

HÜRMÜZ BOĞAZI KRİZİ VE KÜRESEL ENERJİ GÜVENLİĞİ: RİSK ALGISINDAN TİCARİ KRİZE

Hürmüz Boğazı, yalnızca 33 kilometreye kadar daralan geçiş hattıyla küresel petrol ticaretinin çok büyük bir bölümünü taşıyan ve bu niteliğiyle dünyada eşdeğeri bulunmayan bir deniz geçididir. Söz konusu yoğunluk, boğazı küresel enerji sisteminin hem işlevsel merkezine hem de en belirgin kırılma noktasına yerleştirmektedir. Üzerinde süregelen jeopolitik gerilim ise bu yapısal kırılma noktasına olağanüstü bir durum olmaktan çıkarıp kronik ve sistematik bir nitelik kazandırmıştır. Bu gerilimin başlıca aktörleri olan İran, Amerika Birleşik Devletleri ve İsrail arasındaki ilişki; silahlı çatışmalar, nükleer dosya, yaptırım rejimleri, bölgesel vekâlet çatışmaları ve dönemseller söylemler üzerinden istikrarsız bir denge üzerinde seyretmekte, bu durum boğazın jeostratejik ağırlığını sürekli güncel tutmaktadır.

28 Şubat 2026'da ABD ve İsrail'in eşgüdümlü saldırılarının ardından İran'ın boğazı fiilen kapatmaya dönük hamleleri ve deniz ticaretini hedef alan saldırı dalgası, kronik gerilimin kısa süre içinde somut bir krize dönüşebileceğini ortaya koymuştur. Saldırıların artmasının ardından 2 Mart 2026 tarihinde İran Devrim Muhafızları Ordusu Genel Komutanı İbrahim Cebbari Hürmüz Boğaz'ını deniz trafiğine kapattıklarını ve geçiş yapmaya çalışan gemilere saldıracaklarını açıklamıştır¹. Boğazın kapanmasıyla birlikte enerji güvenliği tartışması kapanma oldu/olmadı ikiliğine sıkışmak yerine, kapanmaya giden yolda enerji ticaretinin nasıl daha önceden bozulduğu ve hangi kanallardan ölçülebilir kayıplar ürettiği analizini zorunlu kılmaktadır. Zira kriz, sigorta erişiminin daralması, navlun maliyetlerinin sıçraması, gemi şirketlerinin rotalarını askıya alma kararları ve boğaz girişinde bekleme ve yığılma gibi dinamikler üzerinden fiilî bir arz ve lojistik şoku üretmiştir. Başka bir ifadeyle, tehdidin kendisinden önce tehdidin algılanma ve fiyatlandırılma biçimi bağımsız bir ekonomik değişken olarak devreye girmiş; güvenlik ile piyasa işleyişi arasındaki ilişki beklenti-temelli bir mekanizma üzerinden görünür hale gelmiştir.

Bu analiz, Hürmüz Boğazı eksenindeki güvenlik uyarılarının ve ABD-İsrail ve İran arasındaki savaşın enerji ticaretine yönelik risk algısını hangi mekanizmalar üzerinden biçimlendirdiğini ve bu algının hangi koşullarda somutlaşarak gerçek bir krize evrildiğini incelemeyi amaçlamaktadır. Güvenlik ile ekonomi arasındaki ilişki bu çerçevede doğrusal bir nedensellik zinciri olarak değil; beklenti temelli, çok katmanlı ve algıya duyarlı bir mekanizma olarak kavramsallaştırılmaktadır. Risk fiyatlaması ise bu mekanizmanın enerji ticaretindeki en somut tezahürü olarak ele alınmaktadır. Bu doğrultuda analiz beş bölümden

oluşacaktır. Analizin ilk bölümünde Hürmüz Boğazı'nın küresel enerji sistemi içindeki yapısal konumu, ikinci bölümünde savaşın kronolojisi ve kırılma anları, üçüncü bölümünde ise krizin enerji ticaretine yansıma mekanizmaları olan sigorta, navlun ve rota değişimi incelenecektir. Dördüncü bölümde Avrupa'nın krize maruziyeti ele alınacak; son bölümde ise algılanan risk-gerçekleşen risk ayrımı üzerinden enerji güvenliği politikalarına dönük çıkarımlar sunulacaktır.

¹ <https://www.bloomberght.com/hurmuz-bogazi-kapatildi-3770688>

Hürmüz Boğazı'nın Küresel Enerji Sistemi İçindeki Yapısal Konumu

Hürmüz Boğazı'nın küresel enerji sistemi içindeki yapısal önemi, tek başına stratejik konum anlatısıyla değil, enerji akışının somut ölçekte bu geçide yoğunlaşmasıyla açıklanır. ABD Enerji Bilgi İdaresi (U.S. Energy Information Administration –EIA) verilerine göre 2024'te boğazdan geçen petrol akışı günlük ortalama yaklaşık 20 milyon varil düzeyindedir ve bu büyüklük küresel petrol sınırları tüketiminin yaklaşık %20'sine karşılık gelmektedir². Bu düzeyde bir yoğunlaşma, boğazı yalnızca bölgesel bir geçiş güzergâhı olmaktan çıkarıp küresel enerji dolaşımının “dar boğazı” haline getirir; dolayısıyla boğaz çevresindeki güvenlik şokları, üretimin kendisinden bağımsız biçimde, arzın dünya piyasalarına ulaştırılabilirliğini hedef alarak sistemik sonuçlar üretebilir.

Bu yapısal konumun kritik yanı, enerji güvenliği tartışmasını “varil sayısı” kadar “varilin taşınması” meselesine de bağlamasıdır. Hürmüz'de risk yükseldiğinde asıl etki çoğu zaman ilk aşamada fiziksel arz eksikliğinden değil; gecikme, rota uzaması, sigorta maliyeti ve navlun üzerinden ticaretin maliyet mimarisinin bozulmasından doğmaktadır. Chokepoint kesintilerinin ekonomi üzerindeki etkisini sistemik düzeyde inceleyen güncel bir çalışma, gecikmeler, yeniden yönlendirme ve sigorta maliyetleri gibi kanalların, kesinti olmasa bile ticareti maddi kayba sürükleyebildiğini ortaya koymaktadır (Verschuur, Lumma ve Hall, 2025). Bu bulgu, Hürmüz bağlamında “algılanan riskin” neden hızla “ölçülebilir ekonomik etkiye” dönüşebildiğini açıklayan teorik bir çerçeve sağlamaktadır. Ticaret,

güvenlik riskini fiyatladıkça enerji akışı kesilmeden önce bile enerji ticareti pahalılaşmakta, yavaşlamakta ve kırılganlaşmaktadır.

Hürmüz'ün kırılganlık üretme kapasitesi, yalnızca yoğun akıştan değil, ikame seçeneklerinin sınırlı olmasından da beslenmektedir. EIA, boğazı kısmen baypas edebilecek boru hattı alternatifleri bulunsa da bunların toplamda boğazdan geçen hacmi telafi etmeye yetmeyeceğini, dolayısıyla kesintinin etkisinin yapısal olarak yüksek kalacağını vurgulamaktadır. Benzer biçimde IEA'nın değerlendirmesi de boğazdan geçen akışın ölçeğine karşılık, boğazı tamamen devre dışı bırakabilecek yönlendirme kapasitesinin sınırlı kaldığını ve kısa süreli kesintilerin dahi piyasalarda belirgin etki yaratacağını not etmektedir³. Bu nedenle Hürmüz'ü alternatif hatlarla yönetilebilir bir risk alanı olarak değil, alternatiflerin varlığına rağmen küresel enerji ağında yüksek konsantrasyon nedeniyle sürekli yeniden üretilen bir kırılganlık noktası olarak düşünmek gerekmektedir.

Yapısal konumun bir diğer boyutu, Hürmüz'ün sadece petrole değil, aynı zamanda LNG akışına da kritik bir eşik oluşturmasıdır. IEA, Katar ve BAE LNG ihracatının çok büyük bölümünün Hürmüz'den geçtiğini ve bunun küresel LNG ticaretinde kayda değer bir paya karşılık geldiğini göstererek, boğazdaki güvenlik şoklarının gaz piyasasında da dalgalanma üretebileceğini belirtmektedir. LNG'nin esnekliğine rağmen, teslimat güvenliği ve navlun/sigorta maliyetleri hızla değiştiğinde, Avrupa'nın fiyat düzeyi ve tedarik kompozisyonu üzerindeki baskı artma eğilimindedir.

² <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>

³ <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>

Son olarak Hürmüz'ün yapısal konumda olmasının pratik anlamı, riskin coğrafi dağılımında da görünür olmaktadır. EIA, boğazdan geçen akışların büyük bölümünün Asya pazarlarına yöneldiğini ve bu nedenle şokun ilk etkisinin özellikle Asya'da hissedileceğini vurgulamaktadır. Bu dağılım, Avrupa'nın etkilenmeyeceği anlamına gelmemektedir; aksine küresel piyasa entegrasyonu nedeniyle şok, fiyat kanalı ve LNG rekabeti üzerinden Avrupa'ya taşınmaktadır. Dolayısıyla Hürmüz Boğazı'nın küresel enerji sistemindeki yapısal konumu, onu yalnızca fiziksel bir koridor değil, güvenlik riskinin ticaret maliyetlerine çevrildiği ve bu maliyetlerin küresel ölçekte yeniden dağıtıldığı bir risk aktarım düğümü haline getirmektedir.

ABD/İsrail – İran Savaşı'nın Kronolojisi ve Kırılma Anları

28 Şubat 2026'da ABD ve İsrail'in İran'a yönelik eşgüdümlü saldırılarıyla birlikte kriz, kısa süre içinde yalnızca askeri hedeflere dönük bir tırmanma olmaktan çıkarak deniz ticaretinin güvenliğini belirleyen bir safhaya taşınmıştır. İran'ın liderlik yapısı, güvenlik aygıtı ile nükleer ve balistik kapasite unsurları çatışmanın daha ilk anda sınırlı misilleme eşiğini aştığına işaret ederken, İran'ın karşılık kapasitesinin de yalnızca konvansiyonel askeri hatla sınırlanmayacağı beklentisini güçlendirmiştir⁴. Bu noktada Hürmüz Boğazı, İran açısından maliyeti bölgesel sınırların dışına taşıyabilecek en yüksek kaldıraç alanlarından biri olarak yeniden

öne çıkmıştır. Dolayısıyla deniz ticaretinin hedef haline gelmesi, çatışmanın yan etkisinden ziyade, tırmanma mantığının öngörülebilir bir uzantısı olarak belirlenmiştir⁵.

İlk kırılma anı, İran tarafında boğaza ilişkin söylemin tehdit düzeyinden fiilî kapatma iddiasına doğru sertleşen evre olarak görülmektedir. Argus'un aktardığına göre 2 Mart'ta İranlı bir IRGC danışmanının Hürmüz'ün kapatıldığı ve geçişe teşebbüs eden gemilerin hedef alınacağı yönündeki açıklamaları, ticari aktörler açısından belirsizliği bir üst basamağa taşımıştır⁶. Buradaki kritik nokta, resmî bir uluslararası otorite tarafından tanınmış kapanma ilanından ziyade, kapatma iddiasının bizzat risk algısını yükseltmesidir. Zira aynı dönemde yayımlanan JMIC/UKMTO değerlendirmesi, Hürmüz'ün resmî olarak kapatıldığının tanınmış bir otorite tarafından ilan edilmediğini not ederken, buna rağmen risk seviyesinin yükseldiğini ve tüm ticari gemilerin risk altında olduğunu vurgulamıştır⁷. Başka bir ifadeyle, boğazın resmî olarak kapatıldığına dair kesin bir doğrulama bulunmasa bile kapanma ihtimali ve saldırı tehditleri enerji piyasalarında belirsizlik yaratmış ve deniz ticareti üzerinde erken bir ekonomik etki üretmiştir. Ancak takip eden günlerde tanker saldırılarının artması ve geçiş güvenliğinin ciddi biçimde bozulması sonucunda boğaz fiilen kapanmış ve tanker geçişleri durma noktasına gelerek risk algısı somut bir aşamaya ulaşmıştır.

⁴ <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-10521/>

⁵ <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2026/02/the-us-israel-campaign-in-iran/>

⁶ <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2795292-iran-claims-strait-of-hormuz-closure>

⁷ https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/products/update-002---001---jmic-advisory-note-28_feb_2026_final.pdf?rev=54f3ebd757e14bccb7e6ac9b62108bcb&

İkinci kırılma anı, deniz güvenliği riskinin soyut bir ihtimal olmaktan çıkıp ticari gemilere dönük saldırılarla somutlaşmasıdır. 1 Mart'ta Umman yetkili birimleri, Musandam açıklarında bir petrol tankerinin hedef alındığını; mürettebatın tahliye edildiğini ve yaralıları bulunduğunu bildirmiştir⁸. Bunu izleyen günlerde, Euronews'in Umman Deniz Güvenliği Merkezi'ne dayandırdığı haberlerde, bir başka tanker saldırısının insansız uzaktan kumandalı botla gerçekleştiği ve can kaybı yaşandığı aktarılmıştır⁹. Bu saldırıların kronoloji açısından önemi, yalnızca güvenliğin bozulduğu sonucunu üretmesi değildir; saldırıların, sigorta maliyetleri ve rota kararları gibi piyasa-temelli mekanizmaları tetikleyerek Hürmüz Boğazı'nı fiilen daraltan bir zinciri başlatmasıdır. Başka bir ifadeyle, saldırıların etkisi yalnızca hasar üzerinden değil, geçişin ekonomik olarak sürdürülebilirliği üzerinden büyümektedir.

Üçüncü ve en belirgin kırılma anı, boğazdan geçişin fiilen durma noktasına gelmesidir. Argus'un JMIC'e dayandırdığı değerlendirmeye göre 3 Mart'ta Hürmüz'den hiç tanker geçişi gerçekleşmemiş ve bunun gerekçesi olarak saldırı tehditleri ve uydu sinyallerini bozulması gibi unsurlar öne çıkarılmıştır¹⁰. Bu bulgu, artan güvenlik tehditleri ve ticari aktörlerin risk yönetimi kararları sonucunda tanker geçişlerinin hızla durma noktasına geldiğini ve bu sürecin kısa süre

içinde boğazın fiilen kapanmasına yol açtığını göstermektedir. Aynı hat üzerinde, Lloyd's List'in sektör gözlemleri, geçişlerin bir hafta öncesine kıyasla dramatik biçimde düştüğünü; savaş riski sigortasının iptal, geri çekilmesi ve gemilerin kendini koruma davranışlarının, boğazı pratikte de facto kapalı hale getirdiğini vurgulamaktadır¹¹. Burada kırılma, İran'ın tek başına kapatmasından çok, saldırı tehdidinin ticari taşımacılık ekosistemini sigorta—mürettebat—rotalama gibi etmenler üzerinden eşzamanlı baskılayarak akış kapasitesini kendiliğinden düşürmesidir.

Bu tabloyu pekiştiren dördüncü kırılma anı ise savaş riskinin kurumsal sigorta mimarisi tarafından resmîleştirilmeye başlamasıdır. JMIC/UKMTO notları, sigorta piyasası duruşunun risk seviyesindeki yükselişe hizalandığını açıkça kaydederken, deniz ticareti riskinin yalnızca haber akışı değil, kurumsal değerlendirme ve fiyatlama konusu haline geldiğini göstermektedir¹². Buna paralel olarak, deniz sigortası ve risk sınıflandırmasına ilişkin sektörel raporlar, savaş riski bölgelerinin genişletilmesi gibi adımların gündeme geldiğini ve bunun gemi işletmecilerinin operasyonel kararlarını doğrudan etkilediğini ortaya koymaktadır¹³.

Son kırılma, devlet kapasitesinin doğrudan devreye gireceğine dair sinyallerin netleşmesi olarak görülmektedir. ABD tarafında tanker geçişlerine askerî eskort

⁸<https://www.euronews.com/business/2026/03/01/first-oil-tanker-attacked-in-the-strait-of-hormuz-according-to-oman>

⁹<https://www.euronews.com/business/2026/03/02/another-oil-tanker-hit-by-drone-boat-as-strait-of-hormuz-tensions-rise>

¹⁰<https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2796559-no-tankers-crossed-hormuz-on-3-march-jmic>

¹¹<https://www.lloydslist.com/LL1156485/Strait-of-Hormuz-transits-collapse-as-shipping%E2%80%99s-risk-appetite-is-tested>

¹²<https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/products/update-002---001---jmic-advisory-note-28-feb-2026-final.pdf?rev=54f3ebd757e14bccb7e6ac9b62108bcb>

¹³ <https://www.seatrade-maritime.com/security/london-marine-insurers-extend-middle-east-war-risk-zones>

ve savaş riski sigortası gibi araçların gündeme alınması, Hürmüz'den geçişin artık yalnızca piyasa aktörlerinin bireysel risk iştahıyla değil, güvenlik mimarisinin sunduğu koruma kapasitesiyle belirleneceğini ima etmektedir¹⁴. Bu aşama, Hürmüz Boğazı'nın savaşın bir yan sahası olmaktan çıkıp çatışmanın doğrudan temas ettiği bir stratejik alan haline geldiğini teyit etmektedir. Ticaretin devamı, giderek artan ölçüde askerî caydırıcılık, deniz güvenliği koordinasyonu ve sigorta rejimiyle birlikte düşünülmektedir. Sonuç olarak savaş, Hürmüz'ü yalnızca coğrafi bir geçit olmaktan çıkararak, güvenlik riskinin ticari akış üzerinde anlık ve ölçülebilir etkiler üretebildiği bir sistem düğümüne dönüştürmüştür.

Risk Algısından Gerçek Krize Giden Süreçte Mekanizmalar

Bu bölüm, krizin enerji ticaretinde hangi kanallar üzerinden ölçülebilir bir etkiye dönüştüğünü üç temel mekanizma etrafında ele almaktadır. Bunlardan ilki sigorta rejiminin daralması, ikincisi navlun maliyetlerinin tırmanması ve son olarak da rota kararlarının değişmesidir. Bu üçlü yapı, sahadaki güvenlik şokunun piyasa davranışlarına nasıl etki ettiğini göstermek açısından önem taşımaktadır. Hürmüz Boğazı'ndaki bu kriz, yalnızca askeri tırmanmanın sonucu olarak değil, aynı zamanda deniz ticaretinin finansal ve operasyonel altyapısının aynı anda sıkışmasıyla gerçek hale gelmektedir.

Süreç, zincirleme bir tırmanma mantığı içinde ilerlemiştir. Savaşın başlaması ve ardından şiddetin belirli kırılma anlarıyla artması, Hürmüz Boğazı'nı yalnızca jeostratejik bir eşik olmaktan çıkarıp fiilen bir geçiş güvenliği krizinin merkezine yerleştirmiştir. Bu aşamada boğazın kapatılması ya da kapatmaya dönük hamleler, tek başına sonuç doğuran bir nihai adım olmaktan ziyade, sigorta ve taşımacılık ekosisteminin risk algısını sertleştirerek geçişi ekonomik ve hukuki açıdan sürdürülemez hale getiren bir tetikleyici işlev görmüştür.

Hürmüz Boğazı üzerindeki deniz taşımacılığı konusunda ciddi bir risk ortamı yaratan ABD/İsrail – İran arasındaki çatışmanın sonucunda çatışmanın ilk günlerinde bazı tankerler hasar görmüş ve yaklaşık yüz elli gemi boğaz çevresinde beklemek zorunda kalmıştır¹⁵. Bu olayın ardından 2 Mart'ta Skylight, MKD Vyom ve Stena Imperative, 3 ve 5 Mart tarihleri arasında Libra Trader, Gold Oak, Safeen Prestige ve Sonangol Namibe isimli gemilere saldırılar düzenlenmiştir¹⁶. Üst üste yaşanan bu olayların en temel sonucu deniz sigortacıları olan Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club ve American Club gibi şirketlerin gemiler için savaş riski teminatını iptal edeceklerini açıklaması olmuştur¹⁷. Sigortacıların bu kararının 5 Mart itibarıyla yürürlüğe gireceği belirtilmiş ve söz konusu iptallerin tanker taşımacılığı maliyetlerini artırarak petrol taşımacılığı piyasasında navlun fiyatlarının yükselmesine yol açabileceği ifade edilmiştir. Bu durum, artan jeopolitik

¹⁴<https://news.usni.org/2026/03/03/trump-u-s-navy-may-escort-tankers-through-strait-of-hormuz-more-european-warships-en-route-to-med>

¹⁵<https://www.reuters.com/world/middle-east/ship-insurers-cancel-war-risk-cover-due-iran-conflict-2026-03-02/>

¹⁶<https://www.al-monitor.com/originals/2026/03/10-vessels-attacked-hormuz-strait-analysts>

¹⁷<https://www.businessinsurance.com/insurers-cancel-war-risk-cover-amid-iran-conflict>

risklerin deniz sigortacılığı üzerinde doğrudan etkili olduğunu ve sigorta teminatının daralmasının bölgedeki deniz ticaretinin ekonomik sürdürülebilirliğini zorlaştırdığını göstermektedir. Bu saldırı dalgası takip eden günlerde de devam etmiş ve Hürmüz Boğazı çevresindeki tanker trafiği üzerindeki baskıyı daha da artırmıştır. 6 Mart'ta Panama bayraklı bir petrol tankeri Umman açıklarında insansız deniz aracıyla gerçekleştirilen bir saldırının hedefi olmuş, mürettebatın bir kısmı tahliye edilirken gemide ciddi hasar meydana gelmiştir¹⁸. Takip eden günlerde saldırıların kapsamı genişlemiş ve 11 Mart'ta Tayland bayraklı ticari gemi Mayuree Naree ile birlikte ONE Majesty ve Star Gwyneth isimli gemiler Hürmüz çevresinde isabet alan yeni saldırıların hedefi olmuştur¹⁹. 13 Mart'ta ise Irak açıklarında seyreden Safesea Vishnu adlı yakıt tankerinin patlayıcı yüklü iki insansız bot tarafından vurulduğu ve gemide yangın çıktığı rapor edilmiştir²⁰.

Deniz taşımacılığında savaş riski sigortası, gemilerin savaş, silahlı çatışma, terör saldırıları, mayınlar veya füze saldırıları gibi askeri faaliyetlerden kaynaklanan zararlarını kapsayan özel bir sigorta türüdür. Bu tür riskler genellikle kapsam dışı bırakıldığı için gemi sahipleri özellikle çatışma bölgelerinde ek savaş riski teminatı almaktadırlar²¹. Alınan bu teminat çatışma bölgelerinden geçen gemiler için temel finansal güvence anlamına gelmektedir. Bunlara ek olarak Londra sigorta

piyasasının Ortak Savaş Komitesi (Joint War Committee - JWC)²², krizle birlikte Bahreyn, Cibuti, Kuveyt, Umman ve Katar'ı Yüksek Riskli Bölgeler (Listed Areas) listesine eklemesi bölgeye giren gemiler için standart poliçelerin geçersiz kılınmasına ve her transit için ek bir "Savaş Riski Primi" (Additional Premium) ödenmesi zorunluluğuna neden olmuştur. ABD/İsrail – İran arasında yaşanan çatışmaların artması Hürmüz Boğazı'nda güvenlik riskini artırmış, bu da sigorta sisteminin maliyetini yükseltmiştir. Nitekim kriz öncesinde tankerler için yaklaşık %0,25 seviyesinde olan savaş riski sigorta primleri kısa süre içinde %1–3 seviyesine kadar yükselmiş, bazı durumlarda ise prim artışı %1000'e ulaşmıştır²³. Oranlardaki bu denli artış ek sigorta maliyetleri anlamına gelmekte ve bu da deniz taşımacılığı faaliyetlerini zorlaştırmaktadır. Savaş riski sigortası maliyetlerindeki yükseliş ve teminat kapsamının daralması, aynı zamanda navlun maliyetlerinde de önemli bir artışa yol açmıştır.

Hürmüz Boğazı açıklarında kargo gemilerinin mahsur kalması ve bunun sonucunda kapasitenin aniden azalması sonucunda navlun fiyatlarında da artış meydana gelmiştir. Bir VLCC'nin (Çok Büyük Ham Petrol Tankeri) günlük maliyetinin 120.000 dolardan 420.000 dolara yükseldiği bildirilmiş ve aynı zamanda LNG taşımacılığı fiyatları da %40

¹⁸

<https://www.euronews.com/business/2026/03/01/first-oil-tanker-attacked-in-the-strait-of-hormuz-according-to-oman>

¹⁹

<https://www.theguardian.com/news/2026/mar/11/us-iran-strait-of-hormuz-mine-boat-attacks>

²⁰<https://www.reuters.com/world/middle-east/us-owned-tanker-attacked-near-iraq-was-hit-by-unmanned-boats-early-findings-show-2026-03-13>

²¹ <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2795769-explainer-war-risk-insurance-and-awrp>

²² <https://www.seatrade-maritime.com/security/london-marine-insurers-extend-middle-east-war-risk-zones>

²³<https://www.reuters.com/world/middle-east/maritime-insurance-premiums-surge-iran-conflict-widens-2026-03-06/>

artmıştır²⁴. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'na (UNCTAD) göre Hürmüz Boğazı, küresel deniz yoluyla taşınan petrol ticaretinin yaklaşık dörtte birinin geçtiği kritik bir deniz ticaret hattıdır ve bu geçişte yaşanan herhangi bir aksama hem bölgesel enerji akışını hem de küresel enerji piyasalarını hem de deniz taşımacılığını etkilemektedir²⁵. Navlun piyasasında fiyatların yükselmesine yol açan en önemli etken kriz sürecinde gemi geçişlerinde yaşanan gecikmeler ve güvenlik risklerinin artmasıdır. Bu kapsamda, Hürmüz Boğazı'nda yaşanan kriz sonucunda tanker navlun fiyatlarının %70'in üzerinde arttığı, aynı zamanda savaş riski sigorta primlerinin yaklaşık dört katına çıktığı rapor edilmiştir²⁶.

Sigorta rejiminin daralması, artan navlun maliyetleri ve güvenlik riskleri sonucunda deniz taşımacılığı şirketleri alternatif güzergâh arayışına yönelmiştir. Bu bağlamda özellikle Körfez bölgesinden çıkan enerji sevkiyatlarında bazı yüklerin Hürmüz Boğazı'na alternatif altyapılar oluşturması gündeme gelmiştir. Bunlardan biri, Birleşik Arap Emirlikleri'nin Abu Dabi'deki petrol sahalarını Umman Denizi kıyısındaki Fujairah terminaline bağlayan Habshan–Fujairah boru hattıdır²⁷. Bu boru hattı yaklaşık 1.5–1.8 milyon varil/gün kapasiteye sahiptir ve Hürmüz Boğazı'nı bypass eden önemli bir sevkiyat hattı olarak kullanılabilir. Bir diğer rota ise Suudi Arabistan'ın doğu petrol

sahalarını Kızıldeniz'deki Yanbu limanına bağlayan Suudi East–West ham petrol boru hattıdır. East – West ham petrol boru hattı ise yaklaşık 5 milyon varil/gün kapasiteyle boğazı bypass edebilen başlıca alternatif güzergâhlardan biridir²⁸. Bunun yanı sıra bazı sevkiyatların Kızıldeniz üzerinden Mısır'daki SUMED boru hattı aracılığıyla Akdeniz'e aktarılması gibi alternatif taşıma seçenekleri de değerlendirilmiştir²⁹. Deniz taşımacılığı tarafında ise artan güvenlik riskleri ve sigorta maliyetleri nedeniyle bazı konteyner ve tanker hatlarının Süveyş Kanalı ve Bab el-Mandeb geçişi yerine Afrika'nın güneyinden, Ümit Burnu (Cape of Good Hope) rotasını kullanarak daha uzun bir deniz güzergâhına yöneldiği görülmüştür³⁰.

Hürmüz Boğazı'nda yaşanan krizin enerji ticaretine yansıyan sigorta rejimi, navlun maliyetleri ve rota değişimleri mekanizmaları incelendiğinde, bu unsurların birbirleriyle bağlantı ve karşılıklı etkileşim içinde olduğu görülmektedir. Çatışmanın ilk başladığı tarihten itibaren Boğaz'da ortaya çıkan enerji krizi; doğrudan sigorta rejiminin daralmasına, navlun maliyetlerinin artmasına ve son olarak da her ne kadar günlük yaklaşık 20 milyon varillik petrol ve petrol ürünleri akışının tamamını ikame etmek mümkün olmasa da bazı rota değişimlerine neden olmuştur. Bu gelişmeler, söz konusu enerji krizinin yalnızca bölgesel bir güvenlik sorunu olmadığını, aynı zamanda küresel

²⁴ <https://table.media/ceo/news-en/strait-of-hormuz-economic-impact-of-the-blockade>

²⁵ <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>

²⁶ <https://www.trasportoeuropa.it/english/impact-of-the-hormuz-crisis-on-energy-and-freight-rates/>

²⁷ <https://www.moneycontrol.com/news/business/economy/india-re-routes-crude-through-saudi-uae-pipelines-to-bypass-hormuz-but-supply-gap-persists-13856816.html>

²⁸ <https://www.euronews.com/my-europe/2026/03/04/what-are-europes-oil-route-alternatives-to-the-strait-of-hormuz>

²⁹ <https://english.aawsat.com/business/5247697-could-egypt%E2%80%99s-%E2%80%98sumed%E2%80%99-pipeline-temporarily-replace-strait-hormuz>

³⁰ <https://www.reuters.com/world/middle-east/maersk-pauses-sailings-through-suez-canal-bab-el-mandeb-strait-citing-escalating-2026-03-01>

enerji ticaretini de derinden etkileyen çok boyutlu bir kriz haline geldiğini göstermektedir.

Avrupa'nın Enerji Krizine Maruziyeti

Hürmüz Boğazı'nda ortaya çıkan güvenlik krizi sadece bölgesel bir istikrarsızlığın ötesine geçerek Körfez, Asya ve Avrupa Bölgelerini de etkileyen bir kriz olmuştur. Avrupa Birliği'nin enerji tüketiminin önemli bir bölümünü ithalat yoluyla karşılamakta olup özellikle petrol ve doğal gaz alanında dışa bağımlı bir enerji yapısına sahip olması onu bu bölgelerden ayıran en temel özelliktir. Avrupa doğrudan fiziksel arz kesintisi yoluyla değil, daha çok küresel enerji piyasaları üzerinden yayılan fiyat, taşımacılık maliyetleri ve LNG rekabeti mekanizmaları aracılığıyla etkilenmektedir. Eurostat'ın³¹ yayımladığı verilere göre 2024 yılında Avrupa Birliği'nin enerji ithalat bağımlılığı %57 seviyesindedir; bu da Avrupa'nın enerji ihtiyacının yarısından fazlasını ithalat yoluyla karşıladığı anlamına gelmektedir. Bu durum küresel enerji ticaretinde ortaya çıkan jeopolitik krizlerin Avrupa enerji piyasalarına hızla yansımalarına neden olmaktadır.

Krizin Avrupa üzerindeki etkisini güçlendiren bir diğer unsur ise LNG piyasasındaki küresel rekabet dinamikleridir. Özellikle Rusya-Ukrayna savaşı sonrasında Avrupa ülkeleri enerji tedariklerini çeşitlendirmek amacıyla LNG ithalatını önemli ölçüde artırmıştır. Bu nedenle küresel LNG piyasasında ortaya çıkan herhangi bir arz riski Avrupa enerji piyasalarında hızlı fiyat dalgalanmalarına yol açabilmektedir. Hürmüz Boğazı'nda

ortaya çıkan güvenlik risklerinin LNG sevkiyatında belirsizlik yaratması Avrupa'da enerji fiyatlarının petrol fiyatlarına kıyasla daha hızlı yükselmesine neden olmuş ve uzmanlara göre bu durum Avrupa sanayisi ve tüketicileri üzerinde ciddi bir maliyet baskısı oluşturmuştur³².

Avrupa'nın bu krizden etkilenmesinin en önemli nedenlerinden biri ise Katar LNG'sidir. Uluslararası Enerji Ajansı'na göre Katar dünyanın en büyük LNG ihracatçılarından biridir ve bu LNG sevkiyatlarının büyük bölümü Hürmüz Boğazı üzerinden küresel piyasalara ulaşmaktadır³³. Avrupa özellikle Rusya'dan gelen boru hattı gazının azalmasının ardından Katar LNG'sini önemli bir alternatif tedarik kaynağı olarak kullanmaya başlamıştır. Bu nedenle Hürmüz Boğazı'nda ortaya çıkan güvenlik riskleri Katar LNG sevkiyatını etkileyebilecek potansiyele sahip olduğundan Avrupa enerji piyasaları üzerinde doğrudan bir fiyat baskısı yaratmaktadır.

Sonuç olarak Hürmüz Boğazı'nda yaşanan krizin, Avrupa'yı doğrudan fiziksel bir enerji kesintisinden ziyade küresel enerji fiyatları ve LNG piyasası üzerinden etkilemiş görünmektedir. Enerji piyasalarının küresel ölçekte birbirine bağlı yapısı nedeniyle boğazdaki güvenlik riskleri Avrupa'da enerji fiyatlarının yükselmesine, enerji maliyetlerinin artmasına ve tedarik güvenliği tartışmalarına neden olmaktadır. Bu durum Avrupa'nın enerji güvenliği politikalarında küresel enerji piyasalarındaki jeopolitik riskleri daha fazla dikkate almasını zorunlu kılmaktadır.

³¹<https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/energy-2026>

³²<https://www.euronews.com/my-europe/2026/03/04/what-are-europes-oil-route-alternatives-to-the-strait-of-hormuz>

³³<https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets>

Sonuç: Algılanan Risk ve Enerji Güvenliği

Hürmüz Boğazı'nda yaşanan kriz, enerji güvenliği tartışmalarında algılanan risk ile gerçekleşen risk arasındaki ilişkinin ne kadar belirleyici olabileceğini açık biçimde göstermiştir. Çatışmanın ilk aşamalarında ortaya çıkan saldırılar, güvenlik uyarıları ve geçiş güvenliğine yönelik belirsizlikler, enerji ticaretinde risk algısını hızla yükseltmiştir. Bu süreçte sigorta teminatlarının geri çekilmesi, gemi şirketlerinin geçiş kararlarını yeniden değerlendirmesi ve enerji taşımacılığı maliyetlerinin artması, güvenlik riskinin yalnızca askeri bir gelişme olarak kalmadığını, aynı zamanda ticari sistem üzerinde doğrudan etkiler üreten bir faktöre dönüştüğünü ortaya koymuştur. Dolayısıyla kriz, enerji ticaretinin yalnızca üretim ve arz kapasitesiyle değil, aynı zamanda güvenlik algısı ve piyasa beklentileriyle de şekillendiğini göstermektedir.

Hürmüz Boğazı krizi, enerji ticaretinde algılanan riskin zamanla gerçekleşen bir riske de dönüşebileceğini göstermektedir. Artan saldırılar ve güvenlik tehditleri sonucunda deniz ticaretinin kesintiye uğraması ve boğazın kapanması, enerji akışının yalnızca maliyet artışlarıyla değil doğrudan fiziksel kesintilerle de etkilenebileceğini ortaya koymuştur. Bu durum, küresel enerji ticaretinin birkaç stratejik geçiş noktasına yüksek derecede bağımlı olduğunu ve bu noktalarda yaşanan güvenlik krizlerinin kısa sürede ciddi sonuçlar doğurabildiğini göstermektedir.

Bu analiz, Hürmüz Boğazı'nda yaşanan krizin yalnızca bölgesel bir askeri gerilim olmadığını, aynı zamanda küresel enerji ticaretinin işleyişini doğrudan etkileyen çok boyutlu bir kriz niteliği taşıdığını ortaya

koymuştur. Analizde, Boğazın küresel enerji sistemi içindeki yapısal konumu, ABD/İsrail–İran çatışmasının yarattığı güvenlik riskleri ve bu risklerin enerji ticaretine yansıyan sigorta, navlun ve rota değişimleri gibi mekanizmalar üzerinden nasıl ekonomik sonuçlar ürettiği tahlil edilmiştir. Bunlara ek olarak, dışa bağımlılığı oldukça yüksek olan Avrupa örneği üzerinden ise krizin küresel enerji piyasalarına nasıl yayıldığı gösterilmiştir. Hürmüz Boğazı'nda yaşanan gelişmeler, enerji ticaretinde güvenlik risklerinin yalnızca fiziksel arz kesintileriyle değil, ticaret maliyetleri, piyasa beklentileri ve lojistik ağlar üzerinden de kriz üretme kapasitesine sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu durum, enerji güvenliği tartışmalarında üretim ve arz kadar enerji taşımacılığı ağlarının güvenliğinin de stratejik bir öneme sahip olduğunu ortaya koyma açısından önem taşımaktadır..

KAYNAKÇA

- Al-Monitor. (2026, Mart 8). *10 vessels attacked in Hormuz Strait: analysts*. <https://www.al-monitor.com/originals/2026/03/10-vessels-attacked-hormuz-strait-analysts>
- Argus Media. (2026, Mart 3). *Explainer: War risk insurance and AWRP*. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2795769-explainer-war-risk-insurance-and-awrp>
- Argus Media. (2026, Mart 3). *Iran claims Strait of Hormuz closure*. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2795292-iran-claims-strait-of-hormuz-closure>
- Argus Media. (2026, Mart 5). *No tankers crossed Hormuz on 3 March: JMIC*. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2796559-no-tankers-crossed-hormuz-on-3-march-jmic>
- Asharq Al-Awsat. (2026, Mart 5). *Could Egypt's 'SUMED' pipeline temporarily replace Strait of Hormuz?* [https://english.aawsat.com/business/5247697-could-egypt%E2%80%99s-](https://english.aawsat.com/business/5247697-could-egypt%E2%80%99s)

[%E2%80%98sumed%E2%80%99-pipeline-temporarily-replace-strait-hormuz](#)

Bloomberg HT. (2026, Mart 2). *Hürmüz Boğazı kapatıldı.* <https://www.bloomberght.com/hurmuz-bogazi-kapatildi-3770688>

Business Insurance. (2026, Mart 2). *Insurers cancel war risk cover amid Iran conflict.* <https://www.businessinsurance.com/insurers-cancel-war-risk-cover-amid-iran-conflict>

Euronews. (2026, Mart 1). *First oil tanker attacked in the Strait of Hormuz according to Oman.* <https://www.euronews.com/business/2026/03/01/first-oil-tanker-attacked-in-the-strait-of-hormuz-according-to-oman>

Euronews. (2026, Mart 2). *Another oil tanker hit by drone boat as Strait of Hormuz tensions rise.* <https://www.euronews.com/business/2026/03/02/another-oil-tanker-hit-by-drone-boat-as-strait-of-hormuz-tensions-rise>

Euronews. (2026, Mart 4). *What are Europe's oil route alternatives to the Strait of Hormuz?* <https://www.euronews.com/my-europe/2026/03/04/what-are-europes-oil-route-alternatives-to-the-strait-of-hormuz>

Eurostat. (2026). *Energy in Europe – 2026 Edition.* <https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/energy-2026>

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

International Energy Agency. (n.d.). *The Middle East and global energy markets.* <https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets>

International Institute for Strategic Studies. (2026, Mart 2). *The US–Israel campaign in Iran.* <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2026/02/the-us-israel-campaign-in-iran/>

Lloyd's List. (2026, Mart 2). *Strait of Hormuz transits collapse as shipping's risk appetite is tested.* <https://www.loydslist.com/LL1156485/Strait-of-Hormuz-transits-collapse-as-shipping%E2%80%99s-risk-appetite-is-tested>

Moneycontrol. (2026, Mart 11). *India re-routes crude through Saudi, UAE pipelines to bypass Hormuz but supply gap persists.* <https://www.moneycontrol.com/news/business/economy/india-re-routes-crude-through-saudi-uae-pipelines-to-bypass-hormuz-but-supply-gap-persists-13856816.html>

Reuters. (2026, Mart 1). *Shipping companies divert vessels around Cape of Good Hope after strikes on Iran.* <https://www.reuters.com/world/middle-east/maersk-pauses-sailings-through-suez-canal-bab-el-mandeb-strait-citing-escalating-2026-03-01>

Reuters. (2026, Mart 2). *Ship insurers cancel war risk cover due to Iran conflict.* <https://www.reuters.com/world/middle-east/ship-insurers-cancel-war-risk-cover-due-iran-conflict-2026-03-02/>

Reuters. (2026, Mart 6). *Maritime insurance premiums surge as Iran conflict widens.* <https://www.reuters.com/world/middle-east/maritime-insurance-premiums-surge-iran-conflict-widens-2026-03-06/>

Reuters. (2026, Mart 13). *US-owned tanker attacked near Iraq was hit by unmanned boats, early findings show.* <https://www.reuters.com/world/middle-east/us-owned-tanker-attacked-near-iraq-was-hit-by-unmanned-boats-early-findings-show-2026-03-13>

Seatrade Maritime News. (2026, Mart 4). *London marine insurers extend Middle East war risk zones.* <https://www.seatrade-maritime.com/security/london-marine-insurers-extend-middle-east-war-risk-zones>

Table. Briefing. (2026, Mart 4). *Strait of Hormuz: Economic impact of the blockade.* <https://table.media/ceo/news-en/strait-of-hormuz-economic-impact-of-the-blockade>

The Guardian. (2026, Mart 11). *Three merchant ships struck as tensions rise in Hormuz strait amid Iran war.* <https://www.theguardian.com/news/2026/mar/11/us-iran-strait-of-hormuz-mine-boat-attacks>

TrasportoEuropa. (2026, Mart 13). *Impact of the Hormuz crisis on energy and freight rates.* <https://www.trasporto.europa.it/english/impact-of-the-hormuz-crisis-on-energy-and-freight-rates/>

U.S. Energy Information Administration. (2025, Haziran 16). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains a critical oil transit chokepoint.* <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>

UK Maritime Trade Operations. (2026, Şubat 28). *JMIC advisory note.* <https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/products/update-002---001---jmic-advisory-note-28-feb-2026-final.pdf>

UK Parliament Commons Library. (2026). *US-Israel strikes on Iran: February/March 2026.* <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-10521/>

United Nations Conference on Trade and Development. (2026, Mart 10). *Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development.* <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>

U.S. Naval Institute News. (2026, Mart 3). *Trump: U.S. Navy may escort tankers through Strait of Hormuz; more European warships en route to Med.* <https://news.usni.org/2026/03/03/trump-u-s-navy-may-escort-tankers-through-strait-of-hormuz-more-european-warships-en-route-to-med>

Verschuur, J., Lumma, J., & Hall, J. W. (2025). *Systemic impacts of disruptions at maritime chokepoints.* Nature Communications, 16, 10421.



DİPLOMATİK İLİŞKİLER ve POLİTİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
CENTER for DIPLOMATIC AFFAIRS and POLITICAL STUDIES

+90 216 310 30 40 info@dipam.org

+90 216 310 30 50 www.dipam.org

Merdivenköy Mah. Nur Sok. Business İstanbul
A Blok Kat:12 No:115, Kadıköy/İstanbul

YAZAR HAKKINDA

Berrin Bayram, lisans eğitimini 2016–2021 yılları arasında Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler bölümünde tamamlamıştır. 2022 yılında Malta’da dil eğitimi alarak yabancı dil becerilerini geliştirmiştir. 2025 yılı itibarıyla Akdeniz Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı’nda yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. 2026 yılında DİPAM’da Ortadoğu Bölgesi üzerine stajyer olarak görev yapmaktadır. Akademik ilgi alanları Ortadoğu çalışmaları ile göç, yerinden edilme ve entegrasyon politikaları bağlamında bölgesel güvenlik dinamiklerine odaklanmaktadır.