

Rusya'nın Benzin Açmazı ve Düşündürdükleri

Oğuzhan Akyener

Geçtiğimiz günlerde Rusya Enerji Bakanlığı'ndan gelen kısa ama bir o kadar da manidar açıklamayı okuduğumda, aslında savaşın cephe hattından çok uzakta, sıradan bir Rus vatandaşının benzin istasyonunda yaşadığı sıkıntının, koca bir imparatorluğun enerji politikasını nasıl geri adım attırdığını bir kez daha görmüş oldum. Bakanlık, iç piyasadaki akaryakıt arzını artırmak amacıyla — dikkat ediniz, "artırmak amacıyla" diyor, "iyileştirmek" ya da "çeşitlendirmek" değil — çevre standardı düşük Euro-2, Euro-3 ve Euro-4 sınıfı benzinlerin üretimine, ithalatına ve satışına 1 Temmuz 2027'ye kadar geçici olarak izin verdiğini duyurdu. Kararın "geçici" olduğunun, uzun vadeli çevre politikasında bir değişikliğe işaret etmediğinin altının özellikle çizilmesi ise, bana kalırsa, meselenin aslında hiç de gönüllü bir tercih olmadığının en açık itirafı.

Peki nedir bu Euro sınıflandırması, okur haklı olarak sorabilir. Kısaca izah edeyim: Avrupa kökenli bu standartlar dizisi, yakıtın içerdiği kükürt oranını ve motorlu taşıtların salımlarını kademe kademe sıkılaştıran bir sistem — Euro-2'den Euro-6'ya doğru gidildikçe izin verilen kirletici madde miktarı ciddi ölçüde düşüyor. Rusya'da bugün yaygın olarak kullanılan Euro-5 standardına kıyasla, Euro-2/3/4 sınıfı benzinler çok daha yüksek oranda kükürt ve kirletici madde içerebiliyor; bu da demek oluyor ki:

- motorlarda çok daha hızlı bir aşınma yaşanacak,
- katalitik konvertörler beklenenden erken ömrünü tamamlayacak,
- şehir merkezlerinde kükürt dioksit ve partikül madde salımı belirgin biçimde artacak,
- ve nihayetinde bu yakıt kalitesizliğinin faturası, doğrudan Rus vatandaşının hem cebine hem de ciğerlerine kesilecek.

İşte tam da bu noktada "kalitesiz benzin" tabirinin ne anlama geldiğini bir kez daha hatırlamakta fayda var: yanma verimliliği düşük, motor ömrünü kısaltan, egzoz emisyonlarıyla hava kalitesini bozan bir yakıt türünden bahsediyoruz. Bu, sadece teknik bir detay değil — sağlık, çevre ve ekonomi arasında doğrudan bir bağ kuran, üç boyutlu bir mesele.

Bu noktada haklı bir merak da şudur: dünyada hâlâ bu düşük standartlarda yakıt kullanan var mı, yoksa Rusya kendine mahsus bir istisna mı yaratıyor? Ne yazık ki hayır, yalnız değil. Sahra altı Afrika'nın büyük bir kısmı, Orta Asya ve Kafkasya'nın kimi ülkeleri, Güney Asya'nın belirli bölgeleri ve mevzuatını henüz Euro-5/6 seviyesine taşıyamamış çeşitli Orta Doğu ülkeleri, bugün itibarıyla hâlâ bu kalitede yakıtla idare ediyor. Mamafih Rusya'nın durumu bunlardan ayrışıyor; zira Rusya zaten üretiminin önemli bir bölümünde Euro-5 seviyesine ulaşmıştı — yani bu bir gelişmemişlik meselesi değil, bilfiil bir geriye düşüş, bir zorunlu tenezzül.

Nitekim bu geri adımın arka planında yatan kriz de gayet somut: Ukrayna'nın insansız hava araçlarıyla düzenlediği saldırılar, Rus rafinerilerinin ciddi bir kısmını bakım-onarım sürecine soktu; ülkenin bazı bölgelerinde yakıt satışına fiilen kısıtlamalar getirildi; hükümet daha önce de benzin ve dizel ihracatını

durdurmuştu. Velhasıl, elimizdeki tablo şu: cephede istenen sonuç alınamayan bir savaşın, enerji altyapısı üzerinden iç piyasaya sirayet eden dolaylı ama gayet gerçek bir maliyeti var. Düşük standartlı yakıtlara izin verilmesi, kısa vadede pompadaki arz sıkıntısını hafifletebilir elbette; ama bu, bir çözüm değil, yalnızca sorunu erteleyen bir tedbirdir — hem de bedelini sıradan vatandaşın ödeyeceği bir tedbir. Rafineri kapasitesindeki darbe süregittiği müddetçe, bu "geçici" uygulamanın ömrünün uzatılmaması için hiçbir sebep göremiyorum açıkçası.

Bu gelişmenin uluslararası yansımaları var mı, diye sorulacak olursa — hiç şüphesiz doğrudan küresel piyasaları sarsacak bir hamle değil bu, zira karar tamamen iç piyasaya dönük. Fakat dolaylı etkilerini de göz ardı etmemek lazım. Rusya'nın daha önceki ihracat yasağı, zaten kendisine bağımlı komşu pazarlarda (Orta Asya cumhuriyetleri, kısmen Kafkasya) ciddi bir fiyat baskısı yaratmıştı; iç arz sorunu derinleştikçe, bu ülkelere yönelik akaryakıt akışının daha da daralması hiç de sürpriz olmayacaktır. Bu minvalde, sahadaki gözlemciler için bu gelişme, Rusya'nın rafineri altyapısına yönelik saldırıların beklenenden çok daha etkili bir yıpratma stratejisi olduğunun da bir teyidi niteliğinde. Velhasılıkelam, benzin standardındaki bu "küçük" gevşeme, aslında Rusya'nın enerji altyapısının ne ölçüde baskı altında olduğunu gösteren büyük bir işaret.

Peki bütün bunların Türkiye'yle ne alakası var, diye sorabilirsiniz — hiç şüphesiz doğrudan bir alakası yok gibi görünse de, işin derinine indiğimizde mesele bizi de yakından ilgilendiriyor. Bilindiği üzere Türkiye, TÜPRAŞ eliyle Rusya kaynaklı ham petrol ve nafta alımlarını, batılı müttefiklerinin baskılarına rağmen sürdürmekte; bu alımların cazibesi de büyük ölçüde Ural petrolündeki indirimli fiyatlardan kaynaklanmakta. Rusya'nın rafineri kapasitesindeki daralma ve iç piyasadaki arz sıkıntısı derinleştikçe, bu indirimli fiyat avantajının ne kadar sürdürülebilir olacağı sorusu da er ya da geç gündeme gelecektir — zira bir ülke kendi iç piyasasını beslemekte zorlanıyorsa, ihracat kanallarındaki fiyat esnekliği de tabiatıyla daralır. Bu bağlamda, Türkiye'nin enerji tedarik güvenliğini ve TÜPRAŞ'ın alım stratejisini önümüzdeki dönemde çok daha yakından takip etmemiz gerektiğini düşünüyorum; nitekim bizim gibi enerjide dışa bağımlı bir ülke için, komşu bir tedarikçinin iç krizi, er ya da geç bizim kapımıza da dayanır. Zaten bu gibi risklerin idrakinde olan devletimiz de, bir diğer komşumuz olan Irak'ın kapısını çoktan çalmış durumda...