

Küresel Ekonomi



Hürmüz Krizi ve Türkiye: Alternatif Değil, Zorunlu Hat

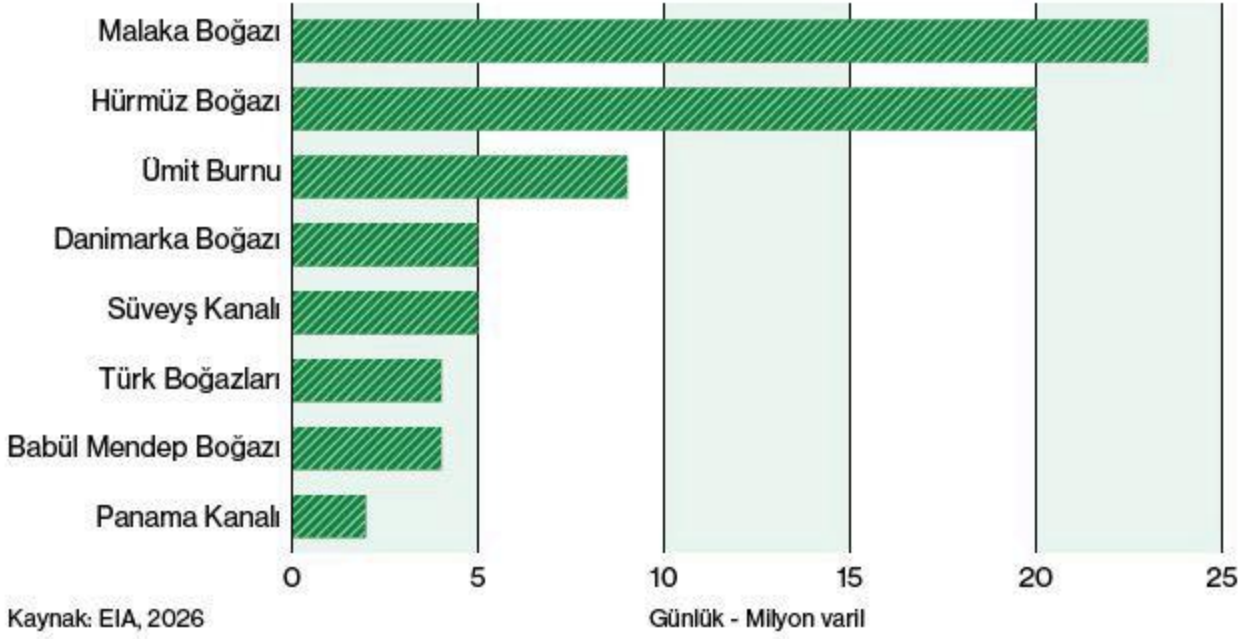
Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasıyla birlikte fiziksel enerji akışına ket vurulması dünyada daha önce eşi görülmemiş bir krizin kapılarını araladı. Hürmüz'deki kapanmanın akabinde küresel enerji piyasalarında Hürmüz'e alternatif rotalar tartışılmaya başlandı. Türkiye, hem bölgedeki altyapının elverişli olması hem de Ceyhan'daki terminalin küresel sisteme entegrasyonu ile bu alternatiflerin başında yer alıyor.

10 Nisan 2026 00:37 | Dr. Zeynep Elif Yıldız | [f](#) [X](#) [@](#) [✉](#)



Bu Haberi Dergide Oku >>

DARGEÇİTLERDEN GÜNLÜK GEÇEN PETROL MİKTARI



İran savaşı ile birlikte dünya, özellikle Batı, yıllardır göz ardı ettiği ya da yeşil dönüşüm ile meşgulken yeterince ilgilenemediği enerji güvenliğinin ne kadar önemli olduğunu bir kere daha deneyimledi. Son yıllarda karbon ekonomisinin petrol ve doğalgaz arzı üstünde yarattığı baskı, bu stratejik kaynakların geri planda kalmasına neden olurken, yaşanan gelişmeler aslında halâ dünya ekonomisinin ne kadar enerji güvenliğine kırılgan olduğunu açık bir biçimde ortaya koydu. Hatta bu süreç, enerji güvenliğinin piyasa dinamiklerine bırakılamayacak kadar stratejik bir konu olduğunu hatırlattı. Nitekim yeşil dönüşüm tüm sorumluluğu petrol ve doğalgaz üzerine atarak, dünyanın odağını güneş panellerine, rüzgar tribünlerine ve elektrikli arabalara çevirdi: Sanki bu teknolojiler petrol veya doğalgazı tamamen ikame edebilecekmiş gibi bir algı oluşturuldu. Oysa petrolün sadece bir yakıt olmadığını, seksen bin yan ürün üretildiğini, doğalgazın sadece elektrik üretmekte kalmayıp, tarım için gerekli olan gübre üretilmesi için gerekli azotu sağladığı açık bir şekilde ortaya konmadı. Dolayısı ile enerji güvenliğinin temel noktası enerjinin hangi hatlardan ve kimlerin kontrolünde olduğu.

Bu çerçevede haritaya bakan herkes, İran'a yönelik herhangi bir askeri senaryoda ilk kontrol edilmesi gereken noktanın Hürmüz Boğazı olduğunu açıkça görebilir. Çünkü mesele yalnızca jeopolitik değil, doğrudan fiziksel enerji akışının kontrolü. Küresel petrol ve doğalgaz ticareti, dünya genelinde stratejik öneme sahip sekiz ana dar deniz

geçidi üzerinden gerçekleşiyor ve bu sistemin en kritik düğüm noktası ise Hürmüz. 2025 yılı itibarıyla küresel petrol arzı günlük yaklaşık 106 milyon varil, doğalgaz talebi ise yaklaşık 4,2 trilyon m³ seviyesinde. Aynı dönemde deniz yoluyla taşınan petrol miktarı günlük yaklaşık 80 milyon varile ulaşırken, LNG ticareti yaklaşık 585 milyar m³ olarak gerçekleşti. Küresel petrol ticaretinin yaklaşık yüzde 75'i ve LNG ticaretinin yüzde 14'ü bu dar boğazlardan geçiyor. Bu tablo, petrol ticaretinin büyük ölçüde deniz taşımacılığına bağımlı olduğunu; doğalgazda ise boru hatlarının hâlen ana taşıyıcı olduğunu, LNG'nin ise hızla büyüyen ancak henüz sınırlı paya sahip bir segment olarak öne çıktığını gösteriyor. Dolayısıyla Hürmüz gibi bir geçidin kontrolü yalnızca bölgesel bir askeri hedef değil, küresel enerji sisteminin sürekliliği açısından belirleyici bir unsur.

Trump'ın 7-8 Nisan'da İran ile yaptığı ve 15 maddeyi içeren 2 haftalık ateşkes sürecinin başarılı olup olmayacağını hep birlikte yaşayarak göreceğiz. Ancak bu noktada altı çizilmesi gereken temel husus, bu ateşkesin kalıcı bir çözümden ziyade şartlı ve geçici bir denge arayışı olduğu. Taraflar sahadan çekilmiş değil, yalnızca pozisyonlarını yeniden tanımlamış durumda.

Bu çerçevede herkesin net bir şekilde algılaması gereken gerçek şu ki; Hürmüz Boğazı yalnızca petrol ekonomisi açısından değil, küresel sistemin sürekliliği açısından da kritik bir düğüm noktası. Artık Hürmüz, askeri bir hedef ya da ticari bir geçit olmanın ötesine geçerek İran için doğrudan bir kaldıraç işlevi görmüş durumda. İran da bu stratejik avantajı kendi lehine kullanarak, küresel enerji akışı üzerindeki etkisini açık biçimde ortaya koymuş bulunuyor.

Ateşkes kararı piyasalara hızlı bir şekilde yansırken fiyatlarda geri çekilmeler görülüyor. Ancak bu durum riskin ortadan kalktığı anlamına gelmiyor; yalnızca jeopolitik risk priminin geçici olarak gevşediğini gösteriyor. Nitekim bu ateşkes bir barış değil, Hürmüz'den fiziksel akışın yeniden sağlanmasına yönelik stratejik bir ara düzenleme niteliğinde. Anlaşmanın sürdürülebilir olmaması halinde, sürecin kaldığı yerden yeniden sertleşmesi kuvvetle muhtemel.

Dargeçitler

Dar deniz geçitlerinden, Malakka boğazı günlük 23 milyon varil petrol ile ilk sırada yer alıyor, onu günlük 20 milyon varil ile Hürmüz boğazı izliyor. Ümit Burnu günlük 9 milyon varil ile üçüncü sırada yer alıyor. Süveyş Kanalı ve Danimarka boğazları günlük 5 milyon varil petrol geçirirken, Babül Mendep ve Türk boğazları olarak adlandırılan İstanbul ve Çanakkale boğazlarımızdan günlük 4 milyon varil petrol taşınıyor. Panama Kanalı ise günlük 2 milyon varil ile en düşük hacme sahip olan geçit.

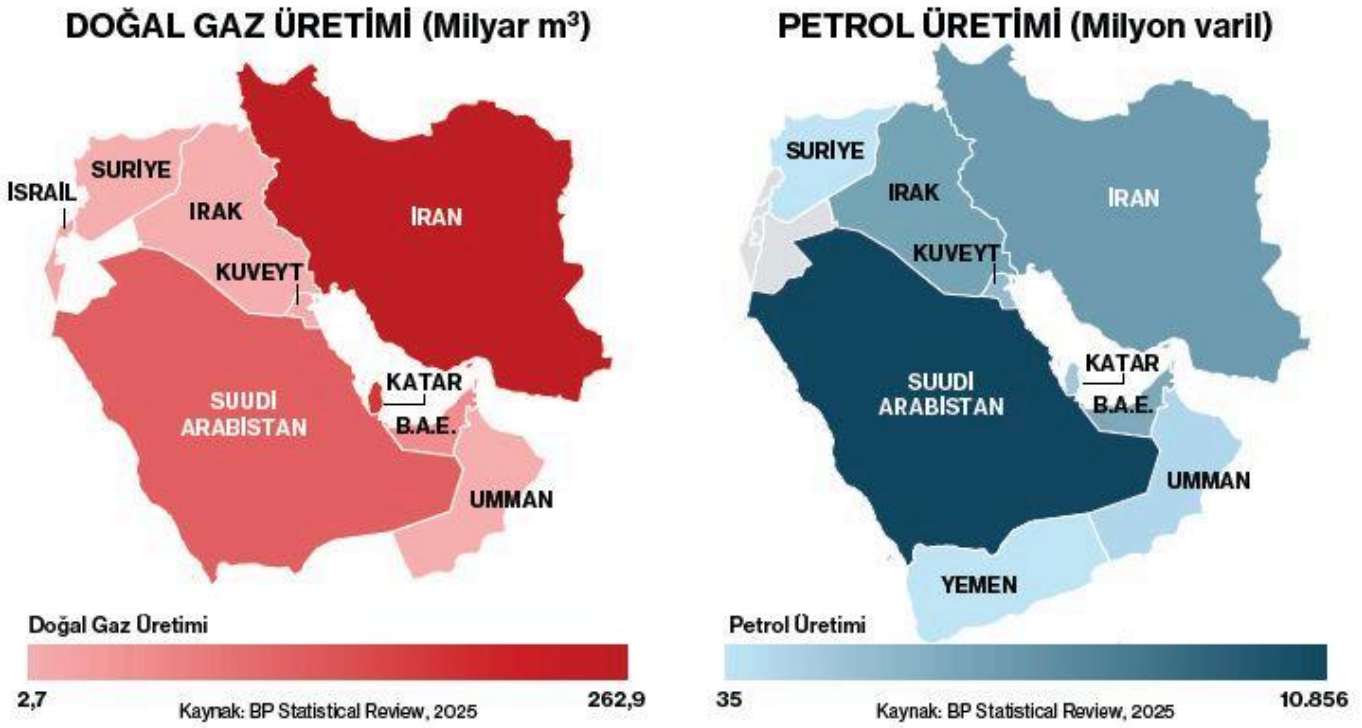
Petrol ve LNG ticaretinde rakamsal olarak bakıldığında iki boğaz ne çıkıyor. Malakka Boğazı'nda, Hürmüz'den daha fazla petrol ticareti yapılmış gibi görünürken tüm bu boğazlar içinde en kritik olanı Hürmüz Boğazı. Hürmüz'n stratejik önemi ise dünya ölçeğinde rezervlere sahip ve üretici ülkelerin petrol ve doğalgaz ihracatını yaptığı bir dar deniz geçidi olmasından kaynaklanıyor. Basra Körfezi'nde üretici ülkeler bazında bakıldığında petrol üretiminde günlük yaklaşık 30 milyon varil ve yıllık 738 milyar m³ doğalgaz üretimi mevcut. Hürmüz Boğazı, günlük yaklaşık 20 milyon varillik akışıyla dünya petrol ticaretinin en kritik düğümü. Bu hacim, küresel petrol

arzının yaklaşık beşte birine karşılık geliyor ve bu nedenle Hürmüz'de yaşanacak herhangi bir kesinti doğrudan fiziksel arz krizine dönüşüyor. Ayrıca bu hatta küresel LNG ticaretinin yüzde 20'si de gerçekleşiyor.

Buna karşılık Malakka Boğazı, aslında bir arz geçidi değıl, talep geçidi. Çin, Hindistan, Güney Kore ve Japonya gibi çok büyük ölçüde enerji ithal eden bölgelere petrol ve LNG'nin ulaşmasını sağlayan bir hat niteliğinde. Haritaya bakıldığında, maliyetli olmakla birlikte Endonezya'nın güneyinden Hint Okyanusu üzerinden alternatif bir gzergh mümkün. Bu nedenle Malakka, arzdan ziyade tüketim tarafını temsil ediyor. Nitekim Hürmüz'den çıkan LNG'nin yaklaşık yüzde 83' ve petrolün yaklaşık yüzde 85'i Malakka zerinden Asya pazarlarına ulaşıyor. Bu erevede Malakka'nın kapanması tüketim merkezlerine ulaşımları zorlaştırmakla birlikte, Hürmüz'de yaşanacak bir kesinti doğrudan arz şoku üretiyor. Kısaca Hürmüz 'kaynağın ıkışı', Malakka ise 'tüketimin girişı' olarak tanımlanabilir.

Malakka Boğazı'nın işlememesi durumunda talep zorlanırken, Hürmüz Boğazı'nın işlememesi durumunda doğrudan arz sorunu oluşur. İran'a yönelik olası bir askeri senaryonun, Hürmüz Boğazı kontrol altına alınmadan başlatılamayacağı yönündeki

değerlendirmemi Şubat sonunda, savaş başlamadan iki gün önce ifade etmişim. İki gün sonra stratejik ön koşullar göz ardı edilerek İran savaşı başladı. İran kendisine yönelik bu saldırıya öncelikle diğer bölge ülkelerindeki ABD üslerini vurarak karşılık verdi. Daha sonraki aşamada ise bölge ülkelerinin arz altyapılarını hedef alarak petrol ve doğalgaz fiyatlarının artmasına neden oldu. Bunun amacı enerji fiyatlarını yükselterek küresel ölçekte etki yaratmak ve bu savaşta diğer ülkelerin ABD ve İsrail'in yanında konumlanmasını engellemektir. Petrol fiyatları iki hafta içerisinde 60 dolardan 100 dolar ve üstünde hareket etmeye başladı. Yapılan açıklamalar ile birlikte gün içinde 100 dolar bandının altında ve üstünde hareket etmeye başladı. Diğer taraftan Katar'ın Ras Raffan LNG tesisine yapılan saldırı ile LNG fiyatları fırladı.

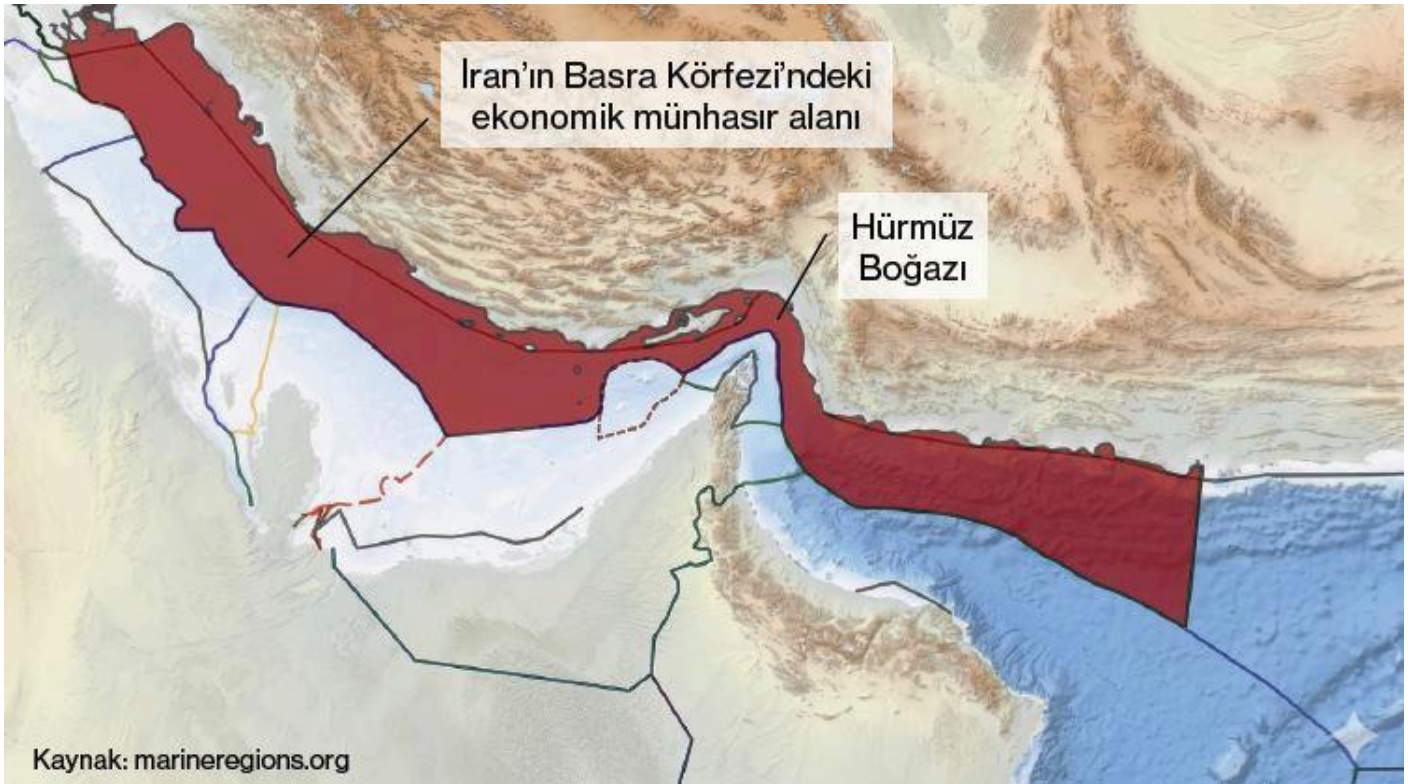


Hürmüz ve alternatifler

Yapılan bir çalışmaya göre, Hürmüz Boğazı'nın işlememesinin iki haftalık maliyetinin 330 milyar dolar olduğu ve savaşın 3 ila 6 ay uzaması ve geçişlerin aksaması durumunda bu maliyetin 2,2 trilyon dolara kadar çıkabileceği hesaplanmış durumda. IMF'ye göre petrolün varil başına her yüzde 10 artışı küresel GDP üzerinde yüzde 0,2 oranında küçülmeye neden oluyor. Önceki savaşlarda etkilenen petrol arzı daha sınırlı kalırken, güncel konjunktürde bu oran petrol ve LNG'de yüzde 20 seviyesine ulaştı.

Bu durum, fiyatların artık yalnızca arz-talep dengesiyle değil, doğrudan jeopolitik risk ve enerji güvenliği ile belirlendiğini gösteriyor.

Hâl böyle olunca hemen alternatif güzergah arayışları gündeme geldi. Bu alternatiflerden en hızlı devreye alınabilecek olanı Saudi Arabistan Yanbu Limanı. Mevcut durumda Jubail'den Yanbu'ya uzanan yaklaşık 1.200 km'lik doğu-batı boru hattı bulunuyor ve kapasitesi günlük 5 milyon varil. Bu miktar Hürmüz'den geçen hacmin yaklaşık yüzde 25'ine karşılık geliyor. Kızıldeniz'de ki Yanbu limanından yüklenen petrol Babül Mendep Boğazı üzerinden Asya pazarlarına ya da Süveyş Kanalı üzerinden Avrupa'ya ulaştırılabilir. Ancak bu çözüm de önemli riskler barındırıyor. Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek tanker büyüklüğü genellikle 200.000 DWT ve altında. Oysa ham petrol taşımacılığında ekonomik verimlilik çoğunlukla 300.000 DWT ve üzeri tankerlerle sağlanabiliyor. Bu nedenle Süveyş üzerinden tanker taşımacılığı, sefer başına taşınan yükü sınırlıyor. Diğer taraftan Babül Mendep üzerinden geçişte korsanlık riski öne çıkıyor ve bu hatta yaşanabilecek bir saldırı yeni bir kriz yaratma potansiyeline sahip. Ayrıca Suudi Arabistan'ın arz altyapısının zarar görmesi ve Jubail'in Basra Körfezi kıyısında yer alması, bu hattın da bölgesel risklerden bağımsız olmadığını gösteriyor. Hürmüz'e alternatif bir diğer seçenek ise BAE'nin Fucayra Limanı üzerinden Umman Denizi'ne çıkış. Ancak bu hattın kapasitesi günlük yaklaşık 1,9 milyon varil seviyesinde.



Diplomasi trafiği

Hürmüz Boğazı'na bağlı kalmadan ve benzer riskler taşımadan, petrollerin dünya piyasasına çıkabilmesi ancak Akdeniz üzerinden mümkün görünüyor. Geçtiğimiz günlerde İngiltere öncülüğünde 40'tan fazla ülkenin katıldığı çevrim içi toplantı gerçekleştirildi. Türkiye'nin de yer aldığı bu toplantı, Hürmüz Boğazı'nın açık tutulmasına yönelik uluslararası pozisyonu netleştirmeyi amaçladı. Ancak toplantıdan sahaya yansıyacak operasyonel bir karar çıkmazken, süreç diplomatik çerçevede kaldı.

Toplantıda temel vurgu, Hürmüz Boğazı'nın küresel ekonomi ve enerji arz güvenliği açısından kritik olduğu ve açık tutulması gerektiği yönünde oldu. Katılımcı ülkeler bu konuda ortak bir tutum sergileyerek, boğazın kapatılmasının kabul edilemez olduğu mesajını özellikle İran'a ilettiler. Bu çerçevede çok uluslu bir koordinasyon zemini oluğu ve diplomatik ve ekonomik baskı mekanizması olarak konumlandı. Sonuca ulaşması mümkün olmayan bu diplomatik baskı mekanizması yerine daha uygun ve her daim bölgede bir kriz çıkmasa bile Hürmüz Boğazı'nın stersini azaltacak tek özüm Türkiye'nin enerji merkezi olması. Bu küresel ölçekte sadece petrol ve LNG fiyatlarının kontrolünü sağlayan ve aynı zamanda enerji güvenliği açısından stratejik bir zorunluluk olarak öne çıkan bir durum.

Türkiye'den dünyaya

Hürmüz Boğazı'na bağımlılığın azaltılması ve arz güvenliğinin sağlanması açısından bakıldığında, Basra Körfezi üretiminin alternatif bir hat üzerinden dünya piyasalarına ulaştırılması kritik hale geliyor. Bu noktada en rasyonel ve jeopolitik olarak sürdürülebilir seçenek, Basra'dan Ceyhan Terminali'ne uzanacak boru hatları. Basra'dan Ceyhan'a uzanacak petrol ve doğalgaz boru hatları, Hürmüz Boğazı'nın devre dığu kalması durumunda üretici ülkeler için alternatif bir ıkığ kapısı yaratacaktır. Bu hat, deniz taşımacılığına kıyasla daha düşük jeopolitik risk barındırıyor ve dar deniz geçitlerine bağımlılığı da azaltıyor.

Türkiye'nin sunduğu avantaj yalnızca coğrafi değil. Geçtiğimiz aylarda Venezuela'nın başkanı Maduro'nun kaçırılması ve ardından yaşanan gelişmeler, aslında temel amacın Çin'in ucuz enerjiye erişimini sınırlamak ve bu yolla ABD ile Avrupa sanayisinin Çin malları karşısında rekabet gücünü yeniden dengelemek istediğini gösteriyor. Basra bölgesinde üretilen petrol ve doğalgazın boru hatları ile Ceyhan Limanı'na ulaştırılması, Avrupa için çok daha uygun maliyetle enerjiye erişim sağlar. Nitekim söz konusu boru hatları jeopolitik risk ve enerji güvenliği açısından daha avantajlı.

Türkiye sadece Basra'ya alternatif bir çıkış olmakla kalmayıp, aynı zamanda Rusya, Hazar Havzası ve CIS ülkelerinden gelen hidrokarbon akışları ile Orta Doğu kaynaklarının kesiştiği tek jeopolitik düğüm noktası. Türkiye'ye, Avrupa tarafından biçilen rol, transit ülke rolü. Oysa Türkiye'nin olması gereken çok kaynaklı arzın bulunduğu bir enerji kavşağı olması. Bu durum Avrupa'nın ekonomisi ve enerji güvenliği için de gerekli. Çünkü bu, tek bir kaynağa bağımlılığı azaltan, arz güvenliğini artıran, taşıma maliyetlerini optimize eden en rasyonel çözüm. Özellikle Çin ile artan küresel rekabette, Avrupa'nın üretim ekonomisinin rekabet gücünü koruyabilmesi için düşük maliyetli ve kesintisiz enerjiye erişimi önemli hale geldi. Bu konjonktürde, Türkiye'nin enerji merkezi olması, Avrupa için sadece bir lojistik maliyeti düşürme hedefi değil, aynı zamanda ekonomisi için stratejik bir unsur.

Geçtiğimiz günlerde yetkililer tarafından dile getirilen, Suriye limanlarının Basra'nın alternatif güzergahı olması durumu, Suriye'nin mevcut jeopolitik koşulları dikkate alındığında, Avrupa'nın enerji güvenliğine hizmet edebilecek istikrarlı bir çıkış noktası oluşturması mümkün görünmüyor.

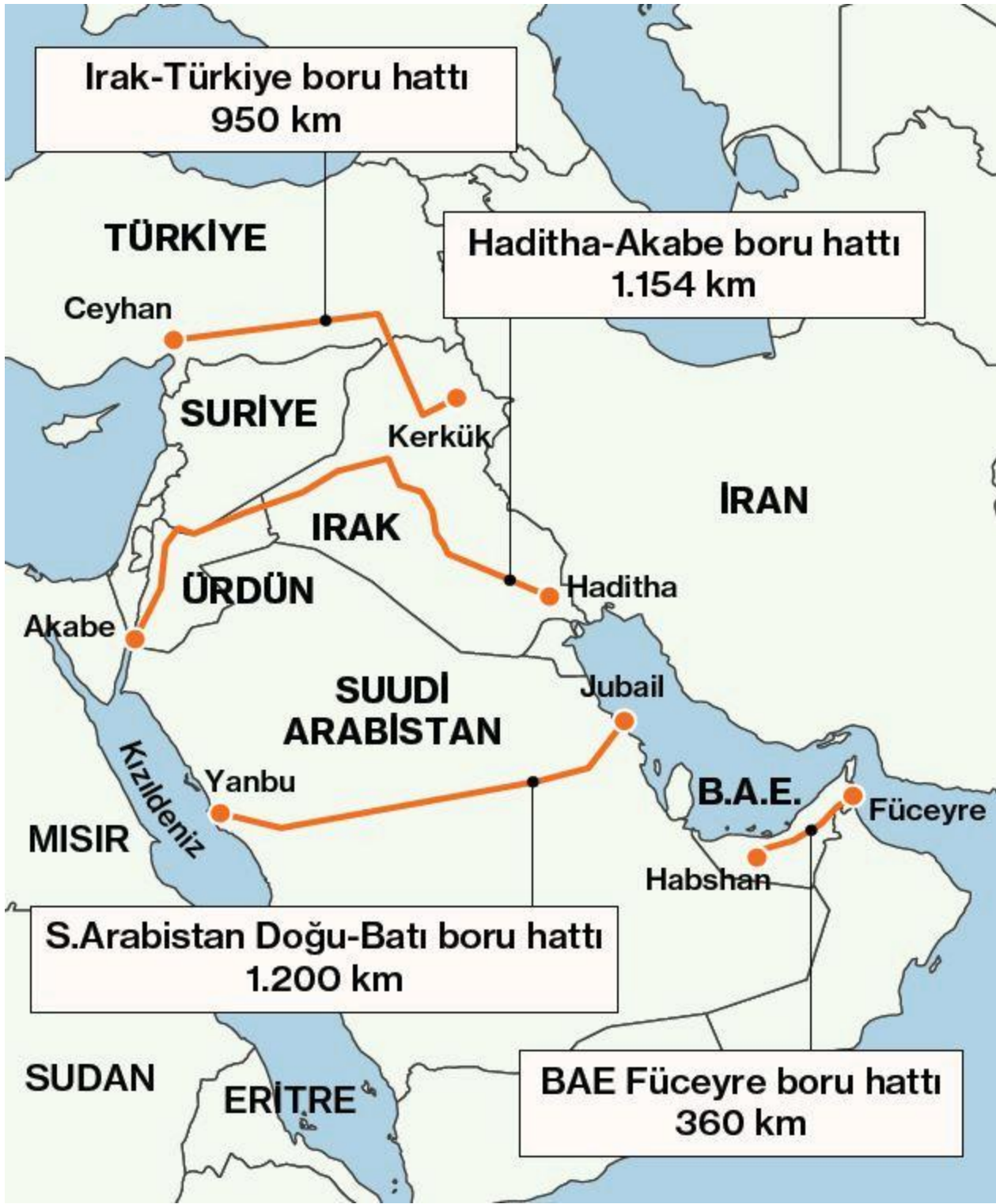
Zorunlu hat

2022 yılında Ukrayna savaşı ile birlikte ortaya çıkan tüm krizler ve Çin ile rekabette kaybedilen avantajlar, Türkiye'nin enerji merkezi olması gerektiğinin altını çiziyor. Çünkü Türkiye, coğrafik konumu gereği, güneyde, doğuda ve kuzeyde yer alan enerji zengini bölgeler ile enerji talebi yüksek bölgeler arasında doğal bir köprü konumunda.

Rusya'nın Ukrayna savaşı ile birlikte ambargolara bağlanması, Avrupa ekonomisine çok büyük darbe vurdu. Söz konusu yaptırımlar, Rus petrolü ve doğalgazı ciddi

indirimlerle Asya pazarına yönelmiş, Çin için kritik bir rekabet avantajı yaratmış durumda. Rezerv büyüklükleri dikkate alındığında tablo daha da netleşiyor: İran yaklaşık 208 milyar varil petrol rezervi ile dünyada 3'üncü sırada yer alırken, Rusya yaklaşık 80 milyar varil petrol rezervi ile ilk 10 içerisinde. Doğalgazda ise Rusya 37,4 trilyon m³ ile 1'inci sırada, İran 32,1 trilyon m³ ile 2'nci sırada. Daha keşif yapılacak potansiyellerinin yüksekliği de dikkate alınmalı. Bu iki ülkenin ambargolar nedeniyle Avrupa pazarından dışlanması, onları Çin ile daha derin bir enerji-ekonomi ekseninde yakınlaştırdı. Avrupa ve ABD'nin ürettiği malların Çin ile rekabet avantajını kaybetmesinin arkasında oluşan neden Çin'in ambargolar ile sınırlandırılmış İran ve Rusya ile yaptığı düşük maliyetli enerji anlaşmaları.

Gelinen noktada, Avrupa'nın hem ekonomik hem de jeopolitik istikrarı açısından rasyonel olan çözüm, Türkiye'nin bir enerji merkezi olması. Son çıkan Hürmüz Boğazı krizi de bu gerekliliği bir kez daha pekiştirdi. Dolayısıyla Türkiye, Hürmüz krizinin derinleştiği bir konjonktürde alternatif bir ülke değil, küresel enerji sisteminin sürekliliğini sağlayan, fiyatları dengeleyen ve güç rekabetini doğrudan etkileyen zorunlu bir hat olarak konumlanıyor. Bu durum, Türkiye'nin enerji jeopolitiğinde pasif bir geçiş ülkesi olmaktan çıkarak, aktif bir dengeleyici ve yönlendirici aktör haline gelmesini mümkün kılıyor.



Sonuç olarak, Hürmüz Boğazı'nda yaşanacak her türlü aksama, küresel ölçekte ekonomik bir kriz oluştururken, Türkiye üzerinden Akdeniz'e açılan hatlar bu riski dağıtan tek sürdürülebilir alternatif. Bu nedenle Türkiye yalnızca bir transit ülke değil, küresel enerji sisteminin devamlılığı için vazgeçilmez bir merkez haline geliyor.

Eğer ateşkes başarılı olur ve İran üzerindeki ambargolar kaldırılırsa, petrol ve doğalgaz rezervleri açısından son derece önemli bir ülke yeniden küresel ticari sisteme entegre edilecek. Ambargoların kalkmasıyla birlikte, uzun yıllardır yatırım yapılmamış petrol ve doğalgaz sahalarına sermaye girişi hızlanabilir. Buna ek olarak İran'ın yeni arama alanları açması ve Batı sermayesine izin vermesi durumunda, orta-uzun vadede arz artışıyla birlikte fiyatların daha dengeli ve aşağı yönlü bir bantta oluşması mümkün hale gelebilir.

Bu savaşla birlikte İran'ın dünya üzerindeki konumu değişmiş ve güçlenmiş bulunuyor. İran, yalnızca bölgesel bir aktör değil, küresel enerji akışını etkileyebilen bir güç olduğunu sahada gösterdi. İran gücünü hem kendisine hem de dünyaya kanıtladı.

Ancak tüm bu senaryolar, anlaşmanın sürdürülebilirliğine bağlı. Daha kritik olan ise şu: Hürmüz Boğazı üzerindeki risk algısı ortadan kalkmayacak. Çünkü Hürmüz, yalnızca bir geçiş noktası değil, küresel enerji arzının çıkış kapısı.

Gelinen noktada, arzın çıkış noktasının alternatifinin oluşturulması artık bir tercih değil zorunluluk. Her ne kadar karşı kıyısında Umman bulunsa da, Hürmüz üzerindeki belirleyici güç İran'dır ve bu gerçek değişmemekte. Hürmüz'ü kontrol eden, petrol ve doğalgaz arzını da kontrol eder.

Bu nedenle Hürmüz'e gerçek ve sürdürülebilir bir alternatif oluşturabilecek tek seçenek, Basra'dan Ceyhan'a uzanacak petrol ve doğalgaz boru hatlarının hayata geçirilmesi. Türkiye'nin enerji merkezi olması, bu çerçevede yalnızca bölgesel bir hedef değil, küresel enerji güvenliği açısından stratejik bir gereklilik olarak öne çıkmakta.

Sayı Seçiniz

