

HÜRMÜZ BOĞAZI VE JEOPOLİTİK ÖNEMİ

GİRİŞ

Hürmüz Boğazı, Arap Yarımadası ve İran'ı ayıran, Basra Körfezi'ni Umman Körfezi ve Arap Denizi'ne bağlayan dar bir geçittir. Alternatif yolları sınırlıdır ve Ortadoğu'nun çıkış kapısı konumundadır. Özellikle Asya ticaretinde ciddi öneme sahiptir. Dünya deniz petrol ticaretinin %25'i bu boğazdan geçmektedir. Bunun %80'i Asya'ya yöneliktir. 2025 yılında günde 20 milyon varil petrol ve petrol ürününün geçiş yaptığı sayısal verilerle desteklenmektedir.

Hürmüz Boğazı, Suudi Arabistan, BAE, Kuveyt, Katar, Irak, Bahreyn ve İran tarafından üretilen petrolün başlıca ihracat yoludur. Hürmüz Boğazı'ndaki uzun süreli herhangi bir aksama, dünyanın yedek üretim kapasitesinin büyük çoğunluğunu (çoğu Suudi Arabistan'da bulunmaktadır) kullanılamaz hale getirebilir. Alternatif ihracat yollarındaki mevcut kapasite sınırlıdır. Sadece Suudi Arabistan ve BAE'nin, Hürmüz Boğazı'nı atlayarak akışları yeniden yönlendirebilecek tahmini 3,5 ila 5,5 milyon varil/gün. kapasiteye sahip operasyonel ham petrol boru hatları bulunmaktadır. Hürmüz Boğazından geçen ham petrol ise 2025 yılında, küresel ham petrol ticaretinin yaklaşık %34'ünü oluşturan yaklaşık 15 milyon varil/gün ham petrol olarak belirlenmiştir. Bu sayısal verilerden yola çıkılarak Hürmüz boğazına alternatif ihracat yollarının sınırlı ve yetersiz olduğu aşikardır. BAE - Abu Dabi Ham Petrol Boru Hattı (ADCOP), Suudi Arabistan – Abqaiq-Yanbu boru hattı sistemi (Doğu-Batı Ham Petrol Boru Hattı veya Petroline), İran – Jask petrol terminali gibi örnekler Hürmüz boğazına alternatif petrol ticaret yollarıdır. Hürmüz Boğazı üzerinden ihraç edilen petrolün muazzam hacmi ve boğazı bypass etme seçeneklerinin sınırlı olması, akışlardaki herhangi bir aksamanın dünya petrol piyasaları için büyük sonuçlar doğuracağı anlamına gelmektedir. Böyle bir senaryoda petrol fiyatlarında artış kaçınılmaz olacaktır ve aksamanın uzun sürmesi durumunda küresel ölçekte ekonomik sıkıntılar hızla gelişecektir. Boğazdan geçen petrolün büyük çoğunluğu Asya pazarlarına yönelik olsa da, Boğaz'da yaşanacak bir aksaklığın fiyatlandırma üzerindeki doğrudan etkisi nedeniyle küresel bir etkisi olacaktır. Piyasa üzerindeki etki, dünyanın yedek ham petrol üretim kapasitesinin büyük çoğunluğunun da kullanılamaz hale gelmesine sebep olarak daha da ciddileşecektir.

Petrol dışında doğal gaz ihracatı için de Hürmüz Boğazı çok önemlidir. Kuveyt'e yapılan teslimatlar hariç Katar ve BAE'den yapılan LNG ihracatının tamamı Hürmüz Boğazı'ndan geçmektedir. Katar veya BAE'den küresel LNG pazarına doğal gaz tedarik etmek için mevcut LNG sıvılaştırma tesisleri dışında alternatif bir yol bulunmamaktadır. Asya pazarları, Katar ve BAE LNG'sinin ana varış noktasıdır. 2025 yılında, Hürmüz Boğazı üzerinden ihraç edilen toplam hacmin neredeyse %90'ı Asya pazarına yöneliktir, Avrupa'nın payı ise %10'un biraz üzerindeydi. Hürmüz Boğazı'ndan geçen LNG akışında yaşanacak bir aksama, Katar'ın küresel LNG ticaretindeki büyük rolü ve bu LNG'nin alternatif yollarla piyasaya sürülememesi göz önüne alındığında, küresel gaz piyasası için büyük bir arz şoku anlamına gelecektir. Küresel LNG arzının

neredeyse %20'sinin kaybı, fiyat dalgalanmalarını körükleyecek ve Asya ve Avrupa'daki önemli ithalat pazarlarında daha fazla talep ayarlamasına yol açacaktır. Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri LNG'sine büyük ölçüde bağımlı olan ülkeler en çok etkilenecektir. Bangladeş, Hindistan ve Pakistan, 2025 yılında toplam LNG arzlarının neredeyse üçte ikisini Hürmüz Boğazı üzerinden ithal etmiştir. Ayrıca, doğal gaz, Bangladeş ve Pakistan'ın elektrik sektöründe baskın konumdadır. Ancak, arz şokunun etkileri, doğrudan Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri LNG'sine bağımlı olan pazarların çok ötesinde hissedilecektir. Bu arzda yaşanacak eksiklik, doğal olarak spot LNG hacimleri için rekabeti artıracak ve hem Asya'da hem de Avrupa'da spot LNG fiyatları üzerinde güçlü bir yukarı yönlü baskı oluşturacaktır. Bu büyüklükteki bir arz şoku, nihayetinde talep tarafında ayarlamalara yol açacaktır. Elektrik sektöründe gazla çalışan santrallerin kullanımının en aza inmesi, kamu binalarında zorunlu talep tasarrufları ve gaz ve enerji yoğun sanayi sektörlerinde üretim kısıtlamaları gibi düzenlemeler yer almaktadır.

SAVAŞIN ETKİLERİ

ABD ve İsrail'in İran'a karşı başlattıkları savaş sonrası 1 Mart 2026'da Hürmüz Boğazı'nda başlayan blokaj, günlük 50-60 bandında seyreden tanker geçişlerini fiilen durma noktasına getirmiş ve petrol fiyatlarını yukarı yönlü bir trende sokmuştur. 2020'de pandemiyle düşen talep sonrası yaşanan kriz ve 2022 yılındaki Rusya-Ukrayna Savaşı'yla ortaya çıkan ve daha çok Avrupa bölgesini etkileyen krizden farklı olarak, bu kriz küresel petrol arzında daha önce görülmemiş bir kesintiye sebep olmuştur.

Boğazdan geçen günlük yaklaşık 21 milyon varillik petrolün kaynak yapısı, krizin derinliğini vurgulamaktadır. Energy Information Administration (EIA) verileri, bölgedeki ihracatçı ülkelerin bu rotaya olan yüksek bağımlılığını ortaya koymaktadır. Günlük 3,2 milyon varil ihracatla Irak toplam ihracatının %72'sini, Suudi Arabistan 5,5 milyon varille toplam ihracatının yaklaşık %60'ını ve Birleşik Arap Emirlikleri yine toplam ihracatının %51'ini Hürmüz rotası üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu ölçekteki bir hacmin alternatif boru hatları veya rotalarla karşılanması noktasında, ikame olanakları oldukça sınırlı kalmaktadır. Bu fiziksel kısıtlama, enerji piyasalarındaki fiyat esnekliğini zorlayarak petrol fiyatlarını yükseltmektedir. İthalatçı ülkelerin, özellikle de Güneydoğu Asya ülkelerinin petrol ithalatında Hürmüz'e olan bağımlılıkları krizin etkisini büyütmektedir.

Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapanmasıyla birlikte günlük yaklaşık 21 milyon varillik petrol ve önemli miktarda LNG akışı kesintiye uğramış; bu durum enerji piyasalarında bir arz şokuna yol açmıştır. İran-ABD/İsrail savaşı, küresel ekonomi üzerinde yalnızca enerji arzı (enerji altyapısına saldırı ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılması) üzerinden işleyen tek boyutlu bir şok yaratmamış; aksine, birbiriyle etkileşim halinde çalışan çok katmanlı bir aktarım süreci üretmiştir. Enerji fiyatlarındaki artışın yarattığı maliyet baskısı ve finansal piyasalardaki oynaklık küresel büyüme görünümünü zayıflatırken enflasyonist baskıları güçlendirmektedir. Nitekim Mart ayı ortalarında IEA Başkanı

Fatih Birol, verdiği bir demeçte, mevcut arz kesintisinin büyüklüğünün 1973 ve 1979 petrol krizlerinin toplam etkisini dahi aşabilecek düzeyde olduğunu vurgulamıştır. Savaş bugün bitse dahi enerji dinamiklerinin normale dönmesi zaman alacaktır. Buna paralel olarak, Birol'un Nisan ayı ortasında yaptığı değerlendirmeye göre, mevcut kriz koşullarında petrol piyasasında normalleşmenin iki yılı bulabileceği ifade edilmektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF) Başkanı Kristalina Georgieva'nın ifade ettiği üzere "tüm yollar daha yüksek fiyatlara ve daha düşük büyümeye çıkmakta" ve savaşın bugün sona ermesi durumunda dahi küresel ekonomi üzerinde kalıcı olumsuz etkiler beklenmektedir.

İkincil etkiler hizmet ticareti ve gelir akımları üzerinden ortaya çıkmaktadır. Artan ulaşım maliyetleri ve güvenlik riskleri, turizm sektörünü doğrudan etkileyerek uluslararası yolcu trafiğinde daralmaya ve özellikle turizm gelirlerine bağımlı ekonomilerde ciddi gelir kayıplarına yol açmaktadır. Benzer şekilde, işçi dövizleri (remittances) kanalı da kritik bir aktarım mekanizmasıdır. Körfez ekonomilerinin yüksek oranda göçmen işgücüne dayalı yapısı dikkate alındığında, bölgedeki ekonomik yavaşlama bu ülkelerde çalışan milyonlarca işçinin gelirlerini doğrudan etkilemektedir.

Üçüncü olarak, enerji ihracatçısı Körfez ülkeleri açısından tablo daha karmaşık bir yapı sergilemektedir. Bu ülkeler yüksek enerji yeterlilik oranlarına sahip olmakla birlikte, ihracatın büyük ölçüde Hürmüz Boğazı gibi dar ve kırılgan geçitlere bağımlı olması önemli bir risk unsuru oluşturmaktadır. Bu nedenle, artan enerji fiyatları kısa vadede gelir artışı yaratırken, fiziksel akışın kesintiye uğraması bu kazançların sürdürülebilirliğini sınırlamaktadır. Bu durum, Körfez ekonomilerinin aynı anda hem fiyat avantajı hem de lojistik kırılganlık taşıyan bir konumda olduğunu göstermektedir.

Dördüncü olarak, gelir akımları ve işgücü hareketleri üzerinden ortaya çıkan kırılganlıklar özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından belirleyicidir. Körfez ülkelerinde göçmen işgücünün toplam nüfus içindeki payı oldukça yüksektir. Bu yapı, bölgesel ekonomik aktivitede yaşanacak bir yavaşlamanın doğrudan işçi dövizleri üzerinden diğer ülkelere aktarılmasına neden olmaktadır. Hindistan, Pakistan, Bangladeş ve Mısır gibi ülkeler açısından Körfez bölgesinden gelen işçi döviz transferleri kritik bir gelir kaynağıdır. Bu ülkeler enerji fiyatlarındaki artış nedeniyle ithalat faturasında artış yaşarken, aynı zamanda bu gelir akımlarındaki olası zayıflama nedeniyle ikinci bir dış denge baskısıyla karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum, dış ödemeler dengesi kanalının yalnızca ticaret akımları üzerinden değil, aynı zamanda gelir transferleri üzerinden de işlediğini göstermektedir.

Bu süreç aynı zamanda küresel güç dengeleri açısından da önemli sonuçlar doğurmaktadır. Çin ile ABD arasındaki stratejik rekabetin enerji piyasaları ile kesişmesi, enerji güvenliği ile jeo politik güç mücadelesi arasındaki ilişkiyi daha görünür hale getirmektedir. Enerji arzı ve ticaret yolları üzerindeki kontrol, yalnızca ekonomik değil aynı zamanda stratejik bir unsur olarak öne

çıkılmaktadır. Bu bağlamda enerji piyasaları, büyük güç rekabetinin önemli bir bileşeni haline gelmektedir.

Ek olarak Dünya gübre ticaretinin yaklaşık üçte birinin de bu boğazdan hareket etmesi gıda arzının da ciddi şekilde etkilenmesine yol açmaktadır. Durum uluslararası gübre fiyatlarında artışa bu nedenle de gıda fiyatlarında artışa sebebiyet verme eğilimdedir. Özellikle Asya'da bu durum belirgin şekilde gözlemlenebilmektedir.

EN ÇOK ETKİLENEN ÜLKELER

Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) üyeleri arasında yer alan Suudi Arabistan, İran, BAE, Kuveyt, Irak ham petrolün tamamını yoğunlukla Asya ülkelerine bu kanaldan ihraç ediyor. Bu nedenle Körfez ülkeleri boğazın kapatılmasından ciddi oranda etkilenecektir. Suudi Arabistan ihracatçı konumda olmasına rağmen bu konuda savunmasızdır. Ekonomisini petrol üzerinden sürdüren Suudi Arabistan bu ihracatın yaklaşık %80 ila %90'ını bu boğazdan geçiş ile sağlamakta. Olası bir kapanma durumunun devamı halinde ülkenin rotanın açılması için askeri müdahale başlatması ihtimali yadsınamayacak şekilde yüksek görünüyor.

Bu durumdan en çok etkilenecek olanlar Asya ülkeleridir. İthalatı bu kanaldan karşılarlar ve nüfus yoğunluğu sebebiyle arz talebi fazladır.

Çin petrol ve LNG'nin en büyük alıcısıdır. İthalat ihtiyacını karşılamak için bu yolu aktif olarak kullanan Çin, hiç kuşkusuz en çok etkilenen ülkeler arasındadır. Çin günde 10 milyon varil petrol ithal etmekte ve bunun çoğunluğunu bu boğazdan sağlamaktadır. Çin, Rusya ve Orta Asya ile petrol boru hatları inşa etmiş olmasına rağmen, yalnızca %20'si alternatif kanallardan karşılamaktadır. Bu durum Çin özelinde ekonomik krizlere yol açma potansiyeline sahiptir.

Hindistan petrol kaynağı olmayan ve bu konuda dışa bağımlı bir ülke olması sebebiyle boğazın kapatılmasından oldukça etkilenecektir. Petrol ihtiyacının %60'ını bu bölgeden karşılayan Hindistan için bu ithalatın kesintiye uğraması sanayinin durma noktasına gelmesine varan sıkıntılara yol açma potansiyeline sahiptir.

Pakistan da bu kanal üzerinden petrole ulaşmaktadır Ancak İran ile Pakistan'ın kara sınırı olması Pakistan'ın bu ithalatı gayriresmi yollarla gerçekleştirmesi ihtimalini artırmaktadır.

Japonya ve Güney Kore de aynı şekilde petrol ve LNG alanında bu rotaya bağımlıdır. Petrolün %90'ını ithal eden Japonya'nın petrol ithalatının yaklaşık %75'i bu kanal üzerinden geçmektedir. Japon şirketlerin gemileri boğazda bulunmaktadır ve mahsur kalmış durumda olması sorunlara sebebiyet vermektedir.

Avrupa ülkeleri de bu durumdan etkilenmiştir, özellikle Yunanistan. Yunanistan'ın çok sayıda tanker mahsur kalmış ve denizcilik sektörü önemli ölçüde etkilenmiştir. Yunanistan'ın en az 75 gemisi bu boğazda faaliyet göstermektedir. Bu oran toplamın %12'sine tekabül etmektedir. Ayrıca

Avrupa'da genel durum enerji fiyatlarının yükselmesine ve ekonomik dalgalanmalara yol açmaktadır. Yakıt, gübre ve temel ihtiyaçların tedariki için Avrupa bu boğaza bağlı durumdadır. Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Hollanda gibi ülkeler de hem enerji tedariki hem de ticari gemilerin güvenliği açısından ciddi risklerle karşı karşıyadır. Avrupa ülkeleri (Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda ve İngiltere) İran'ın Körfez'deki silahsız ticari araçlara yönelik saldırılarını kınayarak, Hürmüz Boğazı'nda seyrüsefer güvenliğinin sağlanmasına yönelik çabalara katkı sunmaya hazır olduklarını bildirmektedir.

HÜRMÜZ BOĞAZI VE TÜRKİYE

Savaşın başlaması ve Hürmüz Boğazı'nın kapatılması ile Türkiye'nin jeopolitik risk endeksi 0,32'den 0,58'e yükselmiştir. Petrol arzının azalması Türkiye'yi emtia fiyatlarının yükselmesi riski ile baş başa bırakmıştır. Özellikle son günlerde yaşanan benzin ve motorin fiyatlarındaki artış savaşın ilk yansımaları olarak günlük hayatımızda hissedilmiş ve hissedilmeye devam etmektedir. Eşsiz jeopolitik konumu sayesinde Hürmüz Boğazı krizi ile Hazar havzasından ve Orta doğudan gelen petrol ve doğal gazın Avrupa'ya nakledilmesi için Türkiye, en güvenli güzergâh olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca enerji fiyatlarının artması Türkiye'yi düşük katma değerli üretim modelinden hali hazırda üretimini giderek artırdığı yüksek teknoloji ürünü üretimini artırması için teşvik edici bir rol oynayacaktır. Bununla beraber, yaşanan bu kriz Türkiye'nin petrole olan bağımlılığını azaltmak adına yeşil enerji yatırımlarını hızlandıracak ve yeşil ekonomiye geçişte stratejik bir unsur olacaktır. Savaşın etkisiyle Dubai gibi yoğun ilgi gören turizm lokasyonlarında bir daralma gözlemlenmektedir. Türkiye, sahip olduğu istikrarlı güvenlik algısı sayesinde bu süreçte pazar payını artırma avantajına sahiptir; bu durumun özellikle önümüzdeki yaz sezonunda turizm gelirlerine pozitif yansıması beklenmektedir.

Kaynakça

Aslan, M. (2026). *Hürmüz Boğazı krizi: Küresel ekonomide enerji şoku ve sistemik kırılmalıklar*. İRAM Center.

https://www.iramcenter.org/uploads/files/savasin_ekonomik_etkileri_murat_aslan.pdf

Bloomberg HT. (2026, 19 Mart). *Altı ülkeden Hürmüz Boğazı'na yönelik ortak açıklama*.

<https://www.bloomberght.com/alti-ulkeden-hurmuz-bogazi-na-yonelik-ortak-aciklama-3772349>

CNBC-e. (2026). *Petrolde korkutan senaryo: Hürmüz Boğazı neden önemli, en çok hangi ülkeler etkilenecek?* <https://www.cnbce.com/enerji/petrolde-korkutan-senaryo-hurmuz-bogazi-neden-onemli-en-cok-hangi-ulkeler-etkilenecek-hurmuz-bogazi-kapatildi-mi-iran-hurmuz-bogazi-g25967>

Euronews. (2026, 3 Nisan). *Hürmüz krizinden en çok hangi Avrupa ülkelerinin gemileri etkilendi?* <https://tr.euronews.com/business/2026/04/03/hurmuz-krizinden-en-cok-hangi-avrupa-ulkelerinin-gemileri-etkilendi>

GZT. (2026, Mayıs 1). *İran savaşı gübre krizini tetikledi: Haftada 10 milyar öğün tehlikede.* <https://www.gzt.com/ekonomi/iran-savasi-gubre-krizini-tetikledi-haftada-10-milyar-ogun-tehlikede-ekonomi-haberleri-4219773>

International Energy Agency. (2026, February). *Strait of Hormuz.* <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>

Kayalp, M. E., & Köse, D. T. (2022). ABD İnan İlişkileri: İnan'ın rolü ve ekonomik yaptırımlar üzerine bir değerlendirme. *In Traders International Trade Academic Journal*, 5(1), 47-67.

M5 Dergi. (2026, 1 Mart). *Hürmüz Boğazı kapandı: Peki en çok hangi ülkeler etkilenecek?* <https://m5dergi.com/dunya/hurmuz-bogazi-kapandi-pek-en-cok-hangi-ulkeler-etkilenecek/>

SETA. (2026). *Hürmüz Boğazı blokajının küresel enerji piyasalarına etkileri.* <https://www.setav.org/hurmuz-bogazi-blokajinin-kuresel-enerji-piyasalarina-etkileri>

Türkiye Araştırmaları Merkezi. (2026, Nisan 22). *İsrail-İnan savaşı ve Hürmüz Boğazı.* <https://www.turkiyearchastirmalari.org/2026/04/22/fokus-tr/israil-iran-savasi-ve-hurmuz-bogazi/>