % 94, FOPP endeksi ise % 90 kadar artmıştır. Bu veriler itibarıyla, 1999'da, süper benzine Türkiye'de eğer eski (kuralsız veya keyfi) fiyatlandırma sistemi geçerli olsaydı % 116 (=36+80), otomatik fiyatlandırma sistemine göre ise kabaca % 140 (=36+104) kadar zam yapılması gerekecekti. Ancak, süper benzinin Ankara'daki perakende satış fiyatı, otomatik fiyatlandırma sisteminde olmamıza rağmen, sistemin gerektirdiğinden 46 puan aşağıdadır. Bu durumda, süper benzin zamlarının "sadece" % 94 düzeyinde kalmasının, yılın ilk yedi ayında hükümetlerin özellikle AFİF payındaki indirimleri göze almaları ve böylece İtalya'daki benzin fiyatı artışlarını Türkiye'ye olduğu gibi yansıtmamış olmaları sayesinde mümkün olduğunu söyleyebiliriz. Bu açıklamamızı destekleyecek bir başka olgu da; 1999 yılının ilk altı ayında, ATV tahsilatının gerek nominal artış hızı gerekse konsolide bütçe

¹ Otomatik fiyatlandırma sisteminin işleyişi hakkında ayrıntılı bilgi için Kibritçioglu (1999)'a bakılabilir.

gelirleri içindeki payında ciddi azalmaların gerçekleşmiş olmasıdır.

Akaryakıt ürünü fiyat oluşumunu böylece kabaca gözden geçirdikten sonra, şimdi de, oluşan bu fiyatlardaki artışların ekonominin değişik sektörleri aracılığıyla nasıl ve ne ölçüde genel fiyat artışları yarattığını da tartışabiliriz.

Girdi-Çıktı Tablolarına Göre Zamların Enflasyonist Etkileri

DİE'nin 1990 yılı girdi-çıkı tablosu verilerine göre, Türkiye'de petrol ürünleri sektörünün toplam maddi girdi ve faktör ödemeleri içinde, ithal edilen ham petrole yapılan ödemelerin payı % 65.3, ücret ve maaş ödemelerinin payı % 1.2 ve ücret ve maaş dışındaki faktör ödemelerinin payı da % 26.1'dir.

Petrol ürünlerine yapılan girdi harcamaları ise, yine aynı tablo verilerine göre, ekonomideki bütün sektörlerin toplam maliyetleri içinde, % 7.6'lık bir paya sahiptir. Bu payın, özellikle diğer petrol ve kömür ürünleri sektörü için % 52'ye, balıkçılık sektörü için % 42'ye, karayolu taşımacılığı için % 41'e, demiryolu taşımacılığı için % 35'e, denizyolu taşımacılığı ve taşımacılığı kesimleri için % 29'a, havayolu taşımacılığı için ise % 28'e çıktığı görülmektedir (Kibritçiöğlü ve Kibritçiöğlü, 1999).

Petrol ürünlerine yapılan harcamaların toplam maliyetler içinde tuttuğu yerlerin bu büyüklüklerine de bağlı olarak, ilgili sektörlerce üretilen mal ve hizmetleri yeni fiyatlardan temin eden bütün sektörlerin fiyatları da doğal olarak az ya da çok artmış olacaktır. Bu anlamda, bir girdi-çıkı tablosu mantığı içinde, başlangıçtaki bir seferlik ham petrol fiyatı artışının enflasyonist etkisinin, zamanla, giderek azalan bir şiddette de olsa neredeyse ekonomideki bütün sektörlerle yayılacağı açıktır.

Kibritçiöğlü ve Kibritçiöğlü (1999: 20)'deki hesaplamalara göre, TL cinsinden ham petrol ithal fiyatlarında meydana gelebilecek % 100'lük bir varsayımsal artışın *ceteris paribus* genel fiyat

düzeyini arttırıcı kümülatif etkisi² elimizdeki en son üç (1979, 1985 ve 1990) girdi-çıkı tablolarına göre sırasıyla azami % 22.3, % 8.3 ve % 5.4 olmaktadır.³ Yani 1970'lerdeki iki büyük petrol fiyatı şokundan sonra Dünya'da ve Türkiye'de akaryakıt ürünlerinin bir girdi olarak kullanımının hızla azal(tıl)masına paralel olarak, ham petrol ve petrol ürünü fiyat artışlarından kaynaklanan dolaysız enflasyonist etki giderek hafiflemiştir.

Doğrudan doğruya petrol ürünlerinin fiyatlarında meydana gelebilecek % 100'lük bir varsayımsal artış ise, yine aynı yıllara ait tablolar itibariyle enflasyona sırasıyla 5.4, 9.5 ve 5.8 puanlık katkılarda bulunacaktır.

Dolar kurundaki veya Dolar cinsinden ham petrol ithal fiyatlarındaki artışların yarattığı ve "dolaysız etkiler" olarak adlandırdığımız bu zincirleme fiyat artışlarının önemli bir kaynağının da, hükümetlerin akaryakıt ürünlerinin fiyat oluşumuna kamu gelirlerini arttırıcı biçimdeki müdahaleleri olabileceğine yukarıda değinilmişti. Ancak, vergilerin arttırılmasından kaynaklanan bir akaryakıt zammı durumunda, bir yandan sektörel fiyat artışları körüklenirken diğer yandan da artan vergi ve fon gelirleri nedeniyle bütçe açıkları azalacağı için bir tür deflasyonist etki de yaratılmış olmaktadır. Bu anlamda, artan akaryakıt ürünü fiyatları ekonomide ilk anda enflasyonist etkiler yaratsa bile, ilkeri dönemlerde kamu gelirlerindeki artışlar nedeniyle yerini daha çok deflasyonist etkilere bırakacaktır.

Burada, akaryakıt ürünü fiyatlarına zam yapılmasından sağlanabilecek gelirlerle ilgili olarak karar alacak olan bir hükümet açısından önemli olan, açıktır ki, sözü edilen ilk (enflasyonist) etkinin mi yoksa ikinci (deflasyonist) etkinin mi daha baskın olacağını

² Çalışmada, söz konusu kümülatif etkilerin, her biri tahminen birer ay sürecek 10'ar döneme yayıldığı kabul edilmektedir. Ancak, toplam etkinin çok büyük bir bölümü zaten ilk 5-6 dönem içinde ortaya çıkmış olmaktadır.

³ % 100'lük ham petrol fiyat şoku 1990 tablosuna göre ilk planda sadece petrol ürünleri sektöründe (% 65,5'lik) bir fiyat artışına yol açmakta; bu artış daha sonra akaryakıt kullanan diğer bütün sektörlerle yansiyarak sonuçta genel fiyat düzeyini % 5.4 kadar yükseltmiş olmaktadır.

doğru tahmin edebilmektedir. Öte yandan, bir ülkede deflasyonist etkiye, kolayca yapılacak yoğun zamlarla ümit bağlanmış olması durumunda, büyük bir olasılıkla, o hükümetin bilinen diğer kanallardan yeterince vergi geliri toplayamadığı da anlaşılmalı olacaktır.

VAR Analizine Göre Zamların Enflasyonist Etkileri

Her değişkenin, hem kendi hem de diğer değişkenlerin geçmiş değerlerinin bir fonksiyonu olarak kabul edildiği VAR (vector autoregressive) modellerinde, seçilen değişkenlerin birbirleriyle olan ilişkisi analiz edilir. Sonuçları bu kısa yazıda özetlenmekte olan iki çalışmamızda kurulan üç VAR modelinde, Türkiye'de enflasyonun oluşumuna özellikle arz cephesinden katkıda bulunan değişkenler kullanılmıştır.

İkinci çalışmada hesaplanan bir VAR modelinde, Şubat 1982 – Nisan 1999 aylık verileri itibariyle ham petrol ithal fiyatları (COP, \$/varil), nominal döviz kuru (EXR, TL/\$), akaryakıt ürünü fiyat endeksi (FOPP, 1986=100), ihale yoluyla satışa çıkartılan devlet iç borçlanma senetlerinin satış miktarları ile ağırlıklandırılmış yıllık ortalama bileşik faizi (INT, %), ortalama imalat sanayii ücretleri (WAG, bin TL/saat) ve DİE toptan eşya fiyat endeksi (WPI, 1987=100) değişkenleri kullanılmıştır.

Bu VAR modeli çerçevesinde yapılan etki-tepki analizinde, değişkenlere verilen birer standart sapmalık şoklara aylık enflasyon oranının tepkisi incelenmiş ve enflasyonun, Dolar cinsinden ham petrol ithal fiyatı artış oranında meydana gelen şoka neredeyse hiç tepki göstermediği, öte yandan döviz kuru artış oranındaki bir şokun enflasyonu pozitif yönde etkilediği, dördüncü aydan itibaren ise enflasyonun uzun dönem dengesine geldiği görülmüştür. Akaryakıt ürünü fiyat artışları da, kurlarınkine benzer ama daha zayıf bir etkiye sahip gözükmektedir.

Öte yandan, aynı model çerçevesinde yapılan varyans ayrıştırmasına göre, bir aylık

gecikme düzeyinde, enflasyonda meydana gelen bir değişimin % 29'u kendisi tarafından, % 57'si ise döviz kuru değişimleri tarafından açıklanmaktadır. Oysa, aynı dönem itibariyle, sadece % 0.02'si ham petrol ithal fiyatı (\$/varil) değişimleri ile açıklanabilmektedir. Akaryakıt ürünü fiyat artışları, bir aylık gecikme düzeyinde % 14'lük bir katkıya sahiptir. Ücret değişimlerinin payı ise % 4.4'tür.

Hükümetler, Petrol Fiyatları ve Enflasyon: 1987-1999

1987 yılından bu yana Türkiye'de iktidara gelen 12 hükümetin, dönem ortalamaları itibariyle enflasyon ve akaryakıt zammı göstergeleri Tablo 1'de özetlenmiştir. Bu 12 hükümetin her birinin iktidarda bulunduğu süre boyunca gerçekleşen ham petrol ve akaryakıt ürünü fiyat artışları ise Grafik 4 ve 5'te özetlenmiştir. Bu iki grafikteki basamaklı eğriler, hükümetler itibariyle dönem ortalamalarını göstermektedir.

Tablo 1'deki verilere göre, gerek toptan eşya, gerek tüketici fiyatları ve gerekse nominal Dolar kuru artışının en yüksek olduğu dönemler 1. ve 3. Tansu Çiller hükümetleri dönemleridir. Enflasyon ve kur artışlarının en yavaş olduğu dönem ise, Akbulut ve 1. Yılmaz hükümetlerinin peş peşe iktidarda buldukları Kasım 1989 – Kasım 1991 dönemidir. 1999 yılı Ocak ayında işbaşına gelen 4. Ecevit hükümeti de, enflasyonu yavaşlatma açısından nispeten başarılı olsa da, kur artışlarını en azından bir önceki döneme göre hızlandırmış gözükmektedir.

Dolar cinsinden ham petrol fiyatları, en çok 4. Ecevit dönemine rastlamış, buna paralel olarak 1999 yılında akaryakıt ürünlerine, yukarıda da değinildiği gibi oldukça yüksek oranlı zamlar yapılmıştır. Ancak, yine de, akaryakıt zamlarının en yüksek olduğu aylar, üç buçuk aylık 2. Yılmaz hükümeti döneminde yaşanmıştır.

Gelelim AAFET'in hükümetler itibariyle seyrine. Kur ve ham petrol ithal fiyatlarındaki eşanlı artışların toplamından daha fazla akaryakıt zammı yapılması durumunda *pozitif*, aksi takdirde

negatif değer alan bu endeksteki değişmeler açısından, anlaşılmaktadır ki, en yüksek reel zamlar, 2. Özal ve özellikle de 3. Yılmaz hükümeti zamanında yapılmıştır.

Yapılmış olan büyük nominal zamlara rağmen, ham petrol fiyatlarındaki ve kurlardaki ciddi artışların da etkisiyle, en düşük oranlı reel “zamlar” ise, 1999 yılı başında iktidarda bulunan 4. Ecevit hükümeti zamanına rastlamaktadır: Söz konusu dönemde, önceki bölümlerde özetlediğimiz bulgularla da uyumlu biçimde, akaryakıtta gerçekte gerekenin oldukça altında zam yapıldığı anlaşılmaktadır.

Grafik 6’da, aylık ham petrol ve süper benzin fiyatı gelişmeleri 1980-1999 dönemi için ABD Doları cinsinden gösterilmiştir. Bu verilere göre de, Türkiye’de 1980, 1988-91 ve 1994-97 yıllarında iktidarda bulunan hükümetlerin, süper benzinin Dolar bazında hızla pahalılaşmasını sağladıkları anlaşılmaktadır. Aynı durum, 1999 yılı için de geçerlidir. Ağustos 1999 itibariyle süper benzinin litre fiyatı, tıpkı 1990-91’deki Körfez Krizi’nde olduğu gibi yeniden 1 ABD Doları sınırına iyice yaklaşmıştır.

Sonuç Düşünceleri

- Türkiye’de akaryakıt ürünü fiyatlarının belirlenmesinde ham petrol ithal fiyatlarının ve (genelde iddia edilenin aksine) Dolar kurunun rolü 1986 yılından bu yana hızla azal(tıl)mıştır.
- 1986-1987 yıllarından bu yana ve özellikle de 1997-1998 yıllarında Türkiye’de hükümetler akaryakıt ürünü fiyatlandırması aracılığıyla kamu kesimi açıklarını küçültmeye çalışmaktadır.
- 1998 yılı Temmuz ayından bu yana akaryakıt ürünü fiyatları açısından bir tür otomatik fiyatlandırmaya geçilmiş ve görünürde bu fiyatların İtalya’daki akaryakıt ürünü fiyatlarına bağlanmış olması, fiyat oluşumuna döviz kurundaki değişmelerin ve özellikle de ek vergi ve fon geliri sağlamaya yönelik

hükümet müdahalelerinin etkisinin azaldığı anlamına gelmemektedir.

- Akaryakıt ürünü fiyatlarında meydana gelen artışların girdi-çıkı ilişkileri aracılığıyla yarattığı *dolaysız* enflasyonist etkinin, kamuoyunda sanılandan daha zayıf olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir deyişle, akaryakıt ürünü fiyatlarındaki artışları izleyen zincirleme fiyat artışları gerçek maliyet artışlarının çok üstünde ise, ki bunun Türkiye’de genellikle böyle olduğunu söyleyebiliriz, bu artışlar büyük ölçüde *psikolojik* veya *keyfidir*. Bu hipotezimizin belirli mallar düzeyinde sınanması için mikro düzeyde maliyet yapısı tahminlerine gerek bulunmaktadır. Böylelikle, her akaryakıt zammı sonrasında, toplam maliyetlerinde akaryakıtın payı hiç de yüksek olmadığı halde kendi ürünlerine keyfi ve yüksek oranlı zam yapan birtakım sektörler saptanabilecektir.
- Türkiye’de 1986 yılından itibaren, Dolar cinsinden ham petrol ithal fiyatlarında çok büyük artışlar gerçekleşmemiş, hatta tam tersine, özellikle son yedi ay hariç birkaç yıldır büyük düşüşler görülmüştür. Bu durumda, "enflasyonist" nitelikteki akaryakıt ürünü fiyat artışlarının asıl sebebi hızlı kur artışları ve hükümetlerin bu ürünlerin tüketimini giderek daha çok vergilendirmek istemeleri olabilir. Oysa, hükümetlerin akaryakıt ürünleri üzerinden elde ettiği gelirlerin deflasyonist etkilerinin bulunduğu da bir gerçektir. Başka bir deyişle, akaryakıt ürünü fiyat değişmelerinin Türkiye’deki *net* enflasyonist etkisini saptayabilmek için; girdi-çıkı ilişkileri aracılığıyla oluşan dolaysız ve ödemeler dengesi üzerinden gelen dolaylı etkilerin yanı sıra, vergi politikalarının olası ters yönlü etkilerinin de hesaba katılması zorunludur. Bu nedenlerle, akaryakıt ürünü fiyat artışlarının "bütün" enflasyonist ve deflasyonist etkilerini bir arada ele almayı hedefleyen ek çalışmalara gerek bulunduğu açıktır.

- Her ne kadar, geçen bölümde olduğu gibi, hükümetlerin iktidarda buldukları dönemleri seçilmiş bazı makroekonomik göstergelerle *birebir* ilişkilendirerek karşılaştırmalar yapmak yeterince “adil” gözükme de, bu tür bir yaklaşımın, en azından politikacıların kendi performanslarını değerlendirmeleri ve yeni politikalar geliştirmeleri açısından yararlı olacağı açıktır.

Kaynakça

Kibritleioğlu, Aykut ve Bengi Kibritleioğlu (1999): *Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye’deki Enflasyonist Etkileri*. Ankara: Hazine Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, İnceleme ve Araştırma Dizisi No. 21. İnternet:

<http://dialup.ankara.edu.tr/~kibritleci/oilinf.html#papers>

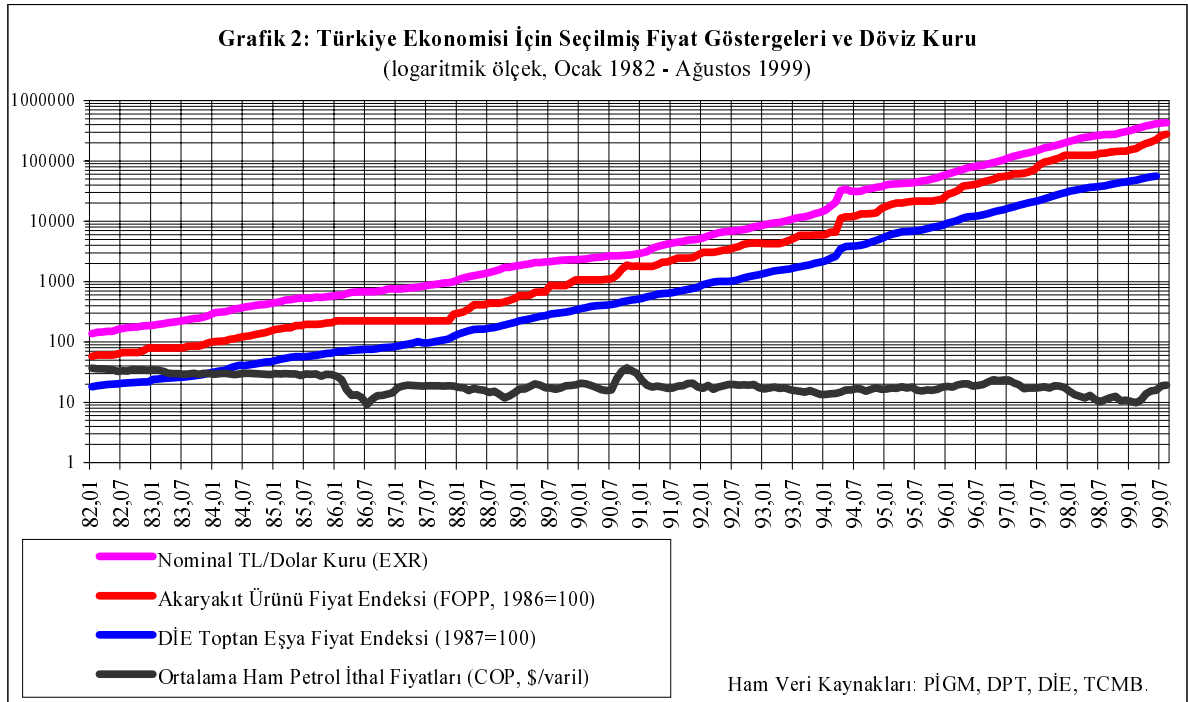
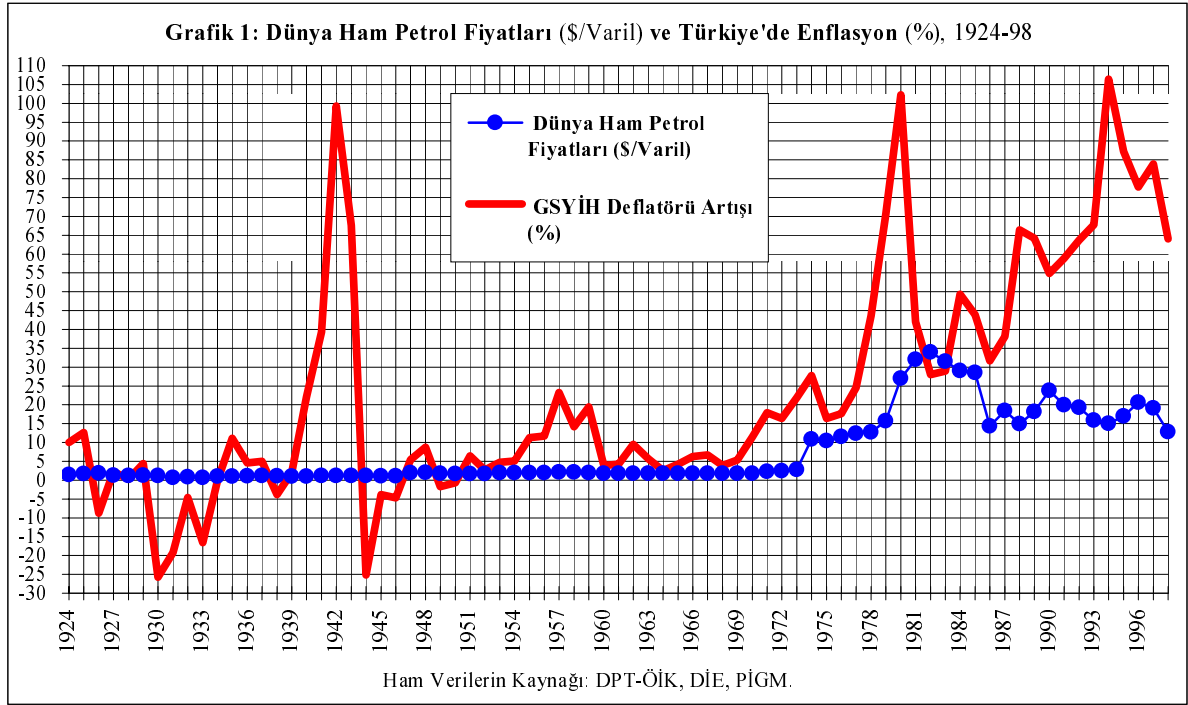
Kibritleioğlu, Aykut (1999): *Türkiye’de Akaryakıt Ürünü Fiyat Gelişmeleri ve Enflasyon: Yeni Bulgular*. Ankara: AÜSBF Tartışma Metinleri Dizisi No.14. İnternet:

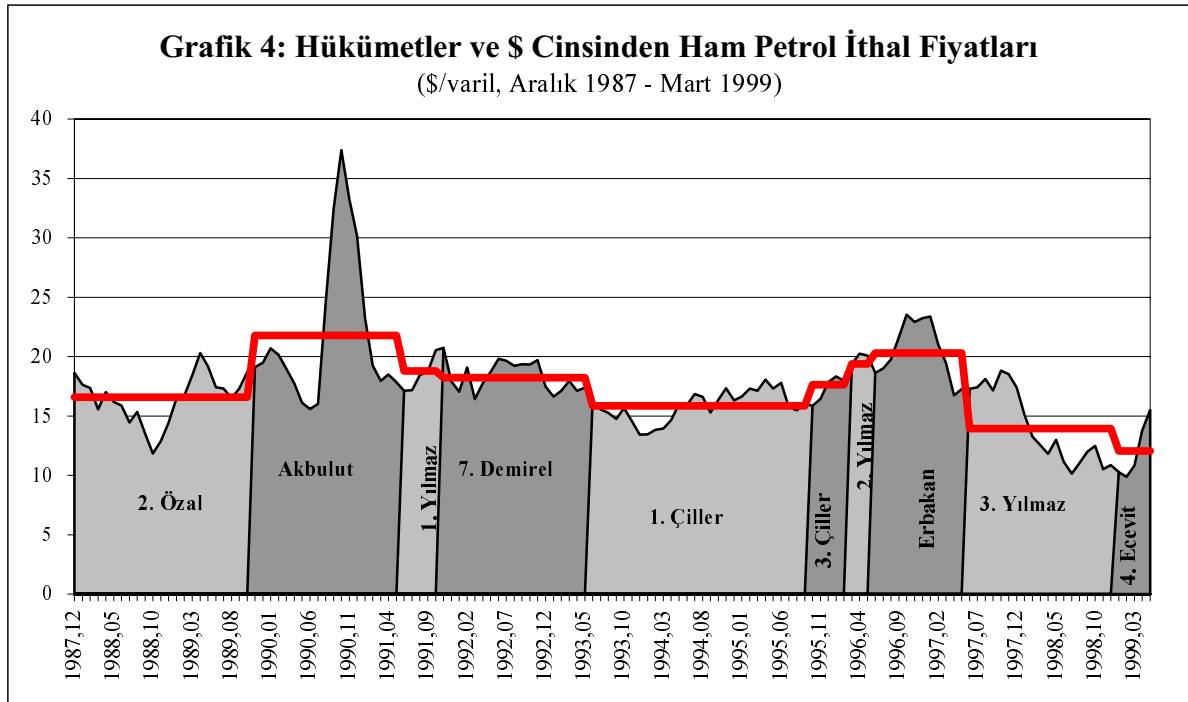
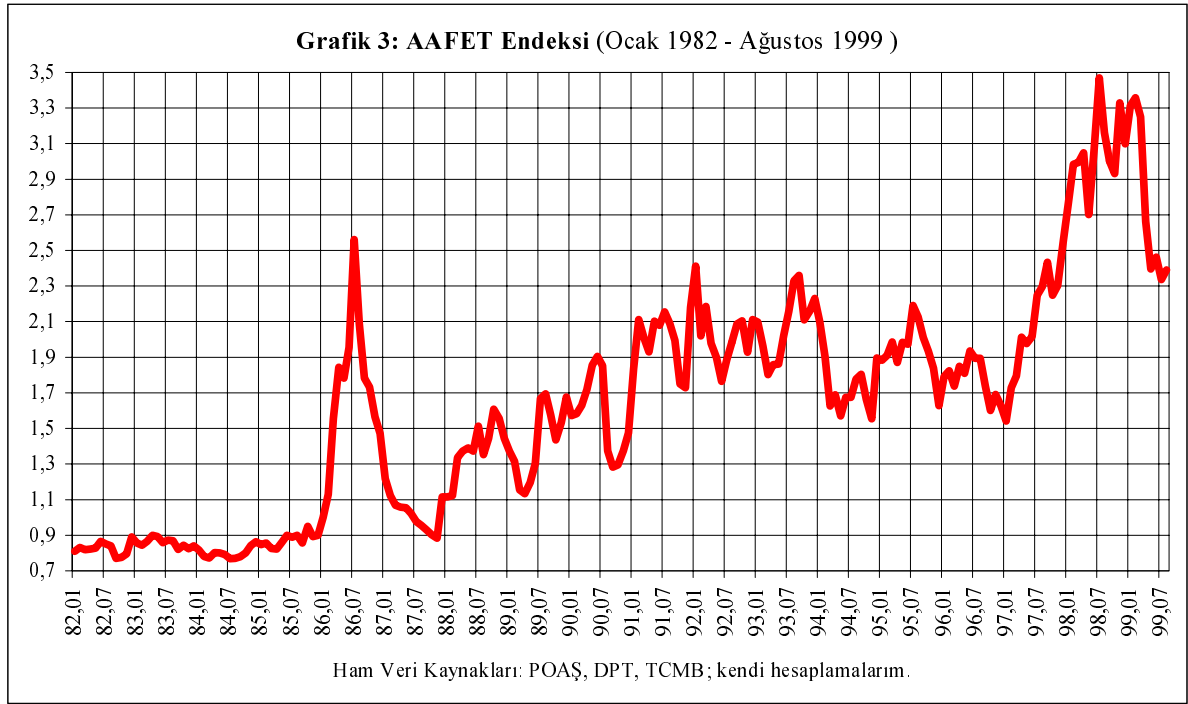
<http://dialup.ankara.edu.tr/~kibritleci/oilinf.html#paper2>

Tablo 1: Hükümetler, Enflasyon ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışları (Aralık 1987 - Mayıs 1999)

Dönem Num. ve Hükümet	Dönem	Süre	Dönem Ortalamaları					
			Aylık TEFE Artışı (%)	Aylık TÜFE Artışı (%)	Aylık Dolar Kuru Artışı (%)	\$ Cinsinden Ham Petrol İthal Fiyatı Artışı (%)	Nominal Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışı (%)	AAFET Artışı (%)
46: 2. Özal Hükümeti	21.12.1987-09.11.1989	1 yıl 10 ay 18 gün	4,6	4,8	3,8	0,4	6,5	2,8
47: Akbulut Hükümeti	09.11.1989-23.06.1991	1 yıl 7 ay 14 gün	3,7	4,1	3,2	0,7	4,8	2,4
48: 1. Yılmaz Hükümeti	23.06.1991-20.11.1991	4 ay 27 gün	3,3	4,4	3,7	2,6	3,0	-3,1
49: 7. Demirel Hükümeti	21.11.1991-25.06.1993	1 yıl 7 ay 4 gün	4,0	4,3	4,0	-0,9	3,5	1,1
50: 1. Çiller Hükümeti	25.06.1993-05.10.1995	2 yıl 3 ay 11 gün	5,8	5,8	6,1	-0,2	6,1	0,4
51: 2. Çiller Hükümeti	05.10.1995-30.10.1995	25 gün						
52: 3. Çiller Hükümeti	30.10.1995-06.03.1996	4 ay 6 gün	5,5	5,6	6,1	3,3	7,2	-2,2
53: 2. Yılmaz Hükümeti	06.03.1996-28.06.1996	3 ay 22 gün	5,4	4,7	5,6	1,1	8,4	1,6
54: Erbakan Hükümeti	28.06.1996-30.06.1997	1 yıl 2 gün	4,5	4,7	5,0	-0,9	4,7	1,0
55: 3. Yılmaz Hükümeti	30.06.1997-11.01.1999	1 yıl 6 ay 11 gün	4,2	5,0	4,4	-2,2	4,5	2,9
56: 4. Ecevit Hükümeti	11.01.1999-28.05.1999	4 ay 17 gün	3,9	3,9	5,2	8,0	7,3	-4,6
57: 5. Ecevit Hükümeti	28.05.1999-?							
Bütün Dönem	21.12.1987-28.05.1999	12 yıl 4 ay 28 gün	4,6	4,9	4,6	0,3	5,3	1,1

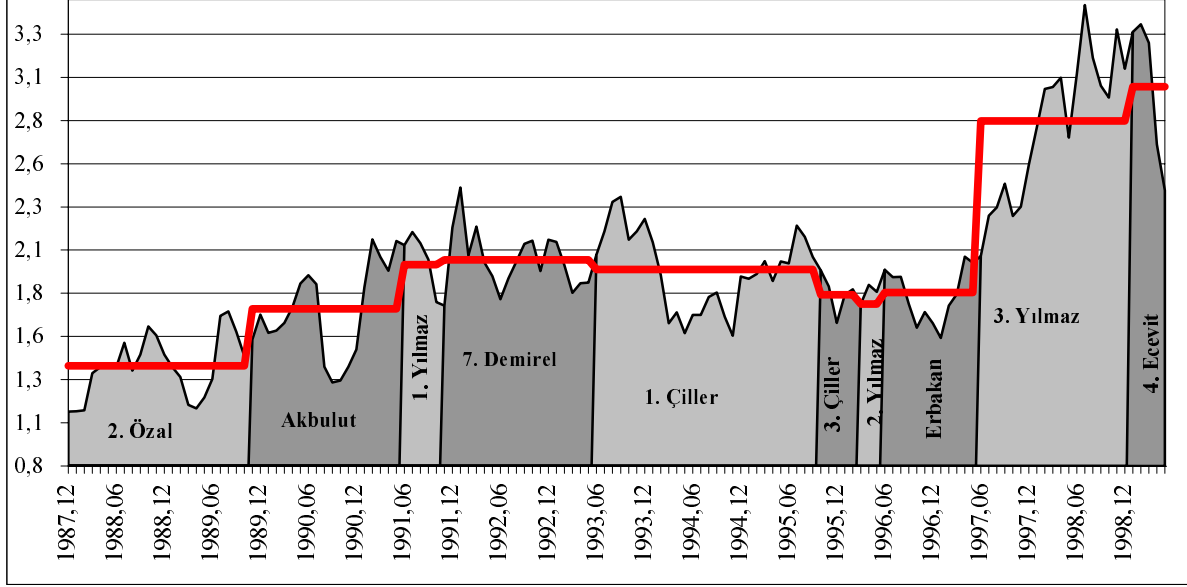
Ham Verilerin Kaynağı: DİE, TCMB, POAŞ.





Grafik 5: Hükümetler ve AAFET

(Aralık 1987 - Mayıs 1999)



Grafik 6: Türkiye'de \$ Cinsinden Ham Petrol ve Süper Benzin Fiyatları

(Ocak 1980 - Ağustos 1999)

