

PETROL VE GÜVENLİK: HÜRMÜZ BOĞAZI KRİZİNİN KÜRESEL PETROL PİYASASINA ETKİSİ



Dr. Hakan Demir

Rapor

SESA
Enstitüsü

Sosyal Ekonomik ve Siyasal Araştırmalar Enstitüsü
Institute of Social Economic and Political Research

Dr. Hakan Demir

Lisans eğitimini Uludağ Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümünde tamamlamıştır. Yüksek lisansını Hacettepe Üniversitesi'nde Hidropolitik alanında ve doktorasını ise Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi'nde Enerji Politikaları alanında tamamlamıştır. Enerji, Hidropolitik ve Ortadoğu enerji jeopolitiğı üzerine çeşitli akademik makaleleri bulunan Demir'in *Irak Enerji Kaynaklarının Yönetimi: Anayasal Tartışmalar, İhtilaflar ve Türkiye ile İlişkiler* adlı kitap çalışması bulunmaktadır. Dr. Demir, uluslararası petrol ticareti uzmanı olarak profesyonel çalışma hayatına devam etmektedir.

GİRİŞ

Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi yalnızca bölgesel enerji üreticilerinin ihracatına ev sahipliği yapmasından değil, aynı zamanda küresel enerji arz zincirinin en kritik geçiş noktalarından biri olmasından kaynaklanmaktadır. Basra Körfezi'nden çıkarılan petrol ve sıvılaştırılmış doğalgazın (LNG) önemli bir bölümü bu dar deniz hattı üzerinden Asya, Avrupa ve küresel pazarlara ulaştırılmaktadır. Tüketici ülkelerin güvenli, istikrarlı ve fiyat dengesi öngörülebilir bir şekilde enerjiye ulaşımı oldukça önemlidir. Bu nedenle boğazda yaşanabilecek herhangi bir askeri gerilim, güvenlik riski ya da deniz taşımacılığının aksaması yalnızca üretici ülkeleri değil, başta Çin, Hindistan, Japonya ve Avrupa ülkeleri olmak üzere enerji ithalatına bağımlı ekonomileri de doğrudan etkileme potansiyeline sahiptir. Aynı zamanda özellikle enerji yoksunu tüm ülkelerde ekonomik olarak bütçe açıklarının da yaşanmasına yol açabilir. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı, küresel enerji ticaretinin sürekliliği açısından kritik bir "enerji boğazı" niteliği taşımakta ve uluslararası güvenlik ile enerji piyasaları arasındaki kırılgan ilişkinin en somut örneklerinden birini oluşturmaktadır.

KÖRFEZ ÜLKELERİNİN ENERJİ JEOPOLİTİĞİ

Hürmüz Boğazı, İran ve Umman arasında yer alan ve Basra Körfezi'nden Arap Denizi'ne açılan ana geçiş noktasıdır. Dolayısıyla deniz yolu taşımacılığı açısından Hürmüz Boğazı Irak, Kuveyt, Saudi Arabistan, İran, BAE ve Katar gibi petrol ihracatı yapan ülkeler için yarı kapalı havza konumundadır. Katar, Umman ve BAE LNG ihracatı da yapmaktadır. Nitekim söz konusu ülkelerin petrol ve LNG ihracatlarının uluslararası piyasadaki ağırlığı Hürmüz Boğazı'nın uluslararası ekonomi ve buna bağlı olarak uluslararası güvenlik açısından daha hassas bir öneme sahip kılmaktadır.

Bölge ülkeleri özellikle İran-Irak Savaşı sürecinden itibaren petrolün piyasaya güvenli ve istikrarlı taşınması amacıyla boru hatları projeleri de hayata geçmiştir. Bu bağlamda Arabistan'ın Yanbu'dan Kızıl Deniz'e çıkış yapan ve 1980'lerde kullanıma aldığı 5 milyon varil/gün kapasiteli Doğu-Batı petrol boru hattı mevcuttur. Bu hattın kapasitesi, daha sonra doğal gaz sınırlarının taşınması amacıyla yapılan ve aynı güzergahı izleyen hattın petrol taşımacılığına kullanılmasıyla 2018 yılından itibaren 7 milyon varil/güne çıkmıştır. Ayrıca BAE'nin 2012 yılında kullanıma alınan ve yaklaşık 1.5 milyon varil/gün kapasiteli Habshan-Furairah petrol boru hattı Hürmüz Boğazı'nı kısmen de olsa baypass etme imkanı sunmaktadır. Belirtilmesi gereken bir diğer hat da bu projelerden daha eskiye dayanan ve söz konusu ülkeler tarafından ortak kurulup işletilen Sumed boru hattıdır. Bu hattın kapasitesi ise yaklaşık 2.5 milyon varil/gün olup Mısır üzerinden Kızıl Deniz-Ak Deniz bağlantısını kurmaktadır. Bu noktada da Kızıl Deniz'in güvenliği ön plana çıkmaktadır.

Buna ek olarak Irak'tan Suriye'ye 1930'larda inşa edilen ancak şuan kullanılmayan boru hattı ve sonrasında halihazırda aktif olmasa da 1950'lerde inşa edilen S.Arabistan'ın Ürdün, Suriye ve Lübnan üzerinden Akdeniz'e uzanan Trans Arabian Pipeline (Tapline) boru hattı burada zikredilebilir. Bunlara ek olarak Irak-Türkiye arasında 1970-80'lerde inşa edilen ve halihazırda Irak petrolünü Akdeniz pazarına istikrarlı bir şekilde taşıyan Kerkük-Ceyhan hattı da belirtilmelidir. Bir anlamda Körfez ülkeleri ekonomik ve politik saiklerle uluslararası pazarlara petrolünü taşımak amacıyla sürekli boru hatları siyaseti yürütmüşlerdir. Dolayısıyla bugün yaşanan ABD/İsrail-İran Savaşı'nın Hürmüz Boğaz trafiğine etkisi bu çabaların önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Körfez Ülkelerinin Petrol Ve Gaz Üretim Ve Sevkiyatı

Bu çerçevede rakamlarda boğulmadan en azından son yılın yükleme ve sevkiyat verilerine bakıldığında bu bölgenin hidrokarbon kaynaklarının istikrarlı ve güvenli bir şekilde

uluslararası piyasaya sevkinin önemi daha somutlaşmış olacaktır. Bölge ülkelerinden günlük ortalama 21 milyon varil petrol ve petrol ürünleri, bu boğazdan uluslararası piyasaya sevk edilmektedir. LNG ihracatında günlük ortalama 255 bin ton (352 milyon m³) yapmaktadır¹. Bu kapasite ile söz konusu ülkeler OPEC'in ihracatının yaklaşık %70'ini uluslararası petrol ihracatının ise %30'unu karşılamaktadır. Ayrıca uluslararası LNG ihracatının da yaklaşık %23'ü yine bu bölgeden yapılmaktadır². 2016 yılından itibaren tekrar ihracata başlayan Amerika'nın uluslararası petrol ihracatında payı %8 iken LNG ihracatındaki payı ise %25'lerdedir.

Tabi bu bölgeden yapılan petrol ihracatında ağırlık Asya'dadır. Asya petrol ithalatının yaklaşık %60'ını Körfez ülkelerinden yapmaktadır. Avrupa'nın ise bu bölgeden ithalatı ise %13 seviyesindedir³. Petrole ek olarak söz konusu pazarlar motorin ve uçak yakıtı (jet aviation) de ithal etmektedirler. Bu çerçevede Asya'nın Körfez'e bağımlılığı %40 ve Avrupa'nın bağımlılığı ise %30 seviyesindedir⁴. Avrupa'nın LNG ithalatında ise Körfez'in yeri Amerika, Afrika ve Rusya'dan sonra 4.sırada olup %10 civarındadır. 2022 yılında Rusya-Ukrayna Savaşı ile Avrupa Rusya'ya alternatif kaynak çeşitliliği sağlamak için esas itibarıyla LNG alımına da ağırlık vermiştir. Nitekim Avrupa'nın LNG ithalatında ABD'nin payı bugün %58 seviyesindedir⁵. Asya ise LNG ithalatının %30'unu Körfez ülkelerinden yapmaktadır⁶. Körfez ülkelerinin petrol ve LNG ticaretine ilişkin ana ihraç altyapılarının esas itibarıyla Hürmüz geçişine bağlı olması ve bu geçişin seyrüsefer güvenliği açısından kırılgan olması, bu bölgedeki gelişmeler uluslararası ekonominin ve politikanın her dönemde ilgi odaklarından biri yapmıştır; 1980 İran-İrak Savaşı, 1990 Kuveyt'in işgali, 2003 Irak'ın işgali ve son olarak da bir haftadır yaşanan savaş bu ilgiyi haklı kılmaktadır.

¹ Lseg Refinitive 2025 yılı günlük gemi yükleme trafiğinden derlenmiştir. Bu nedenle de başka istatistiklerle farklılıklar olabilir. Veriler S.Arabistan, Katar, Kuveyt, Irak, İran, Umman, Bahreyn ve BAE yüklemelerini içermektedir. Buna göre söz konusu limanlardan günlük yaklaşık 17.5 milyon varil ham petrol ve 4.2 milyon varil petrol ürünü yükleme/çıkış yapmıştır. Yıl 365 gün olarak

² Katar %19, BAE %1, Umman %3 ve Rusya ise %8'lik bir paya sahiptir.

³ Lseg Refinitive 2025 yılı günlük gemi yükleme trafiğinden derlenmiştir. 2025 yılı gemi trafiğine bakıldığında asya bölgesinin günlük petrol ithalatı 26 milyon varil olup, bunun 15 milyon varili Körfez ülkelerinden yapılmaktadır. Bu ithalatın %30'u Çin, %13'ü G.Kore, %13'ü Japonya, %15'i Hindistan, %14'ü Singapur (depolama, transit amaçlı işlemler dahil) tarafından yapılmakta geriye kalan ise Malezya, Tailand, Endonezya, Vietnam, Pakistan ülkelerince yapılmaktadır. Avrupa'nın ithalatı günlük ortalama 10 milyon varil seviyesinde olup, Körfez bağlantılı ithalatı günlük 600 bin varildir.

⁴ Lseg Refinitive 2025 yılı günlük gemi yükleme trafiğinden derlenmiştir. Avrupa ve Asya'nın iç ithalat verilerini kapsamamaktadır. Asya'nın jet ve motorin ithalatı 183 milyon ton, Avrupa (UK, AB ve Türkiye)'nin ithalatı ise 76 milyon ton seviyesinde olup, Arap Körfezi-Hürmüz Boğazı üzerinden Asya'nın ithalatı 73 milyon ve Avrupa'nın 29 milyon tondur. Motorin ve jet'in ton'dan varil'e dönüşümü için 7.45 çevrim faktörü kullanılabilir. ICE petrol borsasında uçak yakıtı işlemleri doğrudan yapılmamaktadır. Bunun yerine motorin kontratları kullanılmaktadır.

⁵ Lseg Refinitive 2025 yılı günlük gemi yükleme trafiğinden derlenmiştir. Avrupa'nın LNG ithalatı 269 milyar m³ olup bunun 25 milyarı Körfez ülkelerinden (Katar, Umman), 156 milyarı ABD'den 30 milyarı Rusya'dan tedarik edilmiştir. Avrupa'nın doğal gaz bağımlılığı %45 ve LNG'de ise %20'ler seviyesindeydi. 2025 itibarıyla bu seviye %10'larda seyretmektedir (Bu orana sadece AB dahildir). <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/where-does-the-eu-s-gas-come-from/>

⁶ Körfez ülkelerinde Asya yapılan satış yaklaşık 165 milyar m³tür (74 milyon ton). Bu ithalatın %27'si Çin, %22'si Hindistan %22, %9'u Japonya, %11 G.Kore, %12'si Taiwan ve %8'i Pakistan ve gerisi diğer ülkelere yapılmaktadır.

RUSYA-UKRAYNA İLE ABD-İSRAİL'İN İRAN KRİZLERİNİN ULUSLARARASI PETROL PİYASASINA ETKİSİ AÇISINDAN KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ

Uluslararası piyasa son yıllarda yaşadığı en önemli enerji krizi 2022 Şubatında Rusya'nın Ukrayna'yı işgale başlamasıyla birlikte ABD ve AB tarafından uygulanan finansal ve enerji yaptırımları sürecinde yaşamıştır. Bugün de Rusya'ya olan yatırımlar artarak devam etmektedir. Bu nedenle de genel hatlarıyla enerji piyasalarının jeopolitik krizlere verdiği tepkiyi İran-ABD/İsrail krizi ile Rusya-Ukrayna savaşı arasında karşılaştırma yapmak suretiyle anlamaya çalışmak yerinde olacaktır. Zira pazar-kaynak bağımlılığı açısından Rusya-Ukrayna krizi ağırlıklı olarak Avrupa pazarı ile ilişkili iken ABD/İsrail-İran krizi Asya pazarı ile ilişkilidir. Bu bağlamda Asya'nın genel olarak petrol/petrol ürünleri ve LNG tedarikinde Körfez ülkelerine bağımlılığı Avrupa'ya kıyasla daha yüksektir.⁷ 2022 öncesinde ise benzer durum Avrupa-Rusya ilişkisinde geçerlidir. Dolayısıyla hidrokarbon ticaretinde Körfez-Asya ticaretindeki bağımlılık görece olarak Avrupa-Rusya ticaretine göre daha yüksek seyretmiştir.

Uluslararası piyasanın ani hızlı tepki seviyesini kıyaslama açısından iki kriz arasındaki şu farkı da dikkate almak gerekecek sanırım; Rusya'nın Ukrayna işgali petrol ve gaz ticaretinin kesilmesine doğrudan yol açmamıştır. Bu işgal nedeniyle ABD ve AB'nin uyguladıkları bankacılık, alım-satım, taşıma vs yaptırımlar bu ticareti olumsuz etkilemiş ancak sonlandıramamıştır. Nitekim Rus petrol ve ürünlerinin ticareti Asya'dan Afrika'ya Latin Amerika'ya yapılmaktadır. ABD/İsrail-İran savaşı ise Hürmüz Boğaz geçişlerini fiili olarak durdurmuş veya durma noktasına getirmiş, rafineriler ve iletim tesislerine yapılan saldırılar ise bazı noktalarda üretimin düşmesine ve yüklemelerin durmasına yol açmıştır. Örneğin Irak 3 Mart itibarıyla Rumelia'da, Khor Mor gaz sahasında üretimi ve Ceyhan satışlarını durdurmuştur. Katar da 4 Mart itibarıyla Ras Laffan LNG terminalindeki faaliyetlerini durdurmuştur. Dolayısıyla uluslararası piyasa açısından ABD/İsrail-İran savaşının tedarik sistemine etkisi Rusya-Ukrayna savaşına nazaran doğrudan ve daha zarar verici olmaktadır.

⁷ Rusya'nın günlük petrol/petrol ürünleri ihracatı 7.5 milyon varil olup bunun yaklaşık 3-3.5 milyonu Avrupa'ya ihracat ediliyordu. Avrupa'nın uluslararası piyasadan günlük ithalatı 11.5-12 milyon varil arasındaydı. Avrupa'nın aynı dönemde doğal gaz/LNG ithalatı ise günlük 1 milyar m3 civarındaydı. 2022 öncesinde Rus petrol/petrol ürünlerine bağımlılığı %40-45 seviyesindeydi. 2025 itibarıyla %7-10 seviyesindedir. EPDK'nın yıllık raporları incelendiğinde ise Türkiye halihazırda arz güvenliği açısından petrol'de yaklaşık %50 ve motorinde ise yaklaşık %70 Rus'ya bağımlı olduğu görülmektedir. Bunda doğal olarak fiyat etkisi de vardır.

KRİZLERİN ULUSLARARASI ENERJİ BORSASINDA VE FİZİKİ PİYASADA TEPKİSİ

Bu çerçevede finansal ve fiziki piyasalarda fiyat oluşumunda esas olarak Londra merkezli ICE (Interncontinental Exchange) Borsasında günlük işlem gören Brent ve motorin gelecek kontratları temel göstergelerden olmaktadır. 2025 yılı dünya günlük petrol fiziki talebin yaklaşık 100 milyon varil iken sadece ICE’te işlem gören günlük brent miktarı ortalama 200 milyon varil civarında gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Brent gelecek kontratı risk yönetimi, spekülatif işlemler, fiziki alım-satım kontratlarında için baz fiyat tayini gibi işlemlerde petrol şirketleri, ticaret şirketleri rafineriler, bankacılar vs gibi kuruluşlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılmakta ve takip edilmektedir. Öyleki uluslararası piyasada ticareti yapılan petrolün üçte ikisinin fiyatlandırmasında brent kompleksi baz alınmaktadır⁸.

Bu nedenle de ICE’te işlem gören Brent ve motorin kontratı ve bununla ilintili olarak fiziki uçak yakıt fiyat seviyeleri yukarıda belirtildiği gibi iki kriz döneminde mikro dönem verileriyle karşılaştırmalı olarak incelenmeye ve piyasa tepkisi anlaşılmaya çalışılacaktır.

Dönem	ICE Brent Kontratı Baz Fiyatı usd/varil	Spot Fiziki Brent Baz Fiyatı usd/varil	ICE Brent Kontratlar Arasındaki Fark usd/varil	ICE Motorin Kontratı Baz Fiyatı usd/ton	Fiziki Spot Motorin Baz Fiyatı usd/ton	ICE Motorin Kontratlar Arasındaki Fark usd/ton	Fiziki Spot Uçak Yakıtı Baz Fiyatı usd/ton
25 Şubat2026	70,85	70,785	0,16	729,25	723,5	10,75	767,75
26 Şubat 2026	70,75	72,04	-0,09	752	747	11,25	796,25
27 Şubat 2026	72	71	-0,39	752,25	746,50	9,75	800,00
02 Mart2026	77,74	78	1,58	883,50	869	10,75	958,25
03 Mart 2026	81,4	84,87	3,02	1009	991	46,75	1179,5
04 Mart 2026	81,4	81	3,39	997	956,5	57,75	1197,25
05 Mart2026	85,41	87,71	4,37	1109,25	1076,5	75,25	1395,75
06 Mart 2026	92,69	94,20	5,49	1158,25	1123,25	100,5	1410,25
7 Mart 2026	98,96	102,84	5,24	1166	1135,75	87	1396
Aylık ortalama							
Aralık25	61,63	62,67		639,93	637,61		674,47
Ocak26	64,1	66,79		657,13	650,06		691,33
Şubat26	69,37	71,03		707,07	702,22		746,33
Mart26	86,27	88		1053,83	1025		1256,17

⁸ Brent ve motorin kontratları konusunda daha detaylı bilgiler için <https://www.ice.com/> resmi sitesine bakabilirsiniz. Platts ve Argus raporlarında açıklanan baz fiyatlar ve yine ICE Brent kontratlarının ağırlıklı ortalamaları fiyatlandırmada ihracatçı ülkeler tarafından kullanılmaktadır. Körfez ülkeleri satış pazarına göre bu üç fiyatlandırmayı da kullanılmaktadır; Asya, Akdeniz-Avrupa ve Avrupa şeklinde ayırım yapılmaktadır. Asya pazarı için GME Oman ve Dubai fiyatları baz alınmaktadır.

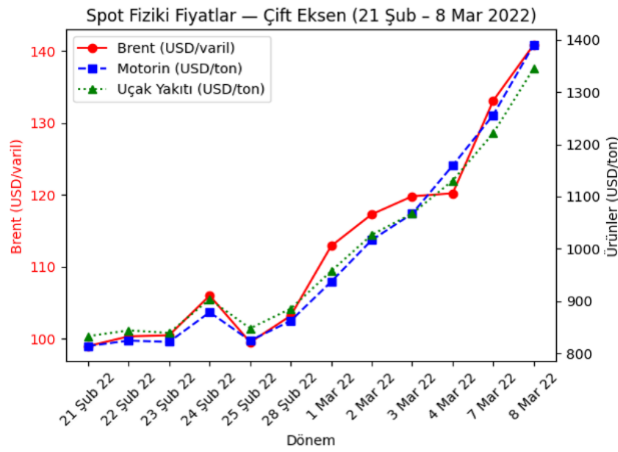
21Şubat2022	95,39	98,98	2,4	823	813,75	17,5	832,75
22Şubat222	96,84	100,33	2,99	834,35	824,25	18,25	843,75
23Şubat2022	96,84	100,49	2,94	831	821,75	17,25	839
24 Şubat 2022	99,08	106,00	3,66	891,25	878,5	24	903,25
25 Şubat 2022	97,93	99,50	3,81	836,5	824,25	20,75	847,75
28Şubat 2022	100,99	103,20	3,02	881,25	862	26,5	885,25
01Mart 2022	104,97	112,90	3,84	962	937	31,75	957,25
02 Mart 2022	112,93	117,30	4,64	1044	1016,75	38,25	1026,75
03 Mart 2022	110,46	119,81	3,92	1095,5	1067,25	43,75	1067,5
04 Mart 2022	118,11	120,23	3,77	1184,25	1159,5	83,25	1130,75
07Mart 2022	123,21	133,11	4,34	1297,75	1256,25	98,75	1221,25
08 Mart	127,98	140,89	4,5	1492,75	1390,75	165	1345,5

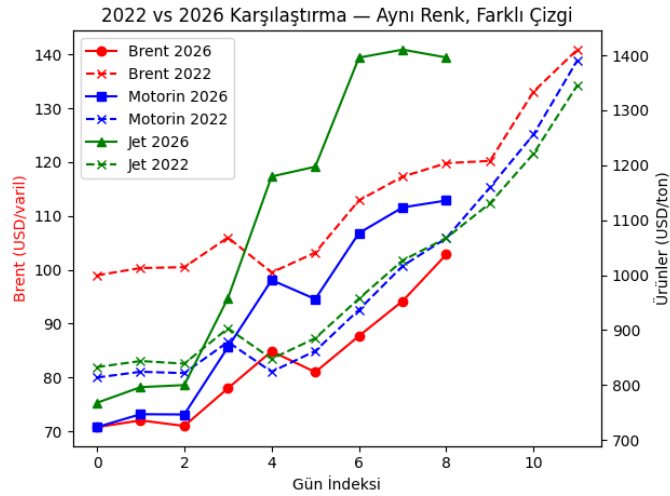
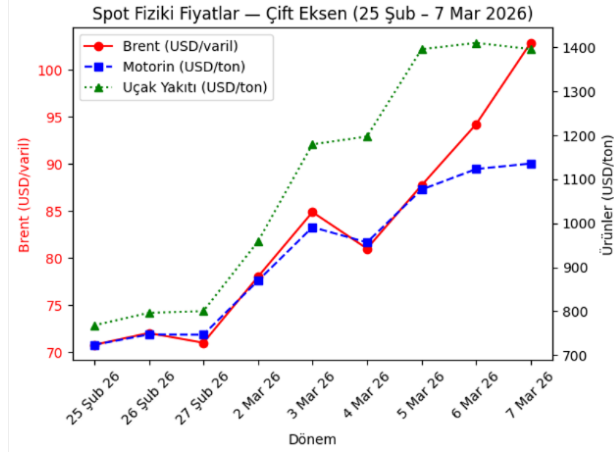
Aylık ortalama

Aralık21	74,8	74,10		646,75	631,88		
Ocak 22	85,57	87,00		746	738,4		
Şubat22	94,10	98,00		831,9	818,72		
Mart22	112,46	120,00		1146	1119,67		

ICE Brent için Şubat dönemi kontratlar arası fark Nisan-Mayıs ayına ait olup Mart döneminden itibaren Mayıs-Haziran ayları farkını göstermektedir

ICE Motorin için Şubat dönemindeki kontratlar arasındaki fark Mart-Nisan ayları arasındaki farkını göstermektedir





Rusya'nın 2022'de Ukrayna'yı işgali enerji piyasasında ciddi bir fiyat şokuna yol açmıştır. İşgal ile birlikte aşamalı olarak bankacılık, enerji, taşımacılık vs yaptırımları uygulanmaya başlanmıştır. Bu süreçte işgalin yapıldığı 24 Şubat ve akabinde özellikle ABD'nin 8 Mart'ta aldığı yaptırım kararları piyasada anlık/günlük yukarı doğru hızlı tepkilere yol açmıştır. Bu süreçte ICE Brent 95-127 USD/varil fiziki Brent spot fiyatları 99-140 Dolar arasında bir hareketlilik sergileyerek %35'lik bir artış kaydetmiştir. Aynı dönemde ICE motorin kontratı

823-1492 Dolar/ton arasında ve motorinin fiziki piyasa fiyatı da 813 Dolar-1390 Dolar arasında bir yükseliş göstermiştir. Benzer şekilde uçak yakıtının fiziki fiyatı 832-1345 Dolar arasında artış sergilemiştir. İki ürünün fiziki fiyatında da %50'nin üzerinde bir artış yaşanmıştır. Bu noktada belirtilmesi gereken önemli bir husus da kontratlar arası veya vadeler arası farktır. Nitekim bu fark ICE motorin kontratında fark 24 Şubat'ta 20 Dolar/ton'dan artarak 08 Mart'ta 165 Dolar'a çıkmıştır. 27 Şubat 2026 yılında ABD/İsrail-İran Savaşı ile birlikte ICE Brent kontrat fiyatı 70 Dolar'dan 98 Dolar'a fiziki petrol fiyat da 70 Dolar'dan 102 Dolar'a çıkmıştır. ICE motorin kontratı 752 Dolar'dan 1166 Dolar'a fiziki motorin ve uçak yakıtı fiyatları sırasıyla 746'dan 1135'e ve 800'den 1396 Dolar'a yükselmiştir. Vadeler arası fark ise motorinde 10 Dolar'dan 87 Dolar'a çıkmıştır.

Vadeler arası farkın bu şekilde hızla açılması fiziki piyasanın yakın vadede ürün arzında daralma dolayısıyla içinde bulunulan anda talebin yakın gelecek zamana kıyasla daha yüksek olduğunu veya bu yönde beklenti oluştuğuna güçlü bir gösterge olmaktadır. Enerji piyasasında anlık talebin yakın gelecek zamana göre daha yüksek olması durumu ve bunun fiyat üzerindeki etkisi backwardation olarak tanımlanmaktadır⁹. Motorindeki bu durum uçak yakıtı için de geçerlidir. Genel itibariyle bu iki ürün arasında doğru orantı hakimdir. Uçak yakıtına ilişkin borsa işlemleri için esas olarak motorin kontratları kullanılmaktadır.

İki kriz dönemindeki fiyat hareketliliği ham petrol, motorin ve uçak yakıtına ilişkin benzer bir tablo ile karşılaşılacakla birlikte 2022 Şubat yılındaki fiyatların anlık/günlük hareketliliğinin 2026 yılına nazaran daha hızlı yükseliş sergilediği ifade edilebilir. Ayrıca petrole kıyasla ürün fiyatlarındaki yükseliş daha keskin gerçekleşmiştir. Uluslararası piyasalarında jeopolitik krizlerin ilk etkisi çoğu zaman ham petrol fiyatlarından önce rafine petrol ürünleri piyasasında görülmektedir. Bunun en önemli nedeni ürün piyasasının rafineri kapasiteleri ve üretim oranındaki sınırlar nedeniyle arz esnekliğinin ham petrol piyasasına kıyasla daha sınırlı olmasıdır. Zira ham petrol uluslararası piyasada geniş bir üretici ağına sahip olup taşıma ve depolama da bu kapasiteyi karşılamaktadır. Buna karşılık petrol ürünleri üretimi sınırlı sayıda rafineri kapasitesine bağlıdır ve yeni rafineri yatırımlarının hayata geçirilmesi oldukça uzun zaman almaktadır. Başka bir deyişle ham petrol uluslararası piyasada daha likit bir piyasaya sahip olduğu için şokların etkisi daha geniş bir coğrafyaya dağılabilmektedir. Buna karşılık motorin ve jet yakıtı gibi ürünlerde

⁹ Talep-arz dengesindeki tersi durum yani an itibariyle talebin yakın gelecek zamandaki talebe göre daha düşük olması durumu ise Contango'dur. Contango durumunu oluşması için vadeler veya kontratlar arası farkın finans taşıma vs maliyetleri karşılayacak düzeyde geniş olması anlam ifade edecektir.

bölgesel arz-talep dengesi çok daha belirleyicidir. Avrupa, yapısal olarak yüksek sanayi ve ulaşım talebine sahip olmasına rağmen rafineri sistemi bakımından her zaman yeterli kapasiteye sahip değildir. Bu nedenle kriz dönemlerinde en hızlı reaksiyon rafine ürünlerde görülmektedir. Sadece motorin ve uçak yakıtı nafta gibi ürünlerin elde edildiği teknolojiler ise her rafineride bulunmamaktadır. Bunun için ciddi yatırımlar gereklidir.

Bu nedenle de jeopolitik krizler veya arz kesintisi riskleri öncelikle ürün arzındaki olası daralmayı fiyatlamaktadır. Nitekim ham petrole kıyasla motorin ve uçak yakıtındaki yüksek artış bunu doğrulamaktadır.

ASYA PAZARI'NIN DİRENÇ KAPASİTESİ

Bu verilerden hareketle Körfez bölgesinde yaşanan mevcut savaş nedeniyle ihracatın durması, üretimin sahalarının, yükleme terminallerinin ve bazı rafinerilerin zarar görmesine karşın fiyat hareketliliğinin 2022 Şubat ayında başlayan Rusya-Ukrayna krizi sürecinde yatırımlara da bağlı olarak piyasanın verdiği tepkinin benzer nitelikte veya görece olarak daha hızlı yükseliş sergilemesi aslında Avrupa piyasanının Asya'ya kıyasla daha hasas ve kırılgan olduğunu bir anlamda göstermektedir¹⁰. Nitekim Şubat 2026'da Avrupa Rafineriler ve Akaryakıt Üreticileri Derneği (FuelsEurope) 10 Şubat 2026 tarihinde AB'ye çağrı yaparak rafinerilerin özellikle jeopolitik şok ve arz sorunlarının yaşandığı kriz dönemlerinde Avrupa'nın ekonomisi, güvenliği ve egemenliğine hizmet eden bir sektör olduğunu buna karşın 2009'dan beri 35 rafinerinin kapandığını ve bunun da yaklaşık %20'lik bir kapasitenin yok edildiğini geriye işler halde 83 rafinerinin kaldığını ve Avrupa'nın motorin ve uçak yakıtında net ithalatçı olduğunu, bu nedenle de gerek yasal düzenlemelerde kolaylıkların sağlanmasını gerekse de teknolojik yeniliklerin desteklenmesi gerektiğini vurgulamışlardır¹¹.

Mevcut koşullarda petrol fiyatlarının, uluslararası piyasada oluşan algının aksine 100 Doları pek aşmamasında aşağıdaki faktörlerin etkili olduğu ileri sürülebilir.

-Rusya'nın Asya pazarına petrol satışının devamlılığının olması,

¹⁰ Örnek olarak Irak 3 Mart'ta Rumelia sahasında üretimi askıya almıştır. Katar 4 Mart'ta Ras Laffan LNG terminal faaliyetlerini durdurmuştur. Bahreyn 10 Mart'ta BAE Ruwais Rafinerisi'nin faaliyetini durdurmuştur.

¹¹ https://www.fuelsEurope.eu/uploads/files/modules/publications/1770890571_High%20Level%20Letter%20to%20the%20Heads%20of%20State.pdf

-Özellikle Çin'in deniz yoluna ek olarak Rusya ve Orta Asya'dan boru hattıyla da petrol ve gaz alımının olması,¹²

-İç piyasada üretimi arttırmaya yönelik çalışmalar yürütülmesi,

-Kömür gibi alternatif enerji kaynaklarının kullanımı,

-Hürmüz Boğazı çıkışlı petrolün pazarının ağırlıklı Asya ülkeleri olmakla birlikte bu pazardaki Malezya gibi ihracatçı ülkelere ek olarak Asya içi kaynaklardan, Nijerya, Angola, Sudan, ABD, Gana, Brezilya, Libya gibi alternatif kaynaklardan istikrarlı bir şekilde tedarik imkanları bulunması,

-2026 yılı başından itibaren Asya bölgesinde yüzer stokların yoğunlaşması ki bunun yaklaşık 140 milyon varil olduğu ifade edilmektedir. Her ne kadar geçici bir dönem rahatlatıcı etkisi olsa da dikkate alınmalıdır. Nitekim Hindistan'a tanınan bir aylık muafiyet esas itibarıyla bu amaçladır.

-Ayrıca stratejik petrol rezervlerin kullanıma imkanın olması, Örneğin Çin'in 900 milyon varil stratejik rezervi bulunmaktadır. Çin'in günlük ithalatının yaklaşık 11 milyon varil olduğu dikkate alındığında 81 günlük stoğunun olduğu görülmektedir. Yine Japonya'nın yaklaşık 450 milyon varil stratejik rezervi bulunmaktadır. İthalatı ise günlük 2.5 milyon varildir. G.Kore'nin stratejik rezervi 200 milyon varil olup günlük ithlatı ise 3 milyon varildir. Hindistan'ın ise 250 milyon varil stratejik rezervi bulunmakla birlikte günlük ithalatı 5 milyon varil seviyesindedir.

-Opec'in üretimi halihazırda günlük 500 bin varil arttırması ve Nisan ayında da 206 bin arttıracak olması da piyasa algısını rahatlatan etmenlerden olmuştur ancak yazının başında da belirtildiği üzere Opec'in üretiminin önemli bir kısmı Körfez ülkelerinden karşılanmaktadır ve Körfezdeki rafinerilerin, yükleme terminallerinin ve altyapı sisteminin çalışmaması halinde üretim artışına bu bölgenin bir katkısı olmayacağı kesindir dolayısıyla diğer ilgili Opec üyeleri ve Opec dışındaki üreticilerin üretimi arttırmaları ve piyasaya sunabilmeleri fiyatın düşmesine katkı sağlayabilecektir

-Savaşın uzamayacağına olan kanaat,

¹² Çin ile Rusya arasında ESPO petrol boru hattı ve Altay gaz boru hattı mevcuttur. Orta Asya ile Orta Asya-Çin Gaz Hattı (Türkmenistan, Kazakistan-Özbekistan-Çin) ve Kazakistan-Çin petrol boru hattı mevcuttur.

Dolayısıyla Asya'daki söz konusu temel ithalatçı ülkelerin Körfez Ülkeleri'ne bağımlılığı yüksek seviyede olsa da yıllar içerisinde yapılan yatırımlar, arz ve enerji kaynağı çeşitliliği sağlanması ile birlikte yukarıdaki tüm hususların Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapanmasına rağmen petrol fiyatlarında savaşın korkutan etkisini mevcut koşullarda sınırladığı iddia edilebilir. Tabi bu görüntü savaşın şiddetinin tırmanarak uzaması halinde değişecektir. Bununla birlikte bu krizin bugün için Körfez'den petrol ve LNG ihracatının durması bölge ülkelerinde toplamda günlük yaklaşık 1.5 milyar dolarlık kayba yol açtığı iddia edilebilir¹³. Buna zarar gören terminal, rafineri ve üretim sahalarının yeniden kullanıma alım maliyeti ve zaman kaybını da dikkate almak gerekiyor. Böyle bir süreç Rusya'ya olan yaptırımların da yumuşatılması veya kaldırılmasına da zemin hazırlayabilecektir. Mevcut koşullarda da ABD 5 Mart'ta ilk etapta Hindistan için petrol ithalatında Rusya yaptırımlarını bir aylık hafifletme kararı almıştır¹⁴. Rus yaptırımlarının kaldırılmasının Avrupa'ya büyük bir rahatlama sağlayacağı ve yine arz güvenliği açısından ilave kaynak olacağı düşünülebilir. Zira Avrupa örneğin LNG ithalatında ABD'ye %58 oranında bağımlı hale gelmiştir. Dolayısıyla 2022 öncesi Rus bağımlılığı 2022 sonrası ABD bağımlılığına bırakmıştır.

Ayrıca değinilmesi gerek bir diğer ülke de Irak'tır. Bu süreçten ekonomik açıdan en büyük zararı gören ülkelere biri İran ise diğeri Irak'tır. Zira Irak'ın mevcut ekonomik sorunlarına ek olarak yaşanan bu savaş ve Hürmüz Boğazı'nın durumu Irak'ın petrol ihracatını nerdeyse durma noktasına getirmiştir. Nitekim Irak'ın petrol ihracatının % 88'i Basra Körfezi'nden yapılmaktadır. Dolayısıyla da Hürmüz Boğazı'ndan uluslararası piyasaya çıkmaktadır. Savaşın yol açtığı güvenlik sorunu nedeniyle 2 Mart itibariyle Ceyhan satışlarını askıya aldığı gibi West Qurna üretimini de 3 Mart itibariyle düşürme yoluna gitmek zorunda kalmıştır. Ayrıca Nisan ayı yükleme programının iptaline ilişkin talepler de gündeme gelmeye başlamıştır. Irak'ın Basra körfezi'nden günlük yaklaşık 3,5 milyon ve Ceyhan'dan 450 bin varil ihracat yaptığı dikkate bu akışın durması Irak ekonomisinin aylık yaklaşık 11.5 milyar dolarlık bir gelirden mahrum olacağı anlamına gelmektedir. Bu nedenle de Irak'ın Kerkük Yumurtalık boru hattı güzergahının Basra'dan petrol taşınacak şekilde geliştirilmesi uzun dönemde Irak'ın uluslararası Avrupa ve Amerika gibi piyasalara istikrarlı ulaşım imkanı sunabilecektir.

¹³ 25 Şubat Platts fiyatları, Petrol/ürün fiyatı öncesinde ham petrol yaklaşık 17 milyon varil ve baz fiyat ortalama 60 Usd/varil, (olası kalite farkı, navlun indirimleri dikkate alınarak) 4 milyon varil ürün ve fiyatı 88,5 Usd/varil, LNG için 255 bin ton ve fiyatı yaklaşık 500 Usd/ton veya kabaca 10 usd/mmbtu

¹⁴ <https://www.dw.com/en/us-india-russia-oil-sanctions-iran-war-russia-ukraine/a-76250096>

SONUÇ

Hürmüz Boğazı'nın stratejik önemi, Körfez ülkelerinin çıkarılabilir rezervlerinin büyüklüğü, günlük ihracat hacminin küresel enerji ticaretindeki önemi dolayısıyla arz güvenliğine etkisinden kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede Körfez ülkelerinin petrol ve LNG ihracat altyapısının önemli ölçüde bu geçiş hattına bağımlı olması, bölgedeki silahlı çatışmaların veya istikrarsızlıkların enerji arz güvenliği sorununa dönüşmesine yol açmaktadır. Suudi Arabistan, BAE, Irak ve kısmen diğer üreticiler tarafından geliştirilen alternatif boru hattı güzergâhları Hürmüz'e olan bağımlılığı azaltma yönünde belirli bir kapasite sunsa da, mevcut veriler bu hatların boğazın taşıdığı toplam sevkiyat hacmini ikame etmekten oldukça uzak olduğunu göstermektedir. Bu nedenle Hürmüz'ü de içerisine alan her güvenlik sorunu, yalnızca üretici devletlerin ihracat gelirlerini değil, enerji ithalatına yüksek derecede bağımlı Asya ve Avrupa ekonomilerinin büyüme, enflasyon, bütçe dengesi ve sanayi üretimi üzerinde de doğrudan etkiler doğurmaktadır. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı, enerji jeopolitiği ile uluslararası güvenlik arasındaki karşılıklı bağımlılığın en açık ve en kırılgan örneklerinden birini teşkil etmektedir.

Raporda yapılan karşılaştırmalı analiz, Rusya-Ukrayna savaşı ile ABD/İsrail-İran krizinin enerji piyasalarına etkilerinin benzer biçimde fiyat şoku ürettiğini, ancak etki mekanizmalarının farklılaştığını ortaya koymaktadır. Rusya-Ukrayna savaşında piyasa tepkisi daha çok yaptırımlar, finansman, sigorta, taşımacılık ve ticari belirsizlikler üzerinden şekillenmişken, ABD/İsrail-İran krizi doğrudan üretim, yükleme, rafineri ve deniz taşımacılığı altyapısını etkileyerek fiziki arz güvenliğini daha somut biçimde tehdit etmiştir. Bununla birlikte fiyat verileri, her iki kriz döneminde de özellikle motorin ve uçak yakıtı gibi petrol ürünlerinin ham petrole kıyasla daha sert tepki verdiğini göstermektedir.