

TESPAM

Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi

RUSYA'NIN BENZİN İHRACAT YASAĞINI UZATMASI VE KÜRESEL AKARYAKIT PİYASALARINA ETKİLERİ

Ülke Bazlı İthalat Riski, Kırılganlık Analizi ve Türkiye Değerlendirmesi

TESPAM Sürdürülebilirlik Enstitüsü Araştırma Raporu

Ankara, Temmuz 2026

I. Giriş: Rusya'nın Resmî Kararının İçeriği

Rusya Federasyonu Başbakan Yardımcısı Aleksandr Novak, 25 Temmuz 2026 tarihinde Omsk'ta gazetecilere yaptığı açıklamada, hükümetin akaryakıt piyasası koordinasyon toplantısında alınan karar doğrultusunda benzin ihracatına yönelik yasağı, hem üretici hem de üretici olmayan şirketler için yıl sonuna kadar uzattıklarını açıklamıştır (Novak, TASS, 25 Temmuz 2026).

Novak aynı açıklamada, dizel yakıt ihracatına yönelik kısıtlamanın ise iç piyasanın toparlanmasına paralel biçimde kaldırılacağını belirtmiştir. Devamında: “Bu adımın amacı, rafinerilerin iç talep karşılandıktan sonra tam kapasiteyle çalışabilmesini ve işleme hacminde düşüş yaşanmamasını sağlamaktır. Rusya'da benzin ihracat yasağı 1 Nisan 2026'dan bu yana yürürlükte. Dizel ihracat yasağı ise Ukrayna'nın rafinerilere yönelik İHA saldırılarının yoğunlaştığı dönemde, 8 Temmuz 2026'dan itibaren devreye girmiştir.” şeklinde ifadelerde bulunmuştur (Meduza, 27 Temmuz 2026; TASS, 10 Temmuz 2026). Ayrıca, 1 Haziran-30 Kasım 2026 tarihleri arasında geçerli olmak üzere ayrı bir jet yakıtı ihracat yasağı da yürürlükte (TASS, 10 Temmuz 2026).

Kısıtlamaların arka planında, Ukrayna'nın insansız hava araçlarıyla Rusya'daki petrol rafinerilerine düzenlediği yoğun saldırılar bulunmaktadır. Bu saldırılar sonucunda çok sayıda tesis bakıma alınmış, Moskova ve St. Petersburg dâhil birçok bölgede akaryakıt satışına kısıtlama getirilmiştir. Bazı bölgelerde Tatneft istasyonlarında araç başına 30 litre benzin ve 60 litre dizel satış sınırı uygulanmaktadır (Novak, TASS; The Moscow Times, Eylül 2025 ve güncel raporlar). Sanayi kaynaklarına göre Temmuz ayı başında Rusya'nın toplam benzin üretimi, mevsimsel talebin yalnızca yaklaşık yüzde 65'i seviyesinde gerçekleşmiştir (Mezha, Temmuz 2026).

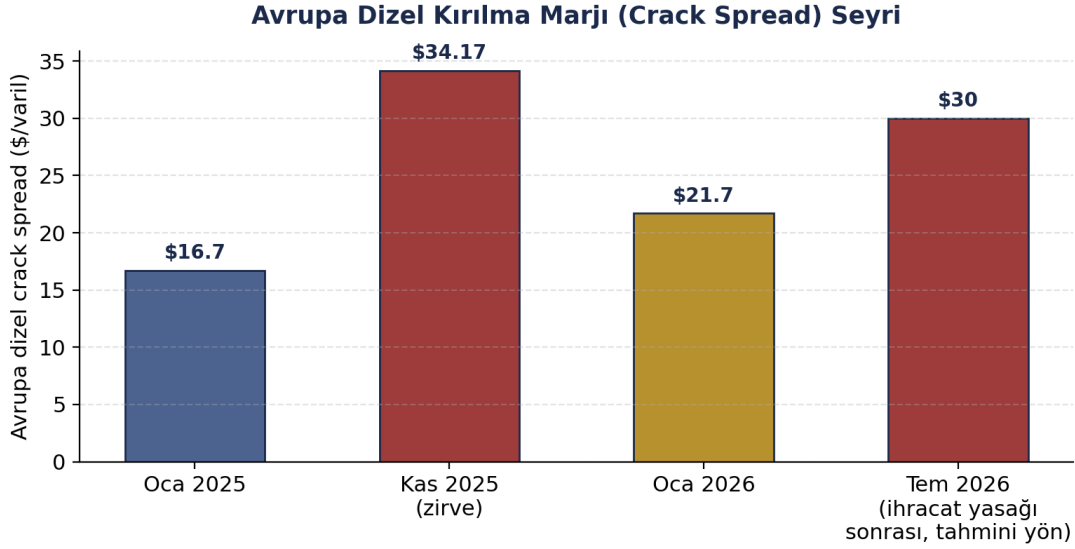
Raporun ilk taslağı tamamlandıktan yalnızca beş gün sonra, 30 Temmuz 2026'da Rusya hükümeti kararını daha da sertleştirmiştir. Bakanlar Kurulu'nun imzaladığı yeni kararnameye göre; benzin, dizel, deniz yakıtı ve gazyağını kapsayan tam ihracat yasağı, 1 Ağustos 2026'dan itibaren yürürlüğe girmek üzere 31 Ocak 2027'ye kadar uzatılmıştır. Kararnamenin ayrıntısında iki ürün grubu farklı bir seyir izlemektedir: dizel, deniz yakıtı ve gazyağı ihracatına yönelik kısıtlama 1 Eylül 2026 itibarıyla yalnızca doğrudan üreticiler için kaldırılacak — aracı ve yeniden satıcı konumundaki ihracatçılar için yasak Ocak 2027 sonuna kadar sürecektir; buna karşın benzin ihracat yasağı, üretici ayrımı gözetilmeksizin dönemin tamamında tam kapsamlı olarak yürürlükte kalmaya devam edecektir (Xinhua, 30 Temmuz 2026; The Moscow Times, 30 Temmuz 2026; OilPrice.com, 30 Temmuz 2026). Novak'ın 25 Temmuz'da kamuoyuna yansıyan ve yukarıda aktarılan “yıl sonuna kadar” ifadesi, bu haliyle nihai kararın yalnızca bir ön sinyali olarak kalmış; resmî düzenleme, hem kapsam hem de süre bakımından beklenenin ötesine geçmiştir. Bu güncelleme, raporun ilerleyen bölümlerinde ele alınan ülke bazlı kırılma değeri değerlendirmelerinin temel referans noktasını oluşturmaktadır.

II. Rusya'nın Küresel Akaryakıt Piyasasındaki Konumu

Rusya, özellikle dizel/gazyağı (gasoil) segmentinde küresel deniz taşımacılığı yoluyla yapılan ihracatta tarihsel olarak en büyük tedarikçilerden biri konumundadır. OilPrice.com'un Ocak 2026 tarihli analizine göre, Rusya'nın dizel üretimi 2026 yılı Ocak ayının ilk yarısında günlük ortalama 1,8 milyon varile ulaşmış — bu, Ocak 2025'ten bu yana en yüksek seviyedir — ve rafineri işleme hacimleri günlük 5,0-5,5 milyon varil bandında toparlanmıştır (OilPrice.com, Ocak 2026). Bununla birlikte, rafineri saldırıları nedeniyle Rusya'nın dizel ihracatı dönem dönem sert dalgalanmalar göstermiş; Eylül 2025'te beş yılın en düşük seviyesi olan günlük 590 bin varile kadar gerilemiştir (a.g.e.).

Bu arz dalgalanmalarının küresel fiyatlara etkisi, Avrupa dizel kırılma marjı (crack spread) üzerinden izlenebilmektedir: marj, Ocak 2025 başında varil başına 16,7 dolar seviyesindeyken, Rusya arzındaki daralmayla

Kasım 2025'te 34,17 dolara kadar yükselmiş, Rusya arzının kısmi toparlanmasıyla Ocak 2026'da ortalama 21,7 dolara gerilemiştir (OilPrice.com, Ocak 2026). Temmuz 2026'daki yeni ihracat kısıtlamaları sonrasında ise, Bloomberg'in aktardığı verilere göre, Avrupa dizel rafineri marjları son on yılın en yüksek seviyelerine yeniden yükselmiştir (Bloomberg, Temmuz 2026).



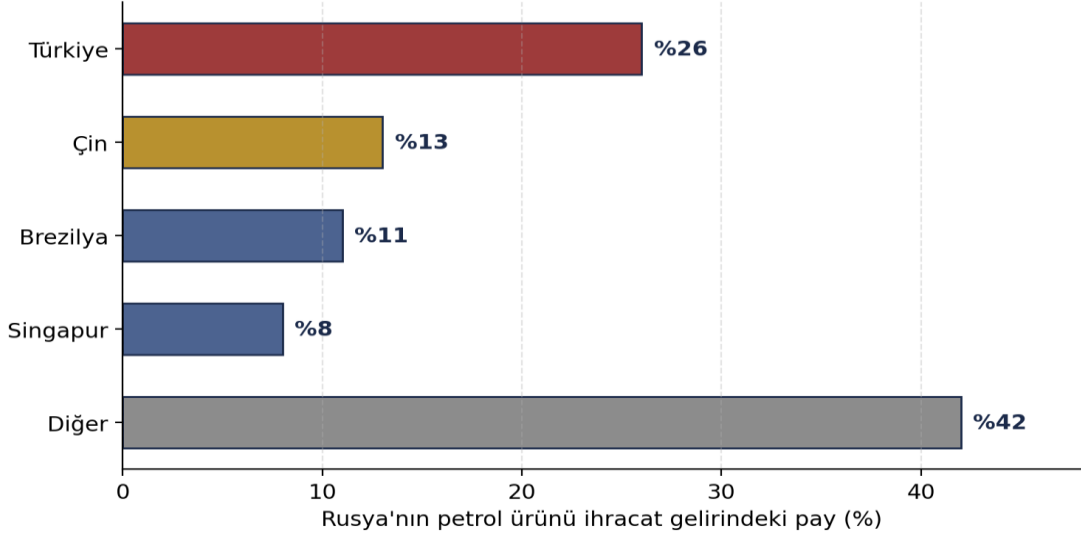
Grafik 1: Avrupa dizel kırılma marjının (crack spread) 2025-2026 dönemindeki seyri. Kaynak: OilPrice.com (Ocak 2026); Bloomberg (Temmuz 2026) verilerinden derlenmiştir. Temmuz 2026 rakamı, kaynaklarda kesin sayısal değer verilmediğinden yönü gösteren yaklaşık bir değerdir.

Bu tablo, raporun ilerleyen bölümlerinde ele alınacağı üzere, iki ayrı ürün grubunun farklı yörüngeler izlediğini göstermektedir: benzin ihracat yasağı yıl sonuna kadar sıkılaştırılırken, dizel ihracat yasağının kademeli olarak gevşetilmesi planlanmaktadır. Bu ayrım önemlidir; zira küresel ticarete Rusya'nın asıl ağırlığı — ve dolayısıyla dış piyasalar üzerindeki asıl etkisi — benzinden ziyade dizel/gazyağı segmentinde yoğunlaşmaktadır.

III. Ülke Bazlı İthalat Yapısı ve Kırılganlık Analizi

Enerji ve Temiz Hava Araştırma Merkezi'nin (CREA) Nisan 2026 tarihli aylık analizine göre, Rusya'nın petrol ürünü ihracatının en büyük alıcısı yüzde 26'lık payla Türkiye'dir; bunu yüzde 13 ile Çin, yüzde 11 ile Brezilya ve yüzde 8 ile Singapur izlemektedir (CREA, Nisan 2026 ve Mayıs 2026 Raporları). Bu dört ülke/bölge birlikte, Rusya'nın petrol ürünü ihracat gelirinin yaklaşık yüzde 58'ini oluşturmaktadır.

Rusya'nın Petrol Ürünü İhracatında Başlıca Alıcılar (Nisan 2026)



Grafik 2: Rusya'nın petrol ürünü ihracatında başlıca alıcı ülkelerin payı. Kaynak: Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA), Nisan 2026 Aylık Analizi.

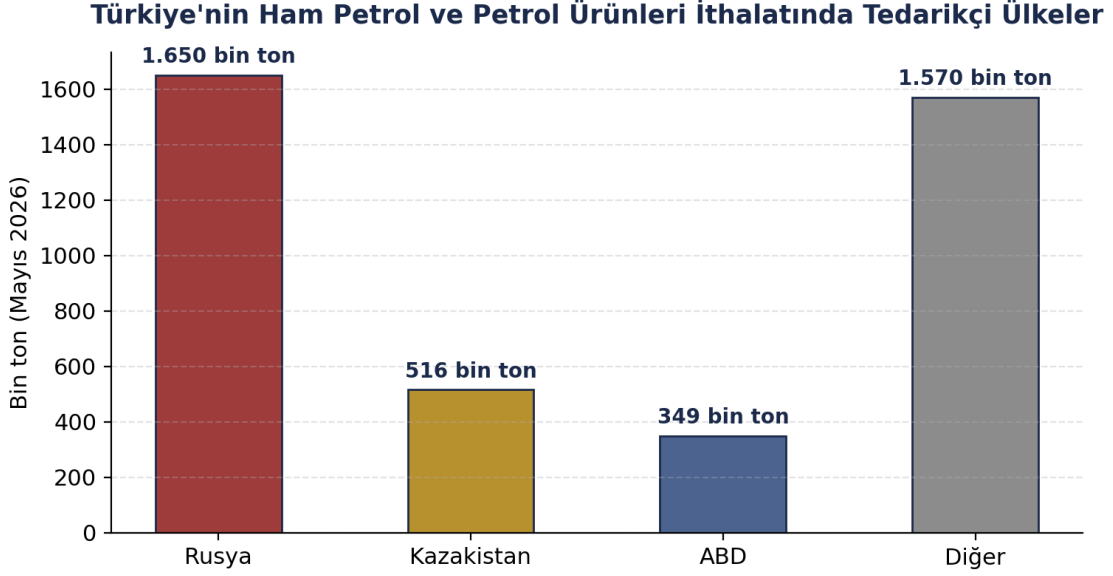
Ülke/Bölge	Rusya Petrol Ürünü İhracatındaki Payı	Yapısal Özellik	Risk Niteliği
Türkiye	%26 (en büyük alıcı)	Ağırlıklı dizel/gazyağı; kısmen re-eksport	Yüksek — hacim ve süreklilik riski
Çin	%13	Çeşitlendirilmiş tedarik, büyük iç piyasa	Orta-düşük — absorbe kapasitesi yüksek
Brezilya	%11	İthalatın ~%81'i Rusya'dan, ancak toplam tüketimin yalnızca ~%20-25'i ithal	Orta — fiyat riski, arz riski sınırlı
Singapur	%8	Bölgesel rafinaj/depolama merkezi, yeniden ihracat	Düşük-orta — ticaret merkezi esnekliği
Suudi Arabistan / BAE	Küçük ama artan hacim (2023: ~1,9M ve ~1,6M ton)	Kendi rafinaj kapasitesi yüksek, tamamlayıcı ithalat	Düşük — ikame kapasitesi yüksek
Afrika (Fas, Libya, Tunus, Gana, Togo, Senegal, Mısır)	Toplam ~10 milyon ton/yıl (2023)	Sınırlı rafinaj kapasitesi, az sayıda alternatif tedarikçi	Yüksek — ikame imkânı sınırlı, küçük ekonomiler

Kaynak: CREA Aylık Analizleri (Nisan-Mayıs 2026); Rio Times Online / Brezilya düzenleyici kurum verileri (2026); EIA Today in Energy (2024); Deccan Herald/Reuters-LSEG verileri (2023-2024).

Brezilya örneği, ithalat payı ile gerçek kırılganlık arasındaki farkın altını çizmesi bakımından önemlidir. Rio Times Online'ın Brezilya düzenleyici kurumu verilerine dayanan analizine göre, Rusya Mart-Nisan 2026 döneminde Brezilya'nın ithal dizelinin yüzde 81'ini karşılamış olsa da, bu ithalat Brezilya'nın toplam dizel tüketiminin ancak yüzde beşte biri ile dörtte birini oluşturmaktadır. Dolayısıyla bir Rusya kaynaklı arz kesintisi, Brezilya için bir kıtlıktan ziyade bir maliyet artışı (Amerikan menşeli ürüne geçişin getirdiği fiyat farkı) sorunu yaratmaktadır (Rio Times Online, 2026). Buna karşın Türkiye'de ithalatın payı kadar mutlak hacim de yüksektir — ki bu husus, raporun bir sonraki bölümünde ayrıntılandırılmaktadır.

IV. Türkiye'nin Durumu

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun (EPDK) Mayıs 2026 Petrol Piyasası Sektör Raporu'na göre, Türkiye'nin toplam ham petrol ve petrol ürünleri ithalatı, bir önceki yılın aynı ayına kıyasla yüzde 2,97 artışla 4 milyon 85 bin 229 tona ulaşmıştır. Bu ithalatın en büyük tekil kaynağı, 1 milyon 650 bin 193 tonla yine Rusya olmuştur. Rusya'yı 515 bin 691 tonla Kazakistan ve 348 bin 879 tonla ABD izlemiştir (EPDK, Mayıs 2026 Sektör Raporu). Aynı dönemde motorin türü ürünlerin ithalatı, bir önceki yıla göre yüzde 27 azalarak 845 bin 903 tona gerilemiştir — bu düşüş, Rusya'daki rafineri saldırıları ve ihracat kısıtlamalarının Temmuz 2026 kararından önce de Türkiye'ye yansımaya başladığının bir göstergesidir (EPDK, a.g.e.).



Grafik 3: Türkiye'nin ham petrol ve petrol ürünleri ithalatında başlıca tedarikçi ülkeler, Mayıs 2026. Kaynak: EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu, Mayıs 2026.

Bu tablonun raporun önceki bölümleriyle birleştirilmesi, Türkiye'nin maruz kaldığı riskin iki katmanlı olduğunu ortaya koymaktadır. Birinci katman, CREA verilerine göre Rusya'nın petrol ürünü ihracatının yüzde 26'sının Türkiye'ye gitmesiyle somutlaşan hacimsel bağımlılıktır. İkinci katman ise, Ember'in Hürmüz krizi değerlendirmesinde ortaya konan, Türkiye'nin ham petrolde son derece yüksek dışa bağımlı yapısıdır. Ki, Türkiye'nin ham petrol ithalatında Rusya ilk sırada yer almakta, onu Irak, Kazakistan ve yüzde 7 payla Suudi Arabistan izlemektedir (Ember, Haziran 2026). Aynı analize göre, fosil yakıt fiyatlarının Mayıs 2026 seviyesinde kalması hâlinde, Türkiye'nin 2026 yılı enerji ithalat faturası 2025'e kıyasla 14 milyar dolar artacaktır. Bu ilave maliyetin 7,7 milyar doları petrolden kaynaklanacaktır (Ember, Haziran 2026).

Bununla birlikte, önemli bir nüans da gözden kaçırılmamalıdır: Rusya'nın Temmuz 2026'da uzattığı yasak öncelikle benzin ihracatına ilişkindir, ve Türkiye'nin Rusya'dan yaptığı ithalatın ana unsuru tarihsel olarak benzin değil, dizel/gazyağı (motorin) kalemidir (EIA Today in Energy, 2024; Deccan Herald/Reuters-LSEG, 2023-2024). EPDK verileri de bunu doğrulamaktadır: Türkiye'nin iç piyasada benzin satışları Mayıs 2026'da yıllık yüzde 11,43 artışla büyümüş, bu artış büyük ölçüde yurt içi rafineri üretimiyle karşılanmıştır. Buna karşın motorin tüketimi aynı dönemde yüzde 15,73 azalmıştır (EPDK, Mayıs 2026). Dolayısıyla Türkiye için asıl kritik değişken, benzin yasağının uzatılması değil, dizel ihracat yasağının ne zaman ve ne hızla gevşetileceğidir — ki Novak bu konuda net bir tarih vermemiş, yalnızca "iç piyasanın toparlanmasına paralel" bir çözüm öngörmüştür (Novak, TASS, 25 Temmuz 2026).

Bu belirsizlik, Türkiye'nin tedarik güvenliği açısından iki yönlü bir risk taşımaktadır:

- i. Kısa vadede, dizel ihracat yasağının beklenenden uzun sürmesi hâlinde Türkiye, tarihsel olarak en büyük tek dizel/gazyağı tedarikçisini kısmen kaybetme riskiyle karşı karşıya kalacaktır. Bu durumda EPDK

verilerinde zaten görülmeye başlanan Kazakistan ve ABD kaynaklı ikame tedarik eğiliminin hızlanması beklenebilecektir.

- ii. Orta vadede ise, TESPAM'ın önceki raporlarında ayrıntılandırılan Hürmüz Boğazı kaynaklı küresel dizel/jet yakıtı darlığıyla Rusya kaynaklı arz belirsizliğinin çakışması, Türkiye'nin akaryakıt tedarik zincirinde eşzamanlı iki ayrı jeopolitik risk kaynağına maruz kalması anlamına gelmektedir.

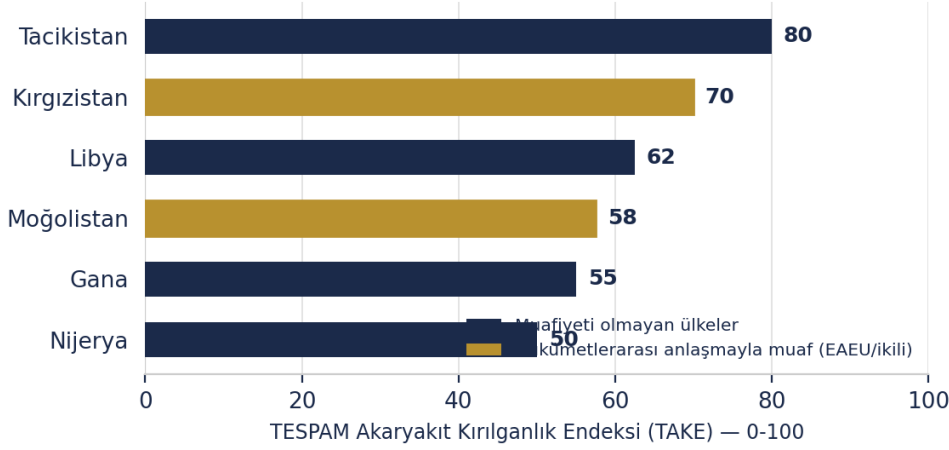
V. Benzin İhracat Yasağının Ülke Bazlı Etkileri

Rusya'nın benzin ihracatı, mutlak hacim itibarıyla dizel/gazyağı segmentinin çok gerisinde kalmaktadır. Rusya 2025 yılında yaklaşık 5 milyon ton (günlük ortalama ~117 bin varil) benzin ihraç etmiş, bunun deniz yoluyla gerçekleşen kısmı ise dönemsel olarak günlük 90-150 bin varil bandında seyretmiştir (MEXC News, 29 Mart 2026; A. F. Alhajji, Daily Energy Report, 2024). Bu görece küçük hacim, yasağın küresel benzin dengesi üzerindeki doğrudan etkisini sınırlamakta; ancak yasağın asıl ağırlığı, ithalatının büyük bölümünü tarihsel olarak Rusya'ya bağlamış az sayıda ülkede hissedilmektedir. Bu bölümde ele alınan kırılabilirlik, dolayısıyla, hacimsel büyüklükten çok yapısal bağımlılıkla ilgilidir.

Etkilenen ülkeler iki farklı kategoride değerlendirilmelidir. Birinci kategori, Avrasya Ekonomik Birliği (EAEU) üyeliği veya ikili hükümetlerarası anlaşmalar yoluyla yasaktan muaf tutulan ülkelerdir: Belarus, Ermenistan, Kazakistan ve Kırgızistan yasağın ilk uygulamasından bu yana muaf konumdadır; 30 Temmuz 2026 kararnamesiyle bu listeye Özbekistan, Moğolistan ve Gürcistan'ın ayrılıkçı bölgeleri de eklenmiştir (AnewZ, 30 Temmuz 2026; Enerdata, Aralık 2024). Muafiyet, resmî ihracat yasağının bu ülkelere uygulanmayacağı anlamına gelse de, Rusya'nın kendi iç piyasasındaki arz sıkıntısı ve toptan fiyat artışları tedarik zincirinin tamamına yansımaktadır. Kırgızistan örneği bu paradoksu açıkça ortaya koymaktadır: ülke, yıllık 1,6 milyon ton motor yakıtının yaklaşık yüzde 93'ünü 2016 tarihli hükümetlerarası anlaşma kapsamında Rusya'dan ithal etmekte ve yasaktan resmî olarak etkilenmemektedir; buna karşın Rusya'daki toptan fiyat artışları nedeniyle AI-92 tipi benzinin litre fiyatı 70 soma (yaklaşık 0,80 dolar) yükselmiş, tedarik gecikmeleri ve dönemsel kıtlıklar yaşanmıştır (The Times of Central Asia, 2025a; RFE/RL, 15 Ekim 2025). Tacikistan ise EAEU üyesi olmadığından bu muafiyetten yararlanamamakta ve bölge ülkeleri arasında yasaktan en sert biçimde etkilenen ülke olarak öne çıkmaktadır; yıl sonu itibarıyla Rusya kaynaklı yıllık benzin ithalatının 500 bin tona (2024'teki 451 bin tondan yukarı) çıkması beklenmektedir (RFE/RL, 15 Ekim 2025).

İkinci kategori, herhangi bir muafiyete tabi olmaksızın Rusya'nın deniz yoluyla gerçekleştirdiği benzin ihracatının tarihsel olarak yöneldiği Kuzey ve Batı Afrika ülkeleridir. 2024 verilerine dayanan sektör analizlerine göre bu akışın esas alıcıları Libya, Nijerya ve Gana'dır; Birleşik Arap Emirlikleri ise doğrudan ithalatı büyük ölçüde durdurmuştur (A. F. Alhajji, Daily Energy Report, 2024). Bu ülkeler bakımından risk, ithalat payının büyüklüğünden değil, yerel rafinaj kapasitesinin sınırlılığından ve alternatif tedarikçiye geçiş maliyetinden kaynaklanmaktadır — Nijerya'da devreye giren 650 bin varil/gün kapasiteli Dangote Rafinerisi bu kırılabilirliği kısmen azaltıcı bir unsur olarak öne çıkarken, Libya için ikame imkânı görece daha sınırlı kalmaktadır.

Grafik 4, yukarıda aktarılan verilerden hareketle TESPAM tarafından oluşturulan bileşik bir kırılabilirlik göstergesini (TESPAM Akaryakıt Kırılabilirlik Endeksi — TAKE) sunmaktadır. Endeks, her ülke için arz bağımlılığı (ithalatın Rusya kaynaklı payı ve muafiyet statüsü) ile fiyat etkisi (iç/bölgesel fiyat artışının büyüklüğü) alt bileşenlerinin basit ortalamasından oluşmakta; 0-100 ölçeğinde ifade edilmektedir. Endeks resmî bir gösterge olmayıp, bu raporda kaynak gösterilen birincil verilerin karşılaştırmalı bir okumasını sunmak amacıyla TESPAM tarafından geliştirilmiştir.

Grafik 4: Rusya Benzin İhracat Yasağından En Çok Etkilenen Ülkeler

Kaynak: RFE/RL (Ekim 2025); The Times of Central Asia (Eylül 2025); Kyiv Post (Temmuz 2026); A. F. Alhajji, Daily Energy Report (2024) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Grafik 4: Rusya Benzin İhracat Yasağından En Çok Etkilenen Ülkeler — TESPAM Akaryakıt Kırılganlık Endeksi (TAKE). Kaynak: RFE/RL (15 Ekim 2025); The Times of Central Asia (2025a); Kyiv Post (Temmuz 2026); A. F. Alhajji, Daily Energy Report (2024) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Türkiye bu tabloda görece geri planda kalmaktadır: IV. bölümde ayrıntılandırıldığı üzere, Türkiye'nin Rusya'dan yaptığı ithalatın ana unsuru tarihsel olarak benzin değil dizel/gazyağıdır; nitekim EPDK verilerine göre Türkiye'nin iç piyasada benzin satışları büyük ölçüde yurt içi rafineri üretimiyle karşılanmaktadır. Bu açıdan benzin ihracat yasağı, Türkiye için değil, yukarıda sıralanan EAEU-dışı ve düşük ikame kapasiteli ülkeler için asıl kritik risk kaynağını oluşturmaktadır.

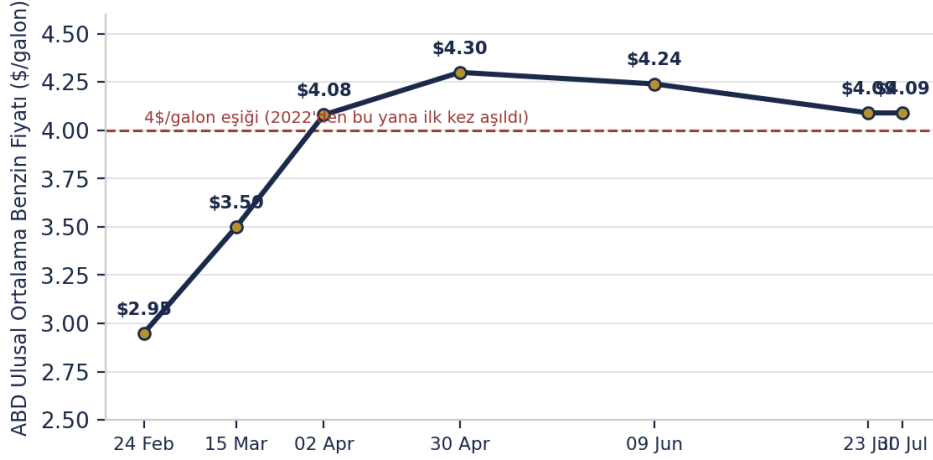
VI. ABD Benzin Piyasasına Etkisi ve Siyasi Boyut: Rusya'nın Hedefi ABD mi?

Rusya'nın benzin ve dizel ihracat kısıtlamalarının Amerika Birleşik Devletleri ile doğrudan bir ticari bağlantısı bulunmamaktadır. ABD ve AB, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından 2022'de Rusya menşeli rafine akaryakıt ithalatını büyük ölçüde durdurmuştur; dolayısıyla Rusya'nın Temmuz 2026'da uzattığı yasaklar, ABD pompa fiyatlarını bir arz kesintisi kanalıyla değil, küresel ölçekte birbirine bağlı ürün piyasaları üzerinden dolaylı biçimde etkilemektedir (Yahoo Finance/AOL Finance, Temmuz 2026). Bu dolaylı aktarım kanalı da ürün bazında farklılaşmaktadır: Rusya, ABD'nin ardından dünyanın en büyük ikinci dizel ihracatçısı konumundayken, benzin ihracatındaki payı görece küçüktür (CNN Business, 9 Temmuz 2026). Nitekim Rusya'nın dizel ihracat yasağının ilanının ardından ABD'de ultra düşük kükürtlü dizel (ULSD) vadeli işlem fiyatları tek günde yüzde 11 sıçrayarak varil başına 154 dolara, WTI ham petrolüne kıyasla 80 dolarlık bir prime ulaşmış; Avrupa'da düşük kükürtlü gazyağı (gasoil) vadeli işlemleri de Brent'e karşı tarihî bir prim olan varil başına 60,77 dolara yükselmiştir (CNN Business, 9 Temmuz 2026). Buna karşın benzin tarafında böylesine keskin, doğrudan izlenebilir bir Rusya kaynaklı fiyat sıçraması tespit edilmemiştir; bu da benzin ihracat yasağının ABD piyasasına aktarımının dizele kıyasla belirgin biçimde daha zayıf kaldığına işaret etmektedir.

2026 yılında ABD'de pompa fiyatlarını asıl belirleyen etken, Rusya'nın akaryakıt yasakları değil, ABD-İsrail'in İran'a karşı 28 Şubat 2026'da başlattığı savaş ve bunun Hürmüz Boğazı'ndaki seyir güvenliğine yönelik risklerdir. Savaş öncesinde 3 doların altında seyreden ulusal ortalama benzin fiyatı, 2 Nisan 2026'da 4,08 dolara ulaşarak Ağustos 2022'den bu yana ilk kez 4 dolar eşliğini aşmış, 30 Nisan 2026'da 4,30 dolarla zirve yapmıştır. İzleyen aylarda kısmi bir gerileme yaşansa da fiyat, 23-30 Temmuz 2026 itibarıyla 4,09 dolar civarında yatay seyretmekte ve bir yıl öncesine göre yaklaşık 1 dolar yüksek kalmaya devam etmektedir (AAA Newsroom, Nisan-Temmuz 2026).

Rusya'nın ihracat yasakları, bu tabloya — özellikle dizel/distilat kanalıyla — küresel arz sıkılığını derinleştiren ikincil bir baskı unsuru olarak eklenmekte, ancak birincil sürükleyici konumunda değildir.

Grafik 5: ABD Ulusal Ortalama Benzin Fiyatının Seyri (Şubat-Temmuz 2026)



Kaynak: AAA Newsroom (Nisan-Temmuz 2026); The Christian Science Monitor (30 Nisan 2026); The Hill (9 Haziran 2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Grafik 5: ABD Ulusal Ortalama Benzin Fiyatının Seyri (Şubat-Temmuz 2026). Kaynak: AAA Newsroom (Nisan-Temmuz 2026); The Christian Science Monitor (30 Nisan 2026); The Hill (9 Haziran 2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Bu fiyat seyri, ABD siyasetinde doğrudan karşılık bulmaktadır. Amerikan seçmenin pompa fiyatlarına gösterdiği duyarlılık uzun süredir bilinen bir olgudur; benzin fiyatlarının belirli bir eşiğin — geleneksel olarak galon başına 4 dolar civarının — üzerine çıkması, hem enflasyon algısını hem de hanehalkı bütçesini doğrudan etkilediğinden başkanlık onay oranlarına hızla yansımaktadır. Nitekim Trump yönetimi bu örüntüyü 2026'da bizzat yaşamıştır: 2024 kampanyasında benzini 2 doların altına indirme vaadiyle seçilen Trump'ın onay oranı, fiyatların 4 doları aşmasıyla birlikte yüzde 40'ın altına gerilemiş, seçmenin ekonomi konusunda 2010'dan bu yana ilk kez Demokrat Parti'ye Cumhuriyetçilerden daha fazla güvendiği bir tabloya dönüşmüştür (The Christian Science Monitor, 30 Nisan 2026; The Hill, 9 Haziran 2026). Kasım 2026 ara seçimleri öncesinde Demokrat adaylar yüksek benzin fiyatlarını doğrudan bir kampanya temasına dönüştürmüştü; buna karşın analistler, fiyatlardaki kısmi gerilemenin dahi onay oranını kalıcı biçimde toparlamadığını, ilişkinin asimetric işlediğini — fiyat artışının onayı hızla düşürdüğünü, düşüşün ise aynı hızla geri kazandırmadığını — tespit etmiştir (Morris, Temmuz 2026). Bu tablo, benzin fiyatlarının ABD'de yalnızca ekonomik değil doğrudan siyasi bir değişken işlevi gördüğünü; belirli bir seviyenin üzerinde kalıcı hâle gelen fiyatların iktidar partisi için sürdürülebilir olmaktan çıktığını göstermektedir.

Bu noktada raporun sorduğu kritik soruya dönmek gerekir: Rusya'nın ihracat yasaklarının karşısındaki hedef ABD midir? Elde edilen kanıtlar, bu sorunun olumsuz yanıtlanması gerektiğini göstermektedir. Yasakların doğrudan nedeni, Ukrayna'nın 2026 yılı boyunca yoğunlaştırdığı İHA saldırıları sonucu ortaya çıkan ve Rusya'nın rafineri kapasitesinin önemli bölümünü etkileyen iç arz krizidir (Kpler, 18 Haziran 2026); kararın gerekçesi resmî açıklamalarda istikrarlı biçimde "iç piyasanın istikrarı" olarak sunulmuş, ABD veya Batı'ya yönelik bir söylem hiçbir aşamada yer almamıştır. ABD zaten Rusya'dan doğrudan benzin ithal etmemektedir; yasağın en ağır sonuçlarını hisseden ülkeler ABD değil, Türkiye, Brezilya, Orta Asya cumhuriyetleri ve Kuzey-Batı Afrika ülkeleridir. ABD pompa fiyatlarındaki yükselişin asıl kaynağı İran savaşıdır; Rusya'nın yasağı bu tabloya küresel ürün piyasalarının yapısal bütünlüğü üzerinden — istemsiz ve ikincil bir biçimde — eklenmektedir. Dolayısıyla ABD'deki siyasi yansımalar, Rusya'nın hesaplı bir stratejisinin sonucu değil, iki ayrı krizin (İran savaşı ve Rusya'nın rafineri krizi) zamansal olarak çakışmasının tesadüfi bir ürünüdür.

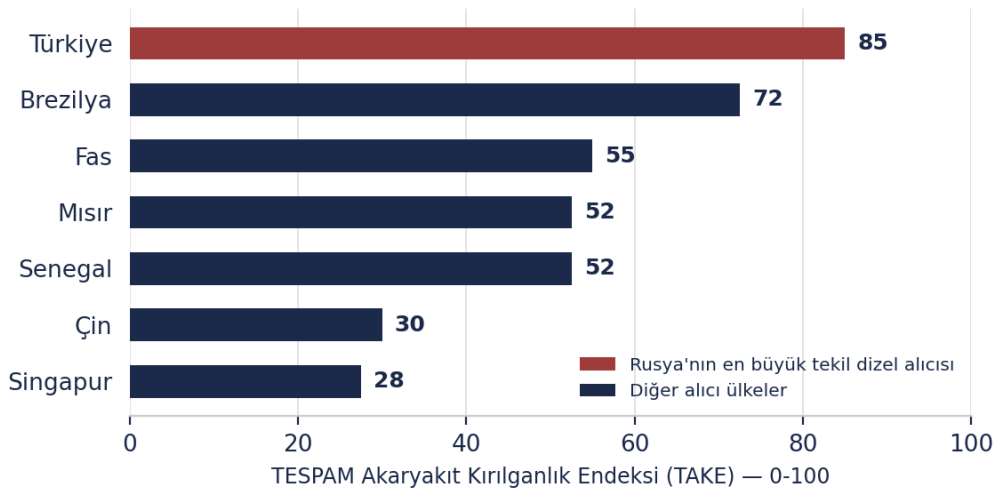
VII. Dizel İhracat Yasağının Ülke Bazlı Etkileri

Dizel, II. bölümde de belirtildiği üzere, Rusya'nın küresel akaryakıt ihracatındaki asıl ağırlık merkezidir; Rusya, Kpler verilerine göre ABD'nin ardından dünyanın en büyük ikinci dizel ihracatçısı konumundadır ve 2025'te küresel deniz taşımacılığı yoluyla yapılan dizel arzının yaklaşık yüzde 11'ini karşılamıştır (OPIS, Temmuz 2026). Rafineri saldırılarının yoğunlaştığı dönemde ihracat hacmi sert biçimde daralmıştır: 2025 yılı ortalaması günlük 817 bin varil olan dizel/gazyağı yüklemeleri, Haziran 2026'da 400 bin varile, Temmuz 2026'nın ilk on gününde ise 234 bin varile gerilemiştir (Hydrocarbon Processing, Temmuz 2026).

CNN Business'ın Kpler ve Energy Aspects kaynaklı haberine göre, Rusya'nın en büyük dizel müşterileri istikrarlı biçimde Türkiye ve Brezilya olmuştur; bu iki ülke, Rusya arzının daralması hâlinde Avrupa ile birlikte ABD, Orta Doğu ve Hindistan kaynaklı kargolar için rekabet etmek zorunda kalacaktır (CNN Business, 9 Temmuz 2026). Haziran 2026 itibarıyla bu tabloya yeni aktörler de eklenmiştir: The Moscow Times'ın sevkiyat verilerine dayanan haberine göre Fas, Mısır ve Senegal, Rusya'nın dizel kargolarının önemli alıcıları arasına girmiştir (The Moscow Times, 8 Temmuz 2026). III. bölümde ayrıntılandırılan Brezilya örneği burada da geçerliliğini korumaktadır: yüksek ithalat payına (%81) rağmen toplam tüketimin sınırlı bir kısmını (%20-25) oluşturması nedeniyle Brezilya için risk, bir arz kıtlığından çok ABD kaynaklı ikame ürüne geçişin getireceği maliyet artışı biçiminde tezahür etmektedir (Rio Times Online, 2026).

30 Temmuz 2026 kararnamesinin getirdiği kısmi istisna, bu tablo açısından önemli bir ayrıntıdır: 1 Eylül 2026'dan itibaren doğrudan üreticiler dizel ihracatına yeniden izin verilecek olsa da, aracı ve trader konumundaki ihracatçılar için yasak Ocak 2027 sonuna kadar sürecektir. Bu durum Türkiye ve Brezilya gibi büyük hacimli alıcılar için kısmi bir rahatlama potansiyeli taşımakla birlikte, tedarikin büyük üretici şirketler üzerinden kanallı olacağı, daha önce trader ağları üzerinden sağlanan esnekliğin ise sınırlandırılacağı anlamına gelmektedir.

Grafik 6: Rusya Dizel İhracat Yasağından En Çok Etkilenen Ülkeler



Kaynak: CREA Aylık Analizleri (2026); CNN Business (9 Temmuz 2026); Kpler verileri; The Moscow Times (8 Temmuz 2026); Rio Times Online (2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Grafik 6: Rusya Dizel İhracat Yasağından En Çok Etkilenen Ülkeler — TAKE. Kaynak: CREA Aylık Analizleri (2026); CNN Business (9 Temmuz 2026); The Moscow Times (8 Temmuz 2026); Rio Times Online (2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

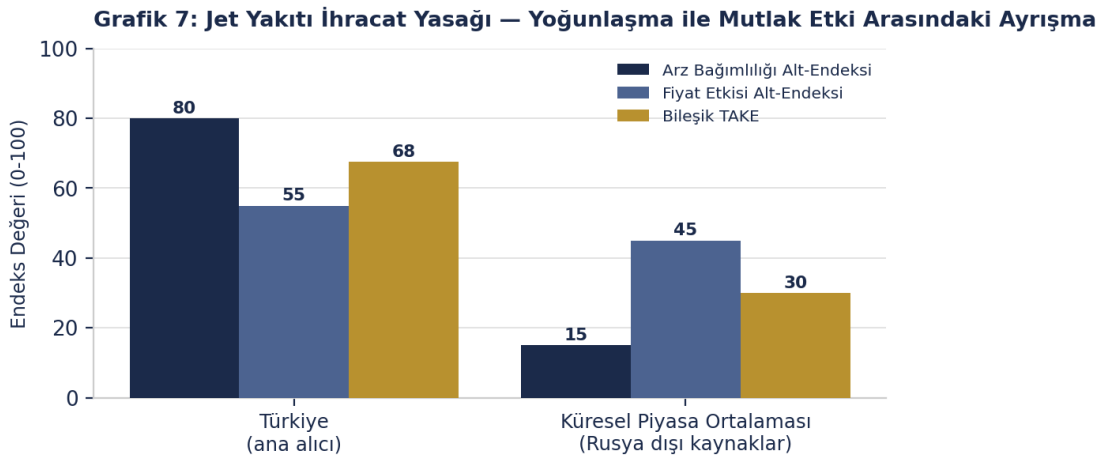
Grafik 6'da görüldüğü üzere Türkiye, incelenen ülkeler arasında en yüksek bileşik TAKE skoruna sahiptir — bu sonuç, IV. bölümde EPDK verileriyle ortaya konan tabloyla tam uyum içindedir: Türkiye'nin Rusya'dan yaptığı ithalatın ana unsuru benzin değil dizel/gazyağıdır ve bu nedenle dizel ihracat yasağının seyri, raporun genelinde vurgulandığı üzere, Türkiye için asıl kritik değişken olmaya devam etmektedir.

VIII. Jet Yakıtı İhracat Yasağının Ülke Bazlı Etkileri ve Kırılganlık Endeksi

Rusya'nın jet yakıtı (kerosen) ihracatı, incelenen üç ürün grubu arasında küresel ölçekte en sınırlı hacme sahip olanıdır. Analitik veri sağlayıcısı Vortexa'nın Bloomberg'e aktardığı rakamlara göre Rusya, 2025'te günlük ortalama 30 bin varil jet yakıtı ihraç etmiş, bu miktar küresel arzın yüzde 2'sinin altında kalmıştır; 2026'nın ilk dört ayında günlük ihracat 28 bin varile gerilemiştir (ZeroHedge, Haziran 2026). Bu yapısal küçüklük nedeniyle, 1 Haziran-30 Kasım 2026 tarihleri arasında yürürlükte olan jet yakıtı ihracat yasağının küresel havacılık yakıtı piyasası üzerindeki etkisinin sınırlı kalması beklenmektedir (Brussels Signal, Haziran 2026).

Ancak hacmin küçüklüğü, tek bir ülke özelinde yoğunlaşmış bir kırılganlığı dışlamamaktadır. Aynı Bloomberg/Vortexa verilerine göre, 2026'nın ilk dört ayında Rusya'nın jet yakıtı ihracatının ana alıcısı Türkiye olmuştur (ZeroHedge, Haziran 2026). Bu durum, raporun genelinde ortaya konan örüntüyle örtüşmektedir: Türkiye, gerek CREA'nın petrol ürünleri verilerinde gerek EPDK'nın ham petrol/petrol ürünleri ithalat istatistiklerinde defalarca öne çıktığı üzere, Rusya'nın akaryakıt ihracatında art arda birden fazla ürün grubunda ilk sıralarda yer alan nadir ülkelerden biridir.

OilPrice.com'un 30 Temmuz 2026 tarihli haberine göre küresel jet yakıtı fiyatlarında yüzde 20'lik bir sıçrama kaydedilmiştir (OilPrice.com, 30 Temmuz 2026). Ne var ki bu artışın ne kadarının doğrudan Rusya'nın ihracat yasağından, ne kadarının ise Hürmüz Boğazı krizi ve genel rafineri kapasitesi kaybından kaynaklandığını ayırtmak mevcut veriyle mümkün değildir; Rusya'nın küresel arzdaki payının yüzde 2'nin altında kalması, bu fiyat hareketinin ağırlıklı olarak Rusya-dışı etkenlerden — başta Hürmüz krizi olmak üzere — kaynaklandığına işaret etmektedir. Bu belirsizlik, raporun metodolojik dürüstlük ilkesi gereği açıkça belirtilmelidir: ülke bazlı ayırtılmış jet yakıtı ticaret verisinin kısıtlılığı, Türkiye dışındaki alıcı ülkeler için TAKE hesaplamasını şu aşamada güvenilir biçimde yapmayı olanaksız kılmaktadır.



Kaynak: Bloomberg/Vortexa verileri (ZeroHedge, Haziran 2026); OilPrice.com (Temmuz 2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Grafik 7: Jet Yakıtı İhracat Yasağı — Yoğunlaşma ile Mutlak Etki Arasındaki Ayrışma. Kaynak: Bloomberg/Vortexa verileri (akt. ZeroHedge, Haziran 2026); OilPrice.com (30 Temmuz 2026) verilerinden TESPAM tarafından derlenmiştir.

Grafik 7, bu ayrışmayı görselleştirmek amacıyla Türkiye'yi küresel piyasa ortalamasıyla karşılaştırmaktadır. Türkiye'nin arz bağımlılığı alt-endeksi yoğunlaşma nedeniyle yüksek çıkarken, küresel piyasa ortalaması hem arz hem de fiyat bakımından düşük kalmaktadır — bu da jet yakıtı yasağının “düşük mutlak hacim, yüksek yoğunlaşma riski” biçiminde özetlenebilecek kendine özgü bir risk profili taşıdığını ortaya koymaktadır.

IX. Sonuç

Rusya'nın benzin ihracat yasağını önce yıl sonuna, ardından 30 Temmuz 2026 kararnamesiyle 31 Ocak 2027'ye kadar uzatması, ilk bakışta küresel enerji piyasasını bütünüyle sarsan bir gelişme izlenimi vermektedir. Resmî

açıklamaların ve takip eden kararnamenin bütünlüklü biçimde incelenmesi ise farklı bir tabloya işaret etmektedir: asıl kritik parametre, benzin değil, dizel ihracat yasağının seyridir. Zira Rusya'nın uluslararası piyasalardaki asıl ağırlığı bu üründedir; 1 Eylül 2026'dan itibaren yalnızca doğrudan üreticiler için gelecek kısmi gevşeme dahi bu tespiti değiştirmemekte, aksine dizel eksenli okumayı güçlendirmektedir. Türkiye, hem CREA verilerine göre Rusya'nın petrol ürünü ihracatının en büyük tekil alıcısı olması, hem de Ember'in hesapladığı üzere Hürmüz krizi kaynaklı 14 milyar dolarlık (bunun 7,7 milyar doları petrolden) ilave enerji faturasıyla karşı karşıya bulunması nedeniyle, bu iki ayrı arz riskinin kesiştiği bir noktada durmaktadır.

Türkiye'nin elindeki temel tampon mekanizmalar — EPDK verilerinde görülen Kazakistan ve ABD kaynaklı tedarik çeşitlendirmesi, yurt içi rafineri kapasitesinin benzin tarafında görece güçlü performansı ve TCMB'nin izlediği eşel mobil sistemi — kısa vadeli şokları kısmen absorbe edebilecek olsa da, dizel ihracat yasağının belirsiz süresi, Türkiye'nin akaryakıt tedarik güvenliği açısından yakından izlenmesi gereken bir risk faktörü olmaya devam etmektedir.

Raporun V-VIII. bölümlerinde ürün bazında derinleştirilen analiz, üç akaryakıt grubunun birbirinden belirgin biçimde farklı risk coğrafyaları çizdiğini ortaya koymaktadır. Benzin yasağı esas olarak EAEU-dışı Orta Asya ülkelerini (başta Tacikistan) ve sınırlı ikame kapasitesine sahip Kuzey-Batı Afrika ülkelerini vurmakta; Türkiye bu tabloda geri planda kalmaktadır. Dizel yasağı ise — hem hacim hem de Türkiye özelinde — raporun ağırlık merkezini oluşturmaya devam etmekte, Brezilya ile birlikte en yüksek kırılabilirlik skoruna sahip iki ülkeyi barındırmaktadır. Jet yakıtı yasağı ise küçük mutlak hacmine karşın, Türkiye'nin ana alıcı konumu nedeniyle kendine özgü, yoğunlaşmaya dayalı bir risk profili taşımaktadır. Bu üç tablonun ortak paydası, Türkiye'nin — benzin hariç — Rusya kaynaklı akaryakıt arz risklerinin büyük bölümünde tekrarlayan biçimde ilk sıralarda yer almasıdır. ABD'ye ilişkin olarak ise rapor kapsamında incelenen kanıtlar, Rusya'nın ihracat yasaklarının ABD'yi hedef alan bir strateji değil, Ukrayna'nın rafineri saldırılarına karşı geliştirilmiş bir iç piyasa istikrar tedbiri olduğunu göstermektedir; ABD pompa fiyatlarındaki ve buna bağlı siyasi baskının asıl kaynağı İran savaşındır, Rusya'nın yasağı bu tabloya yalnızca — esas olarak dizel kanalıyla — ikincil bir katkı sunmaktadır.

Tablo 2, Türkiye'nin üç akaryakıt grubundaki bileşik TAKE skorlarını karşılaştırmalı olarak özetlemektedir.

Ürün Grubu	Bileşik TAKE Skoru (0-100)
Benzin	35 (düşük — iç üretimle karşılanıyor)
Dizel/Gazyağı	85 (en yüksek — tek büyük tedarikçi kaybı riski)
Jet Yakıtı	68 (orta-yüksek — yoğunlaşmaya dayalı)

Kaynakça

AAA Newsroom. (2026a, 2 Nisan). For the first time in four years, national average exceeds \$4/gallon.

AAA Newsroom. (2026b, 23 Temmuz). Gas prices keep climbing, national average jumps 15 cents.

AAA Newsroom. (2026c, 30 Temmuz). Little change to national average, pump prices remain high.

Alhajji, A. F., Daily Energy Report. (2024, Şubat). Chart of the day: Who loses if Russia halts gasoline exports?

AnewZ. (2026, 30 Temmuz). Russia extends fuel export ban to January 2027.

Bloomberg. (2026, 25 Temmuz). Russia extends gasoline export ban, plans to lift diesel ban after recovery.

Brussels Signal. (2026, Haziran). Russia bans jet fuel exports until November.

Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA). (2026a). April 2026 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions.

Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA). (2026b). May 2026 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions.

CNN Business. (2026, 9 Temmuz). Russia bans diesel exports after Ukrainian attacks, straining already tense global market.

Deccan Herald / Reuters-LSEG. (2024). Turkey, Brazil became main importers of Russian seaborne oil products in 2023.

Ember. (2026, Haziran). Hürmüz krizi Türkiye'ye 14 milyar dolara mal olacak.

Enerdata. (2024, Aralık). Russia ends ban on gasoline export.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK). (2026). Petrol Piyasası Sektör Raporu, Mayıs 2026.

Hydrocarbon Processing. (2026, Temmuz). Russia's diesel export ban deepens global supply crunch.

Kpler. (2026, 18 Haziran). Russia's fuel market: supply risks and export implications.

Kyiv Post. (2026, Temmuz). Kyrgyzstan seeks more Russian fuel as Moscow's crisis spreads into Central Asia.

Meduza. (2026, 27 Temmuz). Russia to extend gasoline export ban until end of year [TASS kaynaklı].

MEXC News. (2026, 29 Mart). Russia halts gasoline exports to stabilize domestic fuel prices.

Morris, G. E. (2026, Temmuz). Cheap gas won't save Trump, now at a new all-time approval low.

Novak, A. (2026, 25 Temmuz). [Basın açıklaması, Omsk]. TASS.

OilPrice.com. (2026a, Ocak). Why Russia's diesel exports are suddenly soaring.

OilPrice.com. (2026b, Haziran). Russia bans jet fuel exports as Ukrainian attacks cripple refining.

OilPrice.com. (2026c, 30 Temmuz). Russia extends diesel and gasoline export bans into 2027.

OPIS. (2026, Temmuz). Factbox: Countries impose fuel export restrictions during global energy crisis.

RFE/RL. (2025, 15 Ekim). Russia's ban on energy exports exposes Central Asia's dependence on Moscow.

Rio Times Online. (2026). Russia diesel export ban: What it means for Brazil.

S&P Global. (2026, 27 Temmuz). Russia extends gasoline export ban until end of 2026.

TASS. (2026a, 10 Temmuz). Gasoline, diesel export ban needed to stabilize fuel situation — Deputy PM Novak.

TASS. (2026b, 25 Temmuz). Russia to extend ban on gasoline exports until year-end — deputy premier.

The Christian Science Monitor. (2026, 30 Nisan). As gas prices squeeze voters, Republican midterm challenges deepen.

The Hill. (2026, 9 Haziran). Donald Trump's approval rating hovers near record low as gas prices stay high.

The Moscow Times. (2026a, 8 Temmuz). Russia bans diesel exports to ensure domestic supply after targeted Ukrainian drone strikes.

The Moscow Times. (2026b, 30 Temmuz). Russia extends gasoline and diesel export ban through January 2027.

The Times of Central Asia. (2025a, 4 Eylül). Russian gasoline export ban will not impact Kyrgyzstan, ministry confirms.

The Times of Central Asia. (2025b, 11 Eylül). Russia's gasoline export ban: Limited shock, broader lessons for Central Asia.

U.S. Energy Information Administration (EIA). (2024). Russia's seaborne diesel trading partners shifted after Feb 2023 sanctions.

USA Today. (2026, Temmuz). Gas prices could give Democrats messaging revenge in 2026 elections.

Xinhua. (2026, 30 Temmuz). Russia extends full gasoline export ban until Jan. 31.

Yahoo Finance / AOL Finance. (2026, Temmuz). Oil prices rise after Russia bans diesel and gas exports.

ZeroHedge. (2026, Haziran). Russia bans jet fuel exports as Ukrainian attacks cripple refining.