

Hürmüz krizi Türkiye'ye 14 milyar dolara mal olacak

Türkiye, enerji ihtiyacının üçte ikisini ithal fosil yakıtla karşılamaktadır. Fosil yakıt ithalatına olan bu yüksek bağımlılık, Hürmüz krizi nedeniyle Türkiye'nin enerji faturasını 2026'da %30 oranında artırabilir.

Yayınlanma tarihi: 12 Haziran 2026

Yazar: Bahadır Sercan Gümüş

Özet

Küresel fosil yakıt krizleri ve fiyat dalgalanmaları karşısında, Türkiye'nin enerjideki yüksek dışa bağımlılığı ülke ekonomisi üzerinde yapısal bir risk oluşturmaya devam ediyor.

- **ABD-İsrail ile İran savaşının etkisiyle yükselen fosil yakıt fiyatları, 2026 yılı sonuna kadar Türkiye'nin enerji faturasını 14 milyar dolardan fazla artırabilir.** Bu artışın yaklaşık 8 milyar doları petrol ve 6 milyar dolardan fazlası doğalgaz ithalatından kaynaklanıyor.
- **Türkiye, son 10 yılda net enerji ithalatına yılda ortalama 42 milyar dolar ödedi.** 2022'de Rusya-Ukrayna savaşıyla bu rakam 80 milyar doların üzerine çıktı.
- **Türkiye'nin enerji ihtiyacının üçte ikisi ithal fosil yakıtla karşılanırken,** kaynak bazında dışa bağımlılık doğalgazda %95, ham petrolde %83 ve kömürde %60 seviyesinde gerçekleşti.
- **Faturanın büyük bölümü elektrik üretiminin değil, fosil yakıtların doğrudan tüketildiği sektörlerin üzerinde yükseliyor.** Karayolu ulaşımı 2025'te toplam enerji faturasının üçte birini oluştururken; sanayi, meskenler ve elektrik üretimi yüzde 16'şar payla onu takip etti.
- **Ulaşım ve binalar gibi nihai tüketim sektörlerinde elektrifikasyonun hızlandırılması fosil yakıt talebini ve buna bağlı ithalat maliyetlerini kalıcı olarak azaltabilir.** Türkiye'deki her 1 milyon elektrikli otomobil yılda yaklaşık 900 milyon dolar fosil yakıt ithalatını önlerken, konutların yüzde 10'unda ısıtma ve sıcak su ihtiyacının doğalgaz yerine ısı pompalarıyla sağlanması ise yıllık 1 milyar dolarlık ithalatın önüne geçecektir.

Türkiye'nin fosil yakıt bağımlılığı ithalatı kaçınılmaz kılarken, küresel kriz dönemlerinde enerji faturasının da yükselmesine neden oluyor. Yenilenebilir enerjinin elektrik üretimindeki artan payı bu bağımlılığı azaltma yönünde önemli bir başlangıç sağlasa da, ithalat faturasının büyük kısmını oluşturan ulaşım ve binalar başta olmak üzere nihai tüketim sektörlerinde elektrifikasyon yoluyla temiz enerji dönüşümünün hızlanması Türkiye'nin ithalat yükünü kalıcı olarak hafifletecektir. Bu doğrultuda, Türkiye'nin COP31 başkanlığı tarafından işaret edilen 2035 yılına kadar %35 elektrifikasyon hedefinin Ulusal Enerji Planı'na dahil edilmesi kritik bir adım olacaktır. Bu hamle, Türkiye'nin hem enerji faturasını kalıcı olarak düşürmesini hem de küresel iklim taahhütleriyle uyumunu güçlendirmesine katkı sağlayacaktır.

Bahadır Sercan Gümüş

Analist, Ember

Hürmüz krizi Türkiye'nin enerji ithalat faturasasını 14 milyar dolar artırabilir

ABD-İsrail ve İran savaşı ile yükselen fosil yakıt fiyatları, 2026 yılı sonuna kadar Türkiye'nin petrol ithalat maliyetinde 7,7 milyar dolarlık bir artışa neden olabilir. Aynı sebeple, doğalgaz ithalat faturasası da 6,4 milyar dolar artacak.

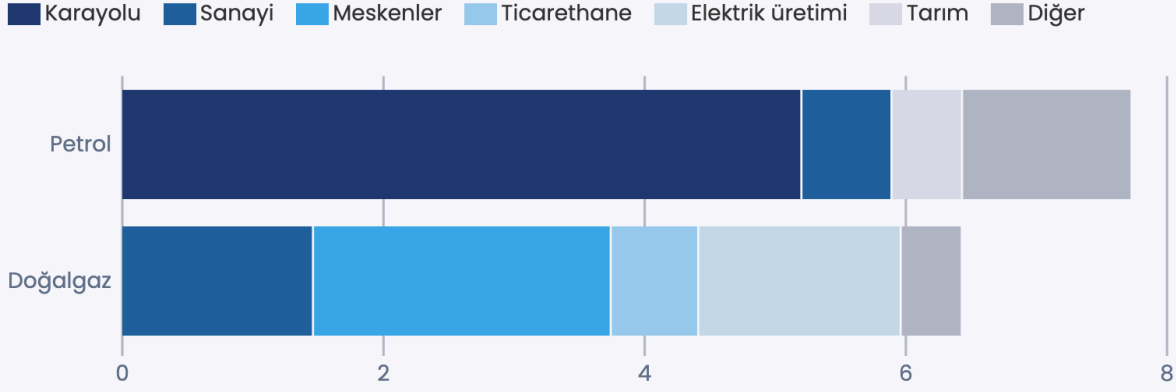
ABD-İsrail ile İran arasında 28 Şubat 2026'da başlayan savaş sonrasında Hürmüz Boğazı gemi geçişlerine kapatıldı. Küresel petrol arzının ve sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ticaretinin yaklaşık [%20'sinin geçtiği boğazdaki](#) bu kesinti, küresel enerji piyasalarında arz güvenliği endişelerini arttırdı ve fosil yakıt fiyatlarının yükselmesine neden oldu.

Savaşın başladığı tarihten 1 Mayıs 2026'ya kadar Brent ham petrol %50, Avrupa doğalgaz ve kömür fiyatları sırasıyla %45 ve %3 artış göstermiştir. Bu durum, fosil yakıtlara yüksek oranda bağımlı olan Türkiye için 2026 yılı enerji ithalat faturasının artması anlamına gelmiştir. Nitekim, savaş etkilerinin ilk olarak hissedildiği Mart, Nisan ve Mayıs aylarındaki net enerji ithalatı bir önceki yılın aynı dönemine göre [yaklaşık 3 milyar dolar yükselerek](#) %26 oranında artış göstermiştir.

Fosil yakıt fiyatlarının 1 Mayıs 2026 seviyesinde kalması halinde, Türkiye'nin enerji ithalat faturasası 2025'e kıyasla 2026 yılı sonuna kadar [14 milyar dolar](#) artacaktır. Bu miktar, yıllık ithalat faturasında yaklaşık %30'luk bir artışa denk gelmektedir. Söz konusu ilave maliyetin yaklaşık 8 milyar dolarlık kısmı petrolden, 6 milyar dolardan fazla kısmı ise doğalgaz ithalatından kaynaklanmaktadır.

Hürmüz krizi, 2026'da Türkiye'nin enerji ithalat faturasını 14 milyar dolar artırabilir

Yükselen fosil yakıt fiyatları nedeniyle oluşan ilave maliyetler (milyar \$)



Kaynak: Ulusal Enerji Denge Tablosu, TÜİK, UN COMTRADE, Ember hesaplamaları
* Kömüre ait ek maliyetler, petrol ve doğalgaza kıyasla düşük olduğu için (0,1 milyar \$) grafikte gösterilmemiştir. Gösterilen ek maliyetler Mart-Aralık 2026 dönemine aittir.

EMBER

Petrol ithalatında 7,7 milyar dolar ek maliyet oluşacak

Türkiye'nin birincil enerji talebinin %22'sini karşılayan [ham petrolde dışa bağımlılık %83](#) seviyesindedir. Türkiye'nin ham petrol ithal ettiği ülkeler arasında [Rusya %46 pay ile ilk sırada](#) yer almaktadır. Rusya'yı sırasıyla Irak (%15), Kazakistan (%13) ve Suudi Arabistan (%7) takip etmektedir.

Petroldeki yüksek ithalat bağımlılığı, küresel fosil yakıt krizlerinde enerji faturasını da arttırmaktadır. 2025 yılında toplam 16,1 milyar dolarlık ham petrol ithalatına ek olarak, motorin gibi petrol ürünleri için de yaklaşık 20 milyar dolarlık bir fatura oluşmuştur. Hürmüz Krizi'nin başlangıcından Mayıs 2026'ya kadar petrol fiyatlarında gözlenen varil başına ortalama 35 dolarlık artış, 2026 yılında Türkiye'ye 7,7 milyar dolar ilave maliyet getirecektir.

Petrol kaynaklı bu ek maliyetin üçte ikisi (5,2 milyar dolar) doğrudan karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır.

Meskenler doğalgaz ithalatını 2 milyar dolar artıracak

Petrolde sonra en büyük harcama, doğalgaz ithalatında gerçekleşmektedir. Toplam enerji arzında doğalgazın payı %26 olurken, bu miktarın [%94,7'si ithal edilmektedir](#). 2025 yılında doğalgaz ithal edilen ülkeler arasında [en büyük payı %36 ile Rusya](#) almıştır. Rusya'yı, sırasıyla Azerbaycan (%20), ABD (%16), İran (%13) ve Cezayir (%8) takip etmektedir.

Türkiye'nin doğalgaz arzında Hürmüz krizinden etkilenen ülkelere doğrudan bağımlılığı düşük olsa da küresel piyasalardaki fiyat artışlarından etkilenmektedir. Ancak fiyat artışlarının doğalgaz ithalat faturası üzerindeki etkileri tam olarak 2026 yılının son aylarında görülecektir. Bu durumun temel nedeni, ithalat anlaşmalarında fiyatlandırmanın doğalgaz piyasalarının yanında petrol fiyatlarına da endeksli olması ve petrol fiyatlarındaki değişimlerin [yaklaşık 9 aylık bir gecikmeyle](#) doğalgaz ithalat maliyetlerine yansıtılmasıdır.

Bununla birlikte, fiyatlardaki yükselişin doğrudan doğalgaz piyasalarından kaynaklanan bölümü 2026 yılı enerji ithalat faturasına yansımaya başlamıştır. Doğalgaz fiyatlarının 1 Mayıs 2026'daki seviyesini koruması halinde Türkiye'nin enerji ithalat faturası [yıl sonuna kadar 6,4 milyar dolar](#) artacaktır. Bu ilave maliyetin 2,3 milyar doları meskenlerin tüketiminden, 1,6 milyar doları elektrik üretiminden, 1,5 milyar doları ise sanayi faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır. Fiyatların yüksek seyrini sürdürmesi durumunda ise petrol fiyatlarındaki artış doğalgaz ithalat anlaşmalarına tam olarak yansiyarak, ithalat kaynaklı ek maliyetin 2027 yılında 13 milyar dolara ulaşmasına sebep olacaktır.

Elektrik üretimi için ithal kömüre son beş yılda 17 milyar dolar ödendi

Türkiye'nin birincil enerji arzının %26'sını oluşturan kömürün [%60'tan fazlası ithal edilmektedir](#). 2021-2025 döneminde toplam 27 milyar dolar değerinde taşkömürü ithal edilirken, sadece kömürden elektrik üretimi için ödenen miktar 17 milyar dolara ulaşmıştır. Elektrik üretimi için kömür ithalatında, ilk sırada [ithalatın yüzde 85'ini karşılayan Rusya](#) yer alırken, onu %12 pay ile Kolombiya takip etmektedir.

Hürmüz krizinin ardından kömür fiyatları Mart ayında %30'dan fazla yükselmiştir. Ancak, kömür arzının savaştan doğrudan etkilenmemesi nedeniyle fiyatlar, Nisan'da savaş öncesi seviyelere yakın değerlere gerilemiştir. Böylece 1 Mayıs 2026 itibariyle fiyat artışı yaklaşık [%3 ile sınırlı](#) kalmıştır. Bu artış, 2026 yılı toplam kömür ithalatında 95 milyon dolar ilave maliyet anlamına gelmektedir.

Türkiye enerji ithalatına yılda ortalama 42 milyar dolar harcıyor

Türkiye, enerjisinin üçte ikisini ithalat yoluyla karşılarırken, sadece 2025'te net enerji ithalatı için 47 milyar dolar ödedi. Bu miktarın %47'si petrol, %43'ü doğalgaz ve %10'u kömür ithalatından kaynaklandı. Ulaşım ve binalar gibi fosil yakıtların doğrudan tüketildiği sektörlerde elektrifikasyonun artırılması ithalat faturasında kalıcı düşüş sağlayabilir.

Türkiye, 2024'te enerji talebinin %67'sini ithal fosil yakıtlarla karşılamıştır. 2015-2024 döneminde Türkiye, net enerji ithalatına yıllık ortalama 42 milyar dolar öderken, bu tutar aynı dönem içerisindeki gayrisafi yurtiçi hasılanın (GSYH) %4,5'ine denk gelmiştir.

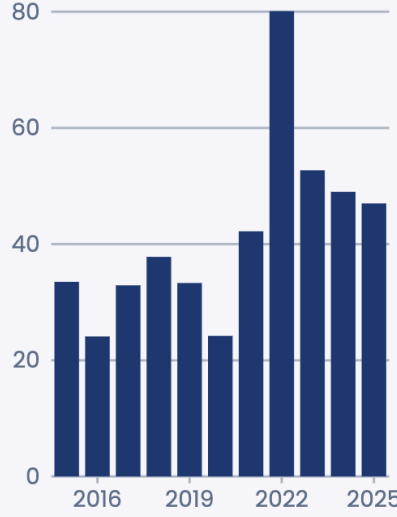
Ancak enerjide yüksek dışa bağımlılık, 2022 yılındaki gibi küresel fosil yakıt krizleri ile birleştiğinde enerji ithalat faturasında sıçramaya yol açmaktadır. 2022'de net enerji ithalatı Rusya-Ukrayna savaşının etkisi ile 80 milyar doları aşarak tarihi zirvesine ulaşmıştır. Bu maliyetin GSYH içindeki payı ise son 10 yıllık ortalamayı neredeyse ikiye katlayarak %8,6'ya yükselmiştir. Aynı zamanda 2022'de tarihteki en yüksek üçüncü cari açığın (47 milyar dolar) kaydedilmesi, enerjide dışa bağımlılığın Türkiye ekonomisi için ne kadar önemli bir risk unsuru olduğunu bir kez daha göstermiştir.

2022 fosil yakıt krizinde Türkiye'nin enerji ithalat faturasası ve ithalatın milli gelire oranı rekor kırarken, cari açık üçüncü en yüksek seviyesine ulaştı

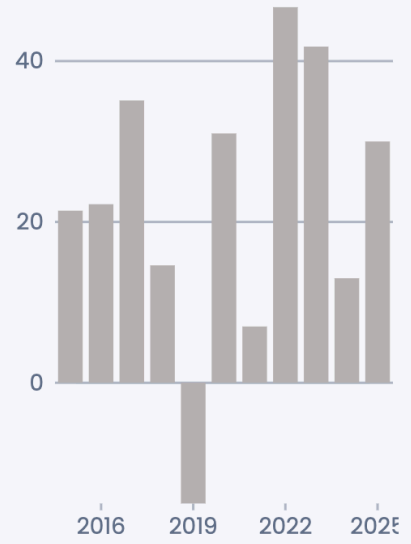
İthalatın GYSH içindeki payı, %



Net enerji ithalatı, milyar \$



Cari açık, milyar \$



Kaynak: TÜİK, Dünya Bankası

EMBER

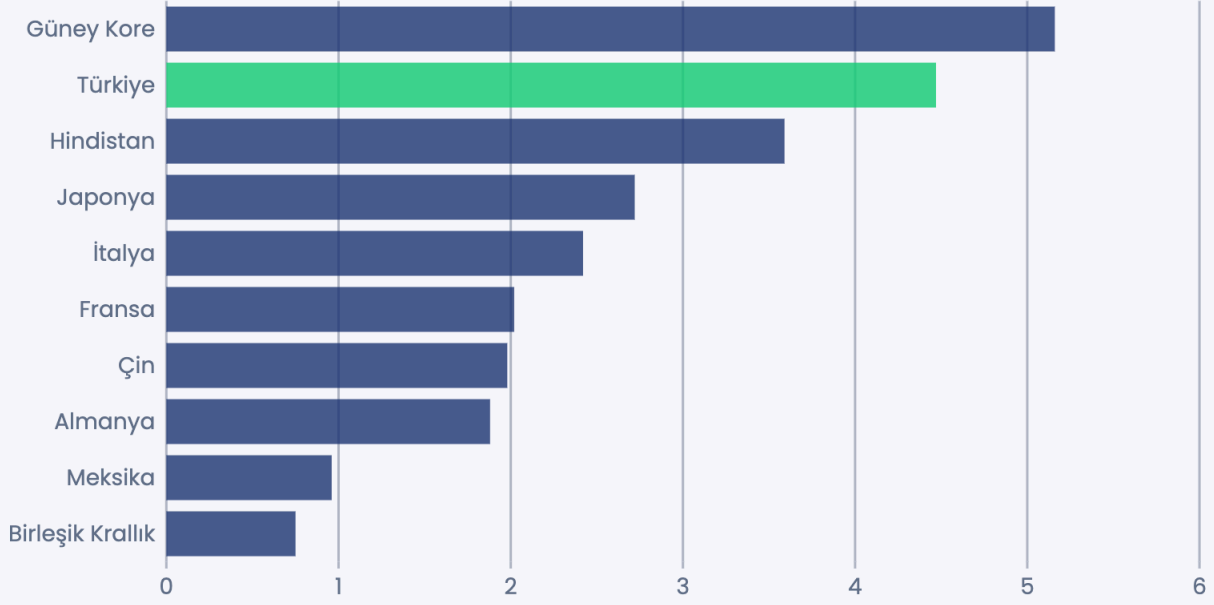
Benzer ülkelere kıyasla Türkiye'nin enerji ithalat faturasasının milli gelire oranı daha yüksek

Enerjide dışa bağımlılık Türkiye'ye özgü bir durum değildir. [Küresel nüfusun dörtte üçü, net enerji ithalatçısı](#) ülkelerde yaşamaktadır. Ancak, enerji ithalatının ekonomi üzerindeki baskısı ülkeler arasında farklılık göstermektedir.

2015-2024 döneminde Türkiye'nin net enerji ithalatının aynı dönem içerisindeki milli gelirine oranı %4,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu oranla Türkiye, G20 ülkeleri arasında Güney Kore'nin (%5,1) ardından ikinci sırada yer almıştır. Bu durum, enerji ithalatının Türkiye ekonomisi üzerinde oluşturduğu yükün savaş gibi geçici fiyat şoklarının ötesinde yapısal bir süreklilik taşıdığını ortaya koymaktadır.

Türkiye, G20 ülkeleri arasında fosil yakıt ithalatının milli gelir içindeki payında ikinci sırada

2015-2024 döneminde net enerji ithalatının GSYH içindeki payı, (%)



Kaynak: TÜİK, Çin Gümrük İstatistikleri Ofisi, UN COMTRADE

* Grafikte, net enerji ithalatçısı olan G20 ülkeleri gösterilmektedir.

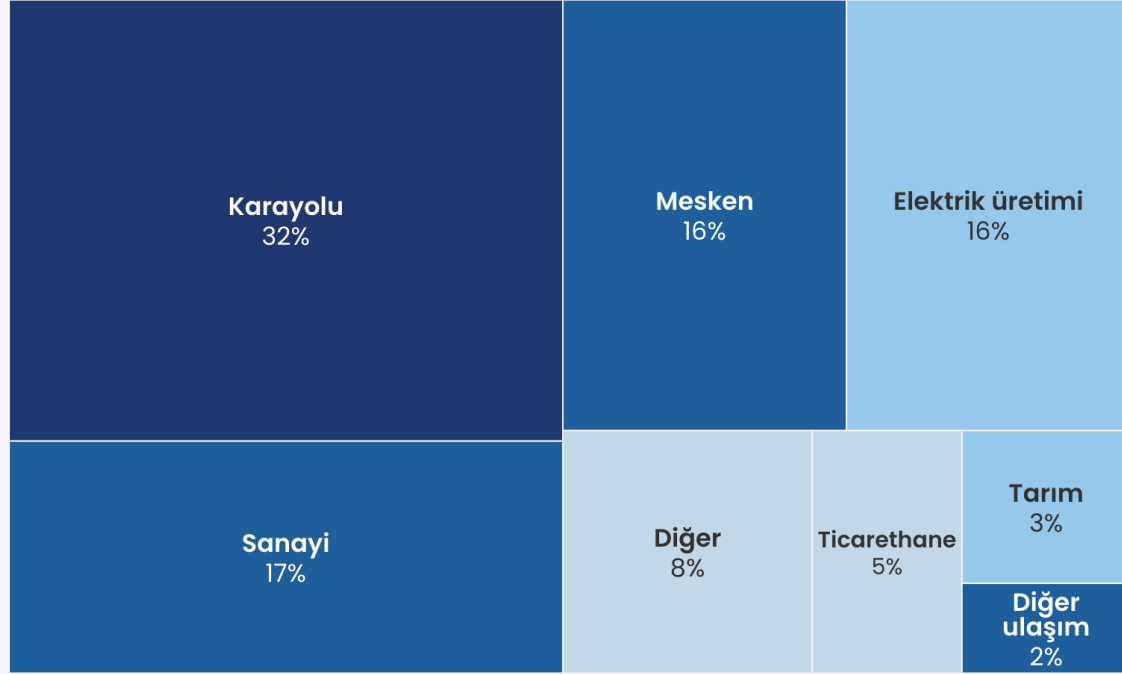
EMBER

Enerji faturasında en büyük pay karayolu ulaşımında

Türkiye'nin 2025'teki net enerji faturasının %47'sini petrol, %43'ünü doğalgaz ve %10'unu kömür ithalatı oluşturmuştur. Faturadaki en büyük pay, 15 milyar dolarlık ithalat faturası ile tek başına toplamın neredeyse üçte birine denk gelen karayolu ulaşımına aittir. Karayolunu, 8 milyar dolarlık ithalat ile ikinci en yüksek paya sahip (%17) sanayi sektörü izlemiştir. Sanayi sektörünü ise %16'şar pay ile meskenler ve elektrik üretimi takip etmiştir.

Karayolu ulaşımı, 2025'te Türkiye'nin enerji ithalat faturasasının yaklaşık üçte birini oluşturdu

2025 yılı Türkiye enerji ithalat faturasasının sektörel dağılımı (%)



Kaynak: Ulusal Enerji Denge Tablosu, TÜİK, Ember hesaplamaları

EMBER

Elektrifikasyon Türkiye'nin enerji ithalat faturasasını kalıcı olarak azaltabilir

Türkiye'nin enerji ithalat faturasasının kalıcı olarak azaltılmasında, fosil yakıtların doğrudan kullanıldığı nihai tüketim sektörlerinde elektrifikasyon önemli bir rol oynayacaktır. Elektrik üretiminde yenilenebilir enerjinin payı 2015'teki %33 seviyesinden, [2025'te %43'e ulaşmış](#) olsa da, elektrik üretiminin enerji ithalat faturasası içindeki payı yalnızca %16'dır. Geriye kalan faturanın büyük bölümü, fosil yakıtların doğrudan tüketildiği ulaştırma ve binalar gibi sektörlerden kaynaklanmaktadır.

Dolayısıyla bu sektörlerde elektrifikasyonun yaygınlaşması, fosil yakıtların doğrudan kullanımını azaltarak ithalat faturasası kalıcı şekilde düşürecektir.

Elektrifikasyon oranının artması, aynı zamanda yenilenebilir kaynaklardan üretilen elektriğin nihai enerji tüketim noktalarında etkin kullanımını sağlayarak temiz enerji dönüşümünü hızlandıracak ve enerji verimliliğini artıracaktır.

İthalatın tek başına en büyük kalemini oluşturan karayolunda elektrifikasyon, temiz enerji dönüşümünde en yüksek potansiyeli taşıyan alan olarak öne çıkmaktadır. Türkiye’de 2025 yılında satılan yeni otomobillerin [%17’sini](#) elektrikli araçlar oluşturdu ve 2026 Nisan ayı itibariyle ülkedeki toplam elektrikli araç sayısı [420 binin üzerine](#) çıktı.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, 2035 yılına kadar Türkiye’de elektrikli araç sayısının [5 milyonu aşacağını](#) öngörmektedir. Bu ölçekteki bir dönüşüm enerji ithalatında kayda değer bir tasarruf sağlayacaktır. Öyle ki, Türkiye yollarındaki her 1 milyon elektrikli otomobil, yılda yaklaşık [900 milyon dolar](#) fosil yakıt ithalatının önlenmesi anlamına gelmektedir.

Diğer yandan, karayolu ithalat faturasının %40’ı otomobillerden, %60’ı ise kamyon, çekici, otobüs ve kamyonet gibi taşıtlardan kaynaklanmaktadır. Bu dağılım, otomobillerde başlayan elektrifikasyon sürecinin ağır ticari araçları da kapsayacak şekilde genişletilmesinin, ithalat maliyetlerini düşürmek için büyük bir potansiyel sunduğunu ortaya koymaktadır.

Benzer bir dönüşüm fırsatı meskenlerde de mevcuttur. Konutlardaki doğalgaz tüketimi, sadece 2025 yılında Türkiye’nin enerji ithalat faturasına tek başına 7,2 milyar dolarlık bir yük getirmiştir. Meskenlerdeki doğalgaz talebinin [%90’ı ısıtma ve sıcak su tüketiminden](#) kaynaklanmaktadır. Isı pompaları, ısıtma ve sıcak su ihtiyacını ithal doğalgaz yerine yenilenebilir elektrikle, üstelik en az [üçte bir oranında daha az enerji](#) kullanarak karşılayabilir. Türkiye’deki [25 milyon mesken](#) genelinde elde edilecek %10’luk sınırlı bir dönüşüm oranı dahi, yıllık [enerji ithalat faturasını 1 milyar doların](#) üzerinde azaltabilir.

Bununla birlikte, temiz enerjiye dayalı elektrifikasyonun yarattığı tasarruf tek seferlik bir etkiyle sınırlı kalmayıp her yıl kendini tekrar eden kalıcı bir kazanım

sağlamaktadır. Nitekim, küresel sıcaklık artışını 1,5 °C ile sınırlandırmayı hedefleyen uluslararası iklim senaryoları 2035 yılına kadar elektrik enerjisinin toplam [nihai tüketimdeki payının %35'e çıkarılmasını](#) öngörmektedir. Bu doğrultuda, COP31 Başkanlığı tarafından ortaya konulan aynı hedefin, 2026 yılında güncellenmesi beklenen Ulusal Enerji Planı'nda da benimsenmesi, Türkiye'nin enerji ithalat faturasını kalıcı olarak düşürmesine katkı sağlarken, küresel iklim hedefleriyle de uyumu güçlendirecektir.

Ekler

Metodoloji

Ülkelerin milli gelirleri cari fiyatlar ile Dünya Bankası verilerinden, enerji ithalatına ödenen net mali miktar [Birleşmiş Milletler COMTRADE](#) ve [OECD Data Explorer](#) veri setinden elde edilmiştir. Avrupa ülkeleri için enerji ithalatının GDP'ye oranı verileri [EUROSTAT](#) verilerinden elde edilmiştir. Türkiye için net enerji ithalatı TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri altında bulunan 27. fasıl verilerinden, Çin için enerji ithalatı [Çin Halk Cumhuriyeti Gümrük İdaresi](#) tarafından yayımlanan aynı sayılı fasıl altındaki verilerden alınmıştır. Ülkelerin enerjide dışa bağımlılık oranları Avrupa ülkeleri için [EUROSTAT](#), anılan diğer ülkeler için [IEA verilerinden](#) elde edilmiştir. Ülkelerin net enerji harcamalarının milli gelirlerine oranlarının hesaplanmasında; net enerji ithalatçısı olan G20 ülkeleri değerlendirmeye alınmıştır. Ülke bazında 2015-2024 yılları arasındaki (10 yıl) net ithalat miktarının milli gelirlere oranlarının ortalaması alınarak sıralama yapılmıştır.

Türkiye kömür ithalat miktarı ve bu ithalata ödenen miktar [TÜİK Katı Yakıt İstatistikleri](#) ve [TÜİK Dış Ticaret İstatistikleri'nden](#) elde edilmiştir. Ham petrolde yerli üretim ETKB'nin [7 Ocak 2026 tarihli haberinden](#) alınmış ve aynı yıl EPDK petrol piyasası aylık raporlarındaki toplam ham petrol tüketimi ve ithalatı verileri kullanılarak toplam içerisinde yerlilik hesaplanmıştır. Doğalgaz, ham petrol ve petrol ürünleri ithalat miktarı [EPDK'nın aylık sektör raporlarından](#), mali değerleri ise UN COMTRADE web sitesinden 27. fasıl altındaki ilgili alt fasıllardan ve Hazine ve Maliye Bakanlığının [yatırımcı sunumundan](#) alınmıştır. Elde edilen mali veriler, ETKB tarafından her yıl yayınlanan Ulusal Enerji Denge Tablosu kullanılarak nihai tüketime göre ve kaynak bazında olmak üzere alt kırımlara ayrılmıştır. Kaynak

bazında toplam ithalatın mali değeri, enerjinin nihai tüketimdeki oranlarına göre sektörlere ve alt kırılımlarına dağıtılmıştır.

Fosil yakıt ithalatının savaş kaynaklı ilave maliyetinin hesaplanmasında eşik tarih olarak 28 Şubat 2026 alınmıştır. Bu tarihteki brent petrol, Avrupa doğalgaz fiyatları göstergesi olan Dutch TTF ve Avrupa kömür fiyatları göstergesi olan API2 kömür fiyatlarının savaş etkileri nedeniyle 1 Mayıs tarihindeki fiyatlara ulaştığı varsayılmıştır. Buna göre son 5 yıllık ortalama tüketimler yakıt bazında belirlenerek 2026 yılında da bu tüketimin gerçekleşeceği varsayılmıştır. Ocak ve Şubat ayları hariç tutularak ilave maliyet hesabı yılın geri kalan 10 ayı için gerçekleştirilmiştir. Doğalgaz ithalatının ilave maliyetinin hesaplanmasında 2025 yılı sonunda Türkiye'nin doğalgaz ithalatındaki tüm kontratlarının ağırlıklı ortalama hesabına göre %60 oranında TTF ve %40 oranında brent petrol endeksli olduğu kabul edilmiştir. Brent petrol fiyatlarındaki değişimin doğalgaz alım sözleşmelerindeki fiyatlara 9 ay geriden yansıtıldığı varsayılmıştır.

Ham petrolde yerli üretim verisi 2025 yılı için [47,9 milyon varil](#) olarak ETKB duyurusundan, toplam ham petrol ithalatı [31,9 milyon ton](#) olarak EPDK aylık sektör raporlarından alınmıştır. Ham petrolde ton biriminden varile dönüşüm için OPEC tarafından tavsiye edilen [7,33 dönüşüm faktörü](#) kullanılmıştır.

Elektrikli araçların tasarruflarının hesaplanmasında TÜİK tarafından yayımlanan "[Trafikte Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı](#)", "Motorlu Kara Taşıt Sayısı" ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan "[Karayolu Ulaşım İstatistikleri](#)" kullanılmıştır. Tasarrufun hesaplanmasında ortalama bir benzinli, motorin ve LPG yakıtlı otomobilin 100 km'de sırasıyla 7,5 litre, 5,5 litre ve 9 litre yakıt tükettiği, buna karşılık ortalama bir elektrikli aracın tüketiminin 18 kWh olduğu varsayılmıştır. Elektrikli araçların engellediği ithalat miktarının hesaplanmasında, elektrikli araçlar tarafından yapılan toplam km'nin mevcut araç parkındaki yakıt türlerine göre dağılım gözetilerek içten yanmalı araçlar ile yapıldığı varsayılmıştır. Akaryakıtların ithalat maliyetleri Platts European Market Scan, CIF MED (Genova/Lavera) başlığı altındaki Nisan 2026 ortalama fiyatlarıdır. Elektrikli

araçların elektrik tüketimlerinin %100 oranında yerli enerji kaynakları tarafından karşılandığı varsayılmıştır.

Konutlarda doğalgazın yıllık tüketimi [GAZBİR 2024 Yılı Sektör Rapor'undan](#) son 5 yıllık ortalamaya göre 942,8 m³ olarak alınmıştır. Doğalgazın nihai tüketime göre oranları aynı raporda %75'lik pay ile alan ısıtması ve %15'lik pay ile sıcak su eldesi olarak belirtilmiştir. Tüketilen doğalgaz miktarındaki enerji eşdeğerinin tamamının ısı pompaları tarafından yerli kaynaklardan üretilen elektrik tüketilerek karşılandığı varsayılmıştır.

Katkıda bulunanlar

Ufuk Alparslan, Burcu Ünal Kurban, Reynaldo Dizon, Eva Mbengue, Alison Candlin