Arda Yakıcı[1]
Nexus Energy Resources
Genel Müdür / Danışman

DEĞERLENDİRME NOTU

HÜRMÜZ SONRASI ALTERNATİF PETROL GÜZERGAHLARI VE TÜRKİYE

Ekim 2024'te TEPAV tarafından yayımlanan Türkiye'nin enerji güvenliğine ilişkin önceki bir makalemde, çeşitlendirmenin, daha güçlü bölgesel enerji ortaklıklarının ve Türkiye'nin altyapısından daha etkin yararlanılmasının, ülkenin jeopolitik ve arz risklerine maruziyetini azaltmada merkezi önem taşıyacağını savunmuştum. Irak, hem potansiyel bir enerji tedarikçisi olarak hem de Türkiye ile daha derin entegrasyonunun Türkiye'nin bölgesel bir enerji merkezi olarak konumunu güçlendirebilecek olması nedeniyle bu değerlendirmede önemli bir yer tutuyordu [1].

2026'daki gelişmeler bu argümana yeni bir boyut ekledi. Çeşitlendirme artık sadece Türkiye gibi enerji ithalatçısı ülkelerin sorunu değil. Hürmüz Boğazı'ndaki aksama, bunu Körfez üreticileri açısından da aynı derecede acil bir mesele haline getirdi. Dolayısıyla soru artık yalnızca Türkiye'nin enerjiyi daha çeşitli kaynaklardan nasıl temin edebileceği değil; Türkiye'nin coğrafyası, altyapısı ve Irak'la derinleşen enerji ilişkisinin bölge için daha çeşitlendirilmiş bir ihracat sisteminin parçası olup olamayacağıdır.

Şokun ölçeği, bu sorunun neden daha acil hale geldiğini açıklıyor. EIA, Hürmüz'den geçen toplam petrol akışının 2025'in dördüncü çeyreğinde günlük 21,6 milyon varilden 2026'nın ikinci çeyreğinde günlük 4,9 milyon varile gerilediğini tahmin ediyor [2]. Eylül ayına gelindiğinde Orta Doğu ham petrol ihracatı günlük 16,328 milyon varile çıkarak çatışmanın başlamasından bu yana en yüksek seviyesine ulaştı; ancak yine de savaş öncesi şubat seviyesinin günlük 3,2 milyon varil altında kaldı [3]. Daha yakın tarihli deniz taşımacılığı verileri de bölgesel ham petrol ihracatının eylül ayı içinde bazı günlerde savaş öncesi günlük seviyeleri aştığını gösteriyor; buna rağmen toparlanma hâlâ yüksek taşıma maliyetlerine ve devam eden güvenlik olaylarına açık durumda [27]. Sistem

[1] Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

önemli ölçüde uyum sağladı, ancak operasyonel ve güvenlik koşulları normale dönmüş değil.

Üretim kapasitesinden ihracat kapasitesine

2026'nın en açık derslerinden biri, üretim kapasitesi ile ihracat kapasitesinin aynı şey olmadığıdır. Bir üreticinin rezervleri, kuyuları ve işleme kapasitesi mevcut olabilir ancak depolama tesisleri dolduğunda ve ham petrol müşteriye ulaştırılamadığında bu üretim kapasitesinin değeri sınırlı kalır. Bu nedenle Hürmüz, bir deniz güvenliği meselesinin ötesine geçerek operasyonel bir kısıta dönüştü.

Körfez genelindeki tepki pragmatik oldu. Üreticiler mevcut her türlü esnekliği kullandılar: alternatif boru hatları, depolama, revize edilmiş yükleme programları ve gemiden gemiye transferler; çıkış kapasitesinin bağlayıcı kısıta dönüştüğü yerlerde ise üretim kısıldı. Eylül ayında Umman Körfezi'nde gemiden gemiye transferler günlük yaklaşık 2,5 milyon varil seviyesindeyken, Körfez ham petrolünün Çin'e taşınmasında gösterge VLCC navlunu varil başına 30 ABD dolarını aştı [20]. Bunlar normal bir ticari ölçüt değil, olağanüstü savaş koşullarıdır ancak yedekliliğin neden yalnızca en ucuz taşıma seçeneği olarak değil, giderek daha fazla bir sigorta unsuru olarak değerlendirilmesi gerektiğini gösterir.

BAE ve Suudi Arabistan: iki baypas sistemi, iki farklı kırılganlık

BAE, krize çoğu Körfez ihracatçısından daha güçlü bir konumda girdi çünkü Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP), kara üretim sisteminden ham petrolü Hürmüz Boğazı'nın dışındaki Fujairah'a zaten taşıyordu. EIA, hattın kapasitesini günlük 1,8 milyon varil olarak veriyor ve Fujairah'ta 42 milyon varillik yeraltı ham petrol depolama kapasitesi bulunduğunu bildiriyor; bu da BAE'ye programlama, harmanlama ve yüklemede önemli bir esneklik sağlıyor [4]. Bununla birlikte ADCOP krizden önce de normal ticari operasyonların bir parçasıydı. Dolayısıyla nominal kapasitesinin tamamı acil durumda kullanılabilecek boş kapasite olarak değerlendirilemez. Fujairah'ın kendisi de yoğunlaşmış bir ihracat merkezidir: bir deniz geçiş noktasını baypas etmek limanların, tankların ve yükleme tesislerinin kırılganlığını ortadan kaldırmaz.

Bu nedenle ADNOC'un ikinci Batı-Doğu boru hattı önemlidir. Şirket mayıs ayında, 2025'te başlatılan projenin şimdiden yüzde 50'sinin tamamlandığını ve Fujairah üzerinden ihracat kapasitesini iki katına çıkarma hedefiyle 2027'de devreye alınmak üzere hızlandırıldığını açıkladı [5]. Bu proje, muhtemelen BAE'nin ihracat dayanıklılığına kısa vadede yapılacak en önemli yapısal katkıdır çünkü geçici bir çözüme dayanmak yerine ihracat sisteminin fiziksel mimarisini değiştiriyor.

Suudi Arabistan'ın baypas kapasitesi çok daha yüksek. Saudi Aramco, Doğu-Batı Boru Hattı'nın 2026'nın ilk çeyreğinde azami günlük 7,0 milyon varil kapasiteye ulaştığını bildirdi; Reuters ise batı kıyısındaki rafinerilerin ihtiyaçları düşüldükten sonra sistemin günlük yaklaşık 5 milyon varillik kısmının ihracata kullanılabildiğini aktardı [6][8]. Hürmüz'deki aksama sırasında hat, küresel petrol sistemindeki başlıca rahatlatıcı mekanizmalardan biri haline geldi. Ancak eylül ayında hatta yapılan saldırı aynı temel sorunu farklı bir biçimde ortaya koyarak operasyonları ve Yanbu'daki ham petrol yüklemelerini geçici olarak aksattı. Buna karşın 6 Ekim itibarıyla Suudi Arabistan Enerji Bakanı, akışın yeniden günlük 5,8 milyon varile ulaştığını açıkladı. Bu gelişme sabit altyapının kırılganlığını olduğu kadar hızlı onarım ve yeniden devreye alma kapasitesinin önemini de gösterdi [7][25].

Bu nedenle bölgesel sistemlerin birbirine bağlanması seçeneği giderek daha fazla tartışılıyor. Reuters, temmuz ayında Suudi Arabistan'ın Doğu-Batı hattına ilave günlük 1-2 milyon varil

kapasite eklemeyi değerlendirdiğini ve Kuveyt, Bahreyn ve Katar ile ön görüşmeler yaptığını bildirdi [8]. Kuveyt özellikle önemlidir çünkü bugün benzer ölçekli ve Hürmüz'ü baypas eden büyük bir sisteme sahip değildir. Bu görüşmeler stratejik açıdan kritiktir ancak henüz taahhüt edilmiş kapasite hakları veya işletmeye alınmış güzergâhlarla karıştırılmamalıdır.

Irak: güneydeki ihracat yoğunlaşmasından bölgesel bir koridora

Bu tartışmada merkezi bir yere sahip olmayı hak eden Irak, Körfez ile Türkiye arasında yalnızca bir transit ülke değildir. Irak'ın kendisi, güneydeki ihracat sistemi Hürmüz'e ciddi ölçüde bağımlı olan büyük bir Körfez üreticisi olmanın yanı sıra alternatif kuzey ve batı yönlü güzergâhlar yaratabilecek altyapıyı geliştirmektedir.

En önemli proje Basra-Haditha boru hattıdır. Irak Petrol Bakanlığı bunu 700 kilometre uzunluğunda, 56 inç çapında ve tasarım kapasitesi günlük 2,5 milyon varil olan bir sistem olarak tanımlıyor [9]. Bakanlık, daha geniş programı üç olası ihracat yönüyle ilişkilendiriyor: Türkiye'de Ceyhan, Suriye'de Baniyas ve Ürdün'de Akabe [9]. Temmuz ayında Irak kabinesi, Chevron, Capital TI ve Katar'dan UCC'nin yer aldığı Basra-Haditha-Kerkük-Ceyhan ve Basra-Haditha-Baniyas hatlarına yönelik fizibilite çalışmaları için ön düzenlemeleri onayladı; KBR ise Basra-Haditha için danışmanlık çalışmalarına yetkilendirildi [10]. Bunlar önemli adımlar olmakla birlikte, projeler hâlâ fizibilite ve geliştirme aşamasındadır; henüz nihai yatırım kararları alınmamıştır.

Stratejik önemi yine de büyüktür. Irak, güneydeki üretimin neredeyse tamamen tek bir deniz çıkışına bağımlı olmadığı bir sistem kurmaya çalışıyor. Ancak günlük 2,5 milyon varil rakamı, BAE, Suudi Arabistan veya Kuveyt ham petrolü için mevcut boş kapasite olarak okunmamalıdır. Sistem her şeyden önce Irak'ın kendi ihracatını çeşitlendirmek amacıyla geliştiriliyor. Üçüncü taraf kullanımı için kapasitenin bilinçli biçimde ayrılması, daha sonra genişletme yapılması, paralel altyapı kurulması veya ticari ikame mekanizmalarının oluşturulması gerekir.

Aciliyet geçici tedbirlerde bile görülüyor. Irak eylül ayında, daha fazla varilin Ceyhan'a ulaşabilmesi için güneyde üretilen ham petrolü karayoluyla Kerkük'teki depolama tesislerine taşıyan bir pilot uygulama başlattı. Reuters, iki günlük ilk denemede 209 tanker kamyonla 6 milyon litrenin biraz üzerinde petrol taşındığını bildirdi [11]. Bu hacimler stratejik bir boru hattıyla kıyaslandığında önemsizdir ancak deneme önemli bir şeyi gösteriyor: Irak, tüm altyapı programının tamamlanmasını beklemek yerine güneydeki varillerini kuzey ihracat sistemine bağlamanın yollarını aktif biçimde arıyor.

Irak-Türkiye: doğru yönde ilerleyen bir ilişki

Benim açımdan, 2024'teki TEPAV makalemden bu yana en cesaret verici gelişmelerden biri Türkiye ile Irak arasındaki enerji ilişkisinin izlediği yön oldu. O dönemde Irak-Türkiye petrol boru hattının yeniden devreye alınmasının, Türkiye'nin Irak enerji sektöründeki rolünün genişletilmesinin ve daha uzun vadede iki ülke arasında daha güçlü petrol ve doğal gaz bağlantıları geliştirilmesinin hem Türkiye'nin enerji güvenliğine hem de Irak'ın ihracat güzergâhlarını çeşitlendirme kabiliyetine katkı sağlayabileceğini savunmuştum [1]. İki yıl sonra hâlâ yapılması gereken çok şey var ancak gelişmeler genel olarak bu yönde ilerliyor.

Tartışma artık atıl bir petrol boru hattının yeniden açılmasının ötesine geçti. Türkiye ile Irak, daha uzun vadeli bir çerçeve üzerinde müzakereler sürerken Ağustos 2026'da bir yıllık ham petrol taşıma anlaşmasına vardılar. Geçici BOTAŞ-SOMO-North Oil Company (NOC) düzenlemesi, SOMO/NOC'ye günlük 750.000 varillik boru hattı kapasitesi tahsis ediyor;

Reuters ise anlaşma imzalandığında fiili akışın günlük yaklaşık 170.000 varil olduğunu bildirdi [12]. BOTAŞ, Irak-Türkiye sisteminin yıllık kapasitesini 553 milyon varil, yani günlük yaklaşık 1,5 milyon varil olarak veriyor [13]. Tasarım kapasitesi ile mevcut kullanım arasındaki fark ciddi ancak dikkatli yorumlanması gerekiyor.

Öte yandan ağustos ayında yapılan anlaşma, kuzey petrol ihracatı konusunda Bağdat ile Erbil arasındaki ayrı ihtilafın nihai olarak çözüldüğü şeklinde yorumlanmamalıdır. Irak-Türkiye güzergâhı, Bağdat'ın onayı olmaksızın KRG'nin yetkilendirdiği ihracata ilişkin bir ICC tahkim kararı sonrasında Mart 2023 ile Eylül 2025 arasında kapalı kaldı. Eylül 2025'te varılan üç taraflı düzenleme, yerel kullanım için ayrılan miktarlar dışındaki KRG üretimi ham petrolün Ceyhan üzerinden ihraç edilmek üzere SOMO'ya teslim edilmesini ve mevcut üretici ödemeleri için varil başına 16 ABD doları tutarında bir mekanizma kurulmasını öngördü. Bununla birlikte uluslararası petrol şirketlerine geçmişten kalan borçlar çözümsüz kaldı ve başlangıçta tüm üreticiler düzenlemeye katılmadı. Mart 2026'da Bağdat ile KRG, kuzey boru hattı şebekesinin kullanımını kolaylaştırmak üzere yeniden anlaştı; ihracat gelirleri federal hazineye aktarılırken operasyonları ortak bir mekanizma denetledi. Dolayısıyla yeni BOTAŞ-SOMO-NOC transit anlaşması önemli bir devletler arası çerçeve sağlıyor; ancak Bağdat, Erbil ve üretici şirketler arasında devam eden hukuki, mali ve siyasi sorunları tek başına ortadan kaldırmıyor [16][21][22].

Türkiye tarafında kullanılmayan nominal kapasite var ancak bu, Basra'dan başlayıp uçtan uca kullanılabilecek aynı büyüklükte boş kapasitenin hemen mevcut olduğu anlamına gelmiyor. Irak'taki toplama hatlarının, kuzeye giden boru hatlarının, pompa istasyonlarının, hat bütünlüğüne ilişkin kısıtların, mevcut ham petrol miktarının ve sözleşmesel kapasite haklarının birbirleriyle uyumlu olması gerekir. Irak'ın yeni altyapıyı öncelikle kendi güney üretimini çeşitlendirmek için kullanmak istemesi de son derece anlaşılabilir. Dolayısıyla diğer Körfez üreticilerinin olası kullanımı varsayılmamalı; fiziksel ve ticari sistemin tasarımına baştan dâhil edilmelidir.

Cesaret verici olan, Ankara ile Bağdat'ın artık tam da bu daha geniş mimariyi tartışıyor olmasıdır. Enerji Bakanı Alparslan Bayraktar, koridorun Basra'ya doğru uzatılması, potansiyel kapasitenin günlük 2-2,5 milyon varil seviyesine çıkarılması ve zaman içinde hattın Hürmüz'e alternatif arayan Kuveyt veya diğer Körfez üreticilerinin kullanımına açılması ihtimalini kamuoyu önünde dile getirdi [14]. Türkiye'nin katılımı da arama ve üretim faaliyetlerine doğru genişliyor: TPAO, Temmuz 2026'da BP Energy Company of Kirkuk Limited'de yüzde 15 pay satın aldı [15]. Birlikte değerlendirildiğinde bu gelişmeler, ilişkinin giderek geleneksel üretici-transit ülke modelinin ötesine geçtiğine işaret ediyor.

Bu yönelim, 2 Ekim'de Türkiye ve Irak enerji bakanlarının Ankara'da daha kapsamlı ve uzun vadeli bir anlaşmaya yönelik müzakereleri ilerletmek üzere bir araya gelmesiyle yeni bir ivme kazandı. Görüşmeler petrol ve doğal gaz altyapısı, arama ve üretim, petrol ticareti, petrokimya ve elektriği kapsarken, Türkiye Kerkük-Ceyhan sistemini Basra'ya kadar uzatma ve Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgesel bir enerji güzergâhına dönüştürme hedefini yineledi [24].

Doğal gaz alanındaki planlar da henüz erken bir aşamada olmakla birlikte, iki ülke arasındaki enerji iş birliğine yeni bir boyut ekliyor. Ankara, genişletilmiş petrol koridorunun yanında bir doğal gaz boru hattı olasılığını da gündeme getirdi [16]. Bu, hemen kullanılabilir transit kapasitesiyle karıştırılmamalı: doğal gaz unsuru, Körfez üreticilerine kolayca tahsis edilebilecek işletmedeki bir Irak-Türkiye güzergâhı olmaktan ziyade hâlâ geleceğe dönük bir seçenek. Bu aşamada önemli olan, petrol, doğal gaz ve ulaştırma altyapısının giderek aynı ikili çerçeve içinde ele alınıyor olmasıdır.

Kalkınma Yolu Projesi bu yönelimi güçlendiriyor. Proje, Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridoru, yani Orta Koridor'dan ayrılmalıdır. Orta Koridor Çin ve Orta Asya'yı Hazar Denizi, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Türkiye ve Avrupa'ya bağlarken, Kalkınma Yolu Projesi Irak'ın El-Fav Limanı'nı yaklaşık 1.200 kilometrelik kara yolu ve demir yolu ağıyla Türkiye'ye bağlamayı öngörüyor. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, bu iki ağı birbirinden ayrı ancak tamamlayıcı olarak tanımlıyor ve aralarında potansiyel sinerji bulunduğuna işaret ediyor [18]. Bayraktar ise bir adım daha ileri giderek Türkiye ile Irak'ın Kalkınma Yolu Projesi'ni yalnızca bir ticaret ve ulaştırma koridoruna değil, aynı zamanda bölgesel bir enerji güzergâhına dönüştürmek için çalıştığını belirtiyor [17].

Bu gelişmekte olan bağlantının BAE boyutunda şimdiden somut bir örnek var. AD Ports Group, Haziran 2026'da Khalifa Limanı ile Umm Qasr arasında haftalık doğrudan bir servis başlattı; her iki uçta entegre lojistik kabiliyetlerle desteklenen servis, Türkiye ve Avrupa'ya uzanan bölgesel bağlantıları güçlendirmeyi açıkça hedefliyor [19]. Bu bir petrol boru hattı değil, lojistik hizmetidir ancak BAE-Irak-Türkiye ekseninin daha geniş Orta Koridor ve Kalkınma Yolu gündemleriyle birlikte ticari olarak da gelişmeye başladığını göstermesi bakımından önemlidir.

Bu ilerlemeyi önemli buluyorum çünkü 2024'te ortaya koyduğum argümana somutluk kazandırıyor: Türkiye'nin coğrafi konumu, ancak altyapı, ticari iş birliği ve komşularıyla sürdürülen istikrarlı ilişkilerle desteklendiğinde stratejik değer taşır. Özellikle cesaret verici olan, ilişkinin artık aynı anda birkaç alanda gelişiyor olmasıdır: arama ve üretime katılım, petrol taşımacılığı, geleceğe dönük doğal gaz altyapısı ve daha geniş Kalkınma Yolu Projesi. Bir sonraki zorluk, siyasi iradeyi ve yeterince kullanılmayan altyapıyı, çok daha yüksek hacimleri taşıyabilecek güvenilir ve ticari olarak işler bir sisteme dönüştürmektir.

Körfez-Irak-Ceyhan koridoru gerçekte ne gerektirir?

Yanıt coğrafyayla başlıyor. Suudi Arabistan ve Kuveyt, prensipte birkaç farklı konfigürasyon üzerinden Irak'a bağlanabilir. BAE açısından tamamen kara üzerinden Irak'a ulaşacak bir güzergâh zorunlu olarak Suudi Arabistan topraklarından veya başka bir transit ülkeden geçmek zorundadır. Ham petrol güney Irak'a ulaştığında, gelişmekte olan Basra-Haditha sistemi Ceyhan'a uzanan kuzey yönlü bir güzergâhın omurgası haline gelebilir. Ancak yalnızca bir kesimin değil, zincirin tamamının işlemesi gerekir.

Ceyhan'ın kendisi önemli bir altyapıya sahip, fakat kapasitesi sınırsız değil. BOTAŞ, Irak-Türkiye boru hattının yıllık kapasitesini 70,9 milyon ton veya 553 milyon varil olarak veriyor. Ceyhan işletme dokümanlarında 1,62 milyon metreküp ham petrol depolama kapasitesi ve dört ham petrol iskelesi bulunduğu, bunların ikisinin 300.000 DWT'lik tankerleri elleçleyebildiği belirtiliyor [13]. Özellikle birden fazla ham petrol türünü taşıyacak ve günlük taşıma hacmi 2,5 milyon varile yaklaşacak bir sistem için, mevcut tesislerin hiçbir değişiklik yapılmadan ek hacimleri karşılayabileceğini varsaymak yerine depolama, pompalama ve deniz yükleme kapasitesini dikkatle değerlendirmek gerekir.

Ham petrol kalitesi de başka bir pratik konudur. Murban, Basrah Medium veya Basrah Heavy ile aynı değildir. Ortak boru hattı kapasitesi; partiler halinde sevkiyat, arayüz kayıpları, ayrıştırma, tank tahsisi, ticari teslim ölçümü ve kalite garantileri gibi konuları gündeme getirir. Bunlar, bölgesel bir koridorun çalışamayacağı anlamına gelmez ancak harita üzerinde cazip görünen bir hattın işletilebilir ve finanse edilebilir bir sisteme dönüşüp dönüşmeyeceğini belirleyen ayrıntılardır.

BAE veya Suudi Arabistan'a ait her varilin fiziksel olarak binlerce kilometre yol kat ederek Ceyhan'a ulaşması da gerekmiyor. Olgunlaşmış bir bölgesel ağ; swap işlemleri, kapasite rezervasyonları ve portföy optimizasyonundan da yararlanabilir. Irak ham petrolü batıya giderken eşdeğer Körfez varilleri Fujairah veya diğer terminallerden Asya'daki müşterilere hizmet etmeye devam edebilir ve değer ticari olarak dengelenebilir. Uygulamada bu, aynı fiziksel ham petrolü Körfez'den Akdeniz'e tek bir özel boru hattıyla taşımakta ısrar etmekten daha esnek olabilir.

Ceyhan batıya açılan tek olası çıkış değil. Irak Baniyas ve Akabe yönündeki güzergâhları da incelerken, Yanbu'ya ulaşan Suudi ham petrolü Süveyş ve SUMED sistemi üzerinden kuzeye, Akdeniz pazarlarına taşınabilir [23]. Bu alternatiflerin siyasi koşullar, kapasite ve güvenlik bakımından birbirinden farklıdır. Ceyhan'ın özel cazibesi her koşulda mutlaka üstün olmasından değil hem Hürmüz'ü hem de Babülmendep'i baypas ederek yerleşik bir petrol ihracat kompleksi üzerinden doğrudan Akdeniz erişimi sunmasından kaynaklanır.

Türkiye, şimdiden Ceyhan için daha geniş bir hedef ortaya koydu. Bayraktar, Ceyhan'ın gelecekte ham petrol ve petrol ürünlerinin depolandığı, ticaretinin yapıldığı ve fiyatlandığı bir merkez haline gelmesini öngören bir vizyon tarif etti [14]. Bu stratejik olarak cazip ancak hedefin ticari altyapıyla desteklenmesi gerekecek: yeterli depolama ve harmanlama kapasitesi, şeffaf tarifeler, güvenilir kapasite hakları ve siyasi gerilim dönemlerinde dahi güvenilirliğini koruyan işletme kuralları.

Çeşitlendirme riski ortadan kaldırmaz, biçimini değiştirir

Bu kara güzergâhlarının hiçbiri doğası gereği deniz taşımacılığından daha güvenli kabul edilmemelidir. Bir tür yoğunlaşma riskinin yerine başka bir türünü koyarlar. Birden fazla ülkeden geçen bir boru hattı; pompa istasyonlarına, depolama tesislerine, kontrol ve iletişim sistemlerine, açıkta kalan geçiş koridorlarına ve birkaç egemen devlet arasındaki iş birliğinin kesintisiz sürmesine bağlıdır. Deniz trafiği mayınlar, füzeler, sigorta kapsamının geri çekilmesi veya deniz kuvvetleri arasındaki çatışmalarla kesintiye uğrayabildiği gibi, bu varlıklar da dron saldırıları, sabotaj, siber saldırı veya siyasi anlaşmazlıklardan etkilenebilir. Eylül ayında Suudi Arabistan'ın Doğu-Batı Boru Hattı'na yapılan saldırı, stratejik açıdan değerli bir baypas hattının dahi kendi başına yoğunlaşmış bir hedefe dönüşebileceğini yakın zamanda hatırlattı [7].

Bu nedenle güvenilir bir Körfez-Irak-Türkiye ağı, boru kapasitesinden daha fazlasını gerektirir. Pompa ve depolama tesislerinin fiziksel olarak güçlendirilmesi, gözetim ve hızlı onarım kabiliyeti, siber dayanıklılık, stratejik yedek parça stokları ve kalıcı sınır ötesi güvenlik ve işletme düzenlemelerinin tümü yatırım gerekçesinin parçaları olacaktır. Amaç Hürmüz'e risksiz bir alternatif bulmak değildir; böyle bir alternatif yoktur. Amaç, bölgenin ihracat kapasitesinin tek bir güzergâha veya tek bir risk türüne aşırı bağımlı olmasını önlemektir.

Alternatif ihracat kapasitesini kim finanse edecek?

Yeni bir boru hattı yalnızca normal tanker navlunlarıyla kıyaslanarak değerlendirilmemelidir. 2026 sonrasında anlamlı karşılaştırmaya üretimin durdurulmasının, depoların dolmasının, savaş riski sigortasının, olağanüstü navlunların, geciken teslimatların ve güvenilir pazar erişiminin kaybedilmesinin maliyetleri de dahildir. Bu, önerilen her boru hattının ekonomik olduğu anlamına gelmez. Büyük sınır ötesi sistemler hâlâ yüksek kullanım oranı, uzun vadeli taahhütler ve güvenlik ile hacim riskini makul biçimde dağıtan bir finansman yapısı gerektirir. Ancak yatırımın değerlendirilmesinde kullanılan test değişmiştir.

Uluslararası petrol sektörünün üst düzey yöneticilerinin son açıklamaları, bu tartışmanın artık hükümet stratejisinin ötesine geçtiğini gösteriyor. TotalEnergies, Irak-Suriye boru hattına katılmayı ve BAE'nin Fujairah ihracat sisteminin genişletilmesine yatırım yapmayı planladığını belirtirken BP, Kerkük'ten kuzeye uzanabilecek yeni ihracat güzergâhlarının potansiyeline işaret etti. Chevron da Irak'la, Türkiye'de Ceyhan veya Suriye'de Baniyas gibi Akdeniz çıkışlarına uzanabilecek yeni boru hatlarını görüştüğünü doğruladı; ancak hem BP hem de Chevron bu tür altyapının esas olarak kendi bilançolarından finanse edilip edilmemesi gerektiğini sorguladı. Kuwait Petroleum Corporation ise daha ileri giderek petrol ithal eden ülkelerin de yeni ihracat güzergâhlarının finansmanında sorumluluğu paylaşması gerektiğini savundu [26].

Daha zor ticari soru, normal koşullarda tam kullanılmadığı zamanlarda en değerli olabilecek kapasitenin maliyetini kimin karşılayacağıdır. Tamamen ticari bir boru hattı yüksek kullanım oranını hedefler; stratejik bir baypas ise değerinin bir bölümünü kesinti anlarında kullanılmak üzere kapasite tutmasından alır. Bu iki amacı uzlaştırmak muhtemelen uzun vadeli ship-or-pay (taşı ya da öde) taahhütleri, devlet katılımı veya rezerve kapasite için açık bir ödeme mekanizmasının bir bileşimini gerektirecektir.

Herhangi bir bölgesel koridor için diğer sorular da aynı ölçüde pratiktir: kapasiteyi kim rezerve eder, transit tarifeleri nasıl belirlenir, sınırlar boyunca ham petrol mülkiyeti ve kayıplar nasıl ele alınır, kalite nasıl korunur ve acil durumda kapasiteye ne olur? 2026 krizi, alternatiflere sahip olmanın değerini görmeyi çok daha kolaylaştırdı ancak zor ticari düzenlemeleri ortadan kaldırmadı.

Ulusal baypaslardan bölgesel bir ağa

Kısa vadede gidişat nispeten açıktır. BAE açısından odak, ikinci Batı-Doğu boru hattının tamamlanması ve Fujairah sisteminin daha da güçlendirilmesidir. Suudi Arabistan'ın öncelikli işi Doğu-Batı/Yanbu güzergâhının yeniden tam kapasiteye kavuşturulması ve dayanıklılığının artırılması; Irak'ınki ise Basra-Haditha'yı ilerletmek ve güvenilir kuzey yönlü ihracat kapasitesini yeniden oluşturmaktır. Türkiye ile Irak için bir sonraki adım, mevcut taşıma düzenlemesini çok daha yüksek hacimleri destekleyebilecek kalıcı bir çerçeveye dönüştürmektir.

Asıl ilginç soru bu ufkun ötesinde. Irak Basra'yı kuzeye ve batıya giden ihracat sistemlerine bağlamayı başarır ve Türkiye de Irak-Ceyhan koridorunu buna uygun şekilde genişletirse, bölge ulusal baypasların toplamı olmaktan çıkıp daha çok bir ağa benzeyen bir yapıya doğru ilerlemeye başlar. Böyle bir sistem Hürmüz'ün yerini almaz; zaten amaç da bu olmamalıdır. Amaç, herhangi bir güzergâhın devre dışı kalmasının sonuçlarını azaltmaktır.

Bu da tartışmayı 2024'teki TEPAV makalemin başladığı noktaya geri getiriyor. Türkiye'nin coğrafi konumu değerlidir ancak coğrafya tek başına bir enerji stratejisi değildir. Değerini altyapıdan, ticari ilişkilerden ve zorlu siyasi sınırların ötesinde iş birliği kurabilme becerisinden alır. İki yıl önce bu argüman esas olarak Türkiye'nin kendi enerji güvenliğini güçlendirmeye ilişkindi. Hürmüz şoku fırsatın kapsamını genişletti: Türkiye artık dünyanın enerji arzının önemli bir bölümünü sağlayan üreticilerin ihracat güvenliğine de katkı sağlayabilir.

Fırsat gerçek ancak beraberinde gelen koşullar da öyle. Boru hatlarının güvence altına alınmış hacimlere ihtiyacı var. Transit ülkeler kabul edilebilir ekonomik koşullar ister. Ham petrol kalite farklılıklarının yönetilmesi gerekir. Terminallerin yeterli kapasiteye sahip olması gerekir. Bir tanker güzergâhının yerini sabit altyapı aldığında güvenlik riski ortadan kalkmaz. Her şeyden önemlisi, bölgesel projelerin birden fazla ülkenin siyasi döngülerine dayanabilecek ticari yapılara ihtiyacı vardır.

Bu nedenle 2026 krizinin en yararlı sonucu tek bir yeni boru hattı değil, Körfez'in enerji güvenliğinin daha önce büyük ölçüde ulusal sınırlar içinde planlanan sistemler arasındaki bağlantıya giderek daha fazla bağlı olduğunun fark edilmesi olabilir. Böyle bir mimaride Irak, Körfez üretim sistemleri ile alternatif batı güzergâhları arasında kilit bağlantı haline gelebilir; Ceyhan da bölgenin Akdeniz'e açılan yerleşik kapılarından birini sunabilir.

Kaynaklar

[1] Arda Yakıcı, “Türkiye’s Energy Security,” TEPAV Değerlendirme Notu N202460, Ekim 2024. TEPAV makalesi

[2] ABD Enerji Enformasyon İdaresi (EIA), Short-Term Energy Outlook, Global Energy Security Data, Ağustos 2026. EIA

[3] Reuters, “Mideast oil exports rebound in September as Saudi Arabia boosts shipments,” 28 Eylül 2026. Reuters

[4] ABD Enerji Enformasyon İdaresi, “United Arab Emirates Country Analysis,” 28 Temmuz 2026 tarihinde güncellendi. EIA

[5] ADNOC, “New Investment, AI and Freedom of Navigation Key to Building a Resilient Energy System,” 20 Mayıs 2026. ADNOC

[6] Saudi Aramco, 2026 1. Çeyrek sonuçları, 10 Mayıs 2026. Aramco

[7] Reuters, “Saudi Arabia resumes Yanbu oil loading after pipeline restart,” 29 Eylül 2026. Reuters

[8] Reuters, “Saudi Arabia considers expansion of oil pipeline to Red Sea, sources say,” 7 Temmuz 2026. Reuters

[9] Irak Haber Ajansı, Petrol Bakanlığının Basra-Haditha boru hattına ilişkin açıklamaları, 1 ve 7 Mayıs 2026. INA, 1 Mayıs | INA, 7 Mayıs

[10] Reuters, “Iraq approves preliminary agreements to study strategic oil export pipeline projects,” 5 Temmuz 2026. Reuters

[11] Reuters, “Iraq trucks southern crude north in bid to raise exports via Turkey,” 16 Eylül 2026. Reuters

[12] Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, “One-Year New Agreement on Iraqi Oil,” 1 Ağustos 2026; Reuters, “Turkey, Iraq sign one-year oil pipeline deal,” 1 Ağustos 2026. Bakanlık | Reuters

[13] BOTAŞ, Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı istatistikleri (2026) ve BOTAŞ Ceyhan İşletme Müdürlüğü Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberi. Boru hattı verileri | Ceyhan rehberi

[14] Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Bakan Alparslan Bayraktar’ın Irak-Türkiye kapasitesi, Basra uzatması, Körfez katılımı ve Ceyhan’ın ticaret merkezi olma hedeflerine ilişkin 5 ve 7 Ağustos 2026 tarihli açıklamaları. 5 Ağustos | 7 Ağustos

[15] Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, “Türkiye Has Become a Partner with BP in the Fields in Kirkuk,” 28 Temmuz 2026. Bakanlık

[16] Anadolu Ajansı, “Minister Bayraktar: Iraq-Türkiye pipeline arbitration still ongoing as new deal under negotiation,” 14 Temmuz 2026. AA

[17] Anadolu Ajansı, “Turkish energy minister meets with Iraqi counterpart in Baghdad,” 9 Temmuz 2026. AA

[18] Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, “Türkiye’s Connectivity and Multilateral Transportation Policy,” Trans-Hazar Doğu-Batı-Orta Koridor Girişimi ve Kalkınma Yolu Projesi’ne ilişkin bölümler. Dışişleri Bakanlığı

[19] AD Ports Group, “AD Ports Group Launches Integrated Logistics Services Between Khalifa Port and Umm Qasr Port to Strengthen Regional Trade Connectivity,” 19 Haziran 2026. AD Ports

[20] Reuters, “Hormuz shuttles keep oil flowing, but at a high cost,” 21 Eylül 2026. Reuters

[21] Reuters, “Iraq nears deal to restart pipeline oil exports from Kurdistan to Turkey, sources say,” 19 Eylül 2025. Reuters; Reuters, “Iraqi PM confirms agreement with Kurdish region to resume oil exports,” 25 Eylül 2025. Reuters

[22] Reuters, “Iraq resumes Kirkuk crude exports via Ceyhan after Baghdad-KRG deal,” 17 Mart 2026. Reuters

[23] ABD Enerji Enformasyon İdaresi (EIA), “World Oil Transit Chokepoints,” 3 Mart 2026 tarihinde güncellendi; Süveyş Kanalı, SUMED Boru Hattı ve Babülmendep Boğazı bölümü.

[24] Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, “Türkiye ile Irak Arasında Yoğun Enerji Diplomasisi”, 2 Ekim 2026. Bakanlık açıklaması

[25] Reuters, “Saudi energy minister says oil pumped through East-West pipeline reached 5.8 million barrels”, 6 Ekim 2026. Reuters haberi

[26] Reuters, “From just-in-time to just-in-case: oil executives say world needs more export routes”, 6 Ekim 2026. Reuters haberi

[27] Reuters, “Middle East oil exports top pre-war levels for part of September but tanker attacks increase”, 5 Ekim 2026. Reuters haberi