

BANÜ-DTLM

2026 1.Çeyrek

SEKTÖR RAPORU

Hürmüz Boğazı Krizi: Emtia, Navlun ve Yakıt Piyasalarına Jeopolitik Etkileri

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi
BANÜ-DTLM
dtlm.bandirma.edu.tr

Nisan 2026

Bu rapor, BANÜ Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi (BANÜ-DTLM) tarafından hazırlanmıştır. Raporun tamamı veya bir bölümü kaynak gösterilmek kaydıyla kullanılabilir.

İletişim: dtlm.bandirma.edu.tr | Yayın Tarihi: Nisan 2026

ÖZET

Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Dış Ticaret ve Lojistik Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından hazırlanan bu rapor, güncel jeopolitik gelişmeleri ve bu gelişmelerin ticari ve lojistik süreçlere yansımalarını değerlendirmektedir. Raporun beş ana başlıkta sunulan analizi şu temel bulgulara ulaşmaktadır:

- Jeopolitik çerçeve:** Hürmüz krizi, Rusya-Ukrayna Savaşı kaynaklı Karadeniz baskısı ve Kızıldeniz/Bab el-Mandep gerginlikleriyle birleşerek küresel deniz ticaretini aynı anda birden fazla boğazda tehdit eden eşi görülmemiş bir çakışma ortamı yaratmıştır. Husilerin 29 Mart 2026'da savaşa dahil olmasıyla bu tehdit somutlaşmıştır.
- Emtia piyasaları:** Buğday ve mısır fiyatları spekülasyon baskısıyla yükselirken gübre ve petrokimya segmentinde yapısal bir arz krizi baş göstermiştir. Hindistan toplam üre ithalatının % 70'ini Körfez'den karşılamakta; bu oran tedarik kesintisinin asimetrik etkilerini somutlaştırmaktadır.
- Navlun piyasaları:** Tanker navlunları tarihi zirvelere taşınmış, ton-mil genişlemesi etkin tonaj kapasitesini önemli ölçüde azaltmıştır. Kuru yük ve konteyner segmentleri ise doğrudan değil dolaylı kanallardan etkilenmiş; ikinci etki olarak yakıt maliyeti ve lojistik aksaklıklar belirleyici olmuştur.
- Yakıt piyasaları:** IMO 2020 sonrası oluşan yeni fiyatlama mekanizmaları kriz ortamında test edilmiş; coğrafi konuma bağlı keskin bir fiyat ayrışması ortaya çıkmıştır. İstanbul, kısa vadede Singapur ve Fujairah'a kıyasla görece avantajlı bir konumda kalmıştır.
- Türkiye'nin konumu:** Enerji tedarik çeşitliliği ve coğrafi konumu sayesinde Türkiye, krizin anlık etkilerinden görece korunmuştur. Ancak AB ETS yükümlülükleri gibi konular orta vadeli maliyet baskısını artırmaktadır.

1. DENİZ JEOPOLİTİĞİ VE TİCARİ ETKİLERİ

Küresel deniz ticareti, tarihsel olarak jeopolitik kırılmalardan orantısız biçimde etkilenen bir sektördür. Hürmüz Boğazı, günde yaklaşık 20 milyon varil petrol ve petrol ürününün transit geçtiği, dolayısıyla küresel petrol ticaretinin yaklaşık 20'sini taşıyan dünyanın en kritik enerji geçiş koridoru olarak öne çıkmaktadır (U.S. Energy Information Administration, 2025). Bu boğazın fiilen kapanma noktasına gelmesi, salt bir bölgesel kriz olmaktan çıkıp küresel bir arz şokuna dönüşmüştür.

Mevcut tablo, birden fazla jeopolitik kırılmanın eş zamanlı derinleşmesiyle şekillenmektedir. Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'ndaki aksaklıklar küresel deniz ticaret maliyetlerini önemli ölçüde artırmaktadır (UNCTAD, 2024). Ek olarak, Hürmüz Boğazı krizi, enerji piyasalarının çok ötesine geçerek küresel tahıl ve gübre tedarik zincirlerini de tehdit altına almaktadır. UNCTAD'ın en son yayımladığı analizde vurgulandığı üzere, Hürmüz krizinin enerji, navlun ve sigorta maliyetleri üzerinden gıda fiyatlarına yansıtacağını ve özellikle ithalata bağımlı gelişmekte olan ülkeleri orantısız biçimde etkileyeceğini ortaya koymaktadır (UNCTAD, 2026). Bu tablonun Karadeniz bölgesi açısından somut bir yansıması olduğu ileri sürülebilir. Körfez ülkelerinin olası alternatif tahıl tedarik güzergâhları arasında Rusya kaynaklı kara taşımacılığı ve Türkiye ile Suriye üzerinden Irak'a uzanan hatlar öne çıkmaktadır; ancak bu güzergâhların hem kapasitesinin sınırlı hem de maliyetinin belirgin biçimde yüksek olduğu vurgulanmaktadır (the International Food Policy Research Institute (IFPRI), 2026). Bir başka deyişle Hürmüz'ün kapanması, Karadeniz kaynaklı tahıla olan talebi ve dolayısıyla bölge navlun baskısını artıran dolaylı ama güçlü bir kanal işlevi görmektedir.

Çakışan krizlerin küresel ticaret üzerindeki baskısı, WTO'nun son tahminlerine açıkça yansımaktadır: küresel ticaret büyümesinin 2024'teki % 4,6'lık performanstan 2025'te % 1,9'a, olumsuz senaryoda ise % 1,4'e kadar gerileme riskiyle karşı karşıya olduğu açıklanmıştır (WTO, 2026). Bu tür revizyonlar, Hürmüz krizini salt enerji sektörüyle sınırlı bir şok olarak değil, birden fazla emtia ve sektör kanalını aynı anda etkileyen sistemik bir kırılma olarak konumlandırmaktadır.

Söz konusu krizin ayırt edici özelliği, etkilerinin lineer değil çok katmanlı bir yayılım sergilemesidir. Hürmüz'deki aksaklık doğrudan ham petrol arzını kısıtlarken ikincil etki olarak rafine ürün fiyatlarını ve bunker maliyetlerini artırmakta; bu maliyet artışı navlun tekliflerine, oradan yük sahiplerinin lojistik hesaplamalarına ve nihayet tüketici fiyatlarına sirayet etmektedir. IEA'nın Mart 2026 tarihli Petrol Piyasası Raporu'na göre Körfez bölgesinde 8 milyon varil/gün üretim askıya alınmış; rafinerilerin kapasitelerini kısmak zorunda kalması ise küresel akaryakıt arzını ikinci bir cephede tehdit altına sokmuştur (IEA, 2026). Bu zincirleme etki, krizin yönetiminin tek bir sektörel perspektiften değil, enerji, gıda ve deniz taşımacılığı piyasalarının birlikte izlendiği bütünsel bir analitik çerçeveden ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

2. EMTİA PİYASALARI: BÖLGESEL VE KÜRESEL YANSIMALAR

2.1 Buğday

Rusya, 2024-25 sezonunda küresel buğday ihracatının yaklaşık %22'sini karşılamış olup ihracat hacminin önceki sezona kıyasla gerilemiş olmasına karşın dünya buğday ticaretinde liderlik konumunu korumaktadır (Interfax, 2025). Kış dönemindeki hava koşullarının iyi hasat için olumlu bir sinyal olarak değerlendirilmesiyle birlikte yılın ilerleyen aylarında fiyat baskısının hafifleyeceğine dair iyimser beklentiler oluşmasına karşın, Hürmüz krizinin patlak vermesiyle bu tablo kökten değişmiştir.

Tarihsel olarak özellikle İran ve Körfez ülkeleri üzerinden gerçekleştirilen tahıl ithalatı nedeniyle Hürmüz ile tahıl piyasaları arasındaki güçlü bağ nedeniyle, yaşanan bu kriz piyasaya anlık spekülatif dalgalanma olarak yansımıştır. USDA'ya göre son yirmi yılda Güneydoğu Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu başta olmak üzere ithalata bağımlı bölgeler, küresel buğday ithalatındaki büyümenin yaklaşık % 70'ini oluşturmuştur (United States Department of Agriculture, 2025).

FAO Tahıl Fiyat Endeksi, beş aylık düşüş serisini kırarak % 1,1 artmış; buğday fiyatlarındaki % 1,8'lik yükselişe Karadeniz bölgesindeki lojistik aksaklıklar ve bölgesel gerginliklerin katkı sağladığı belirtilmektedir (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2026b). Hürmüz krizinin salt bir enerji şoku olmadığı, Hürmüz'de bekleyen gemiler nedeniyle çiftçilerin artan navlun ve gübre maliyetleriyle çifte maliyet baskısıyla karşı karşıya kaldığı vurgulanmaktadır. FAO tarafından, 2026'nın ilk yarısında küresel gübre fiyatlarının % 15-20 daha yüksek seyredebileceği belirtilmektedir (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2026a).

2.2 Gübre, Üre ve Petrokimya: Zincirleme Kriz

Hürmüz krizinin emtia piyasasındaki en derin etkisi gübre ve petrokimya alanında kendini göstermektedir. IFPRI'nin analizine göre küresel gübre ihracatının % 20-30'u Hürmüz Boğazı üzerinden gerçekleşmektedir; bu oran üre, amonyak, fosfat ve kükürtü kapsamakta olup söz konusu ürünlerin ana tedarikçileri arasında İran, Suudi Arabistan, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri yer almaktadır (The International Food Policy Research Institute (IFPRI), 2026). Uluslararası bağımsız emtia istihbarat firması CRU'nun tespitlerine göre ise Hürmüz kapsamındaki ülkelerden gelen küresel üre ticaretinin yaklaşık % 30'u ve amonyak ticaretinin % 25'e yakın bölümü halihazırda piyasaya ulaşamamaktadır (CNBC, 2026a). Söz konusu akışın sektöre uğraması tarımda yaşamsal öneme sahip gübre üretim sürecini doğrudan tehdit etmektedir.

Üre fiyatları belirgin biçimde yükselmekte ve piyasada sağlıklı bir fiyat keşfi süreci işlevsiz kalmaya devam etmektedir. Uluslararası kurumlar, Ortadoğu kaynaklı gübre ihracatının aksamasının gübre bağımlısı tarım ekonomilerini orantısız biçimde vurduğu konusunda hemfikirdir. UNCTAD,

Hindistan'ın Körfez ülkelerinden karşıladığı üre ithalatının toplam ithalatının yaklaşık % 70'ini oluşturduğunu ve bu ülkenin arz şoklarına özellikle açık olduğunu vurgulamaktadır (*DownToEarth, 2026*). Öte yandan körfezden çıkan LPG akışlarının aksaması polietilen ve polipropilen gibi plastik sanayisinin temel girdilerini olumsuz etkilemekte, bu da Çin dahil küresel ölçekte endüstriyel maliyet baskısı yaratmaktadır.

3. HAZAR ROTASI VE ALTERNATİF TİCARET AKIŞLARI

Hürmüz güzergâhının işlevsiz kalması, Rusya-İran ticaret hattında Hazar'ın alternatif koridor olarak stratejik önemini artırmıştır. Bu hat üzerinden 2026 yılında 10 milyon tona ulaşması beklenen ikili ticaretin ivme kazanacağı öngörülmektedir. Hürmüz güzergâhının işlevsiz kalmasıyla birlikte Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru çerçevesinde Hazar üzerinden işleyen Rusya-İran ticaret hattı, yedek güzergâh olarak önem kazanmıştır (RFE/RL, 2026). Hazar limanlarının tonaj kapasitesini artırmaya yönelik yatırımlar dikkat çekmektedir. Astrakhan Limanı 2026 itibarıyla kapasitesini 25 milyon tona çıkarmayı hedeflerken Bakü Limanı'nda da benzer ölçekli bir genişleme süreci yürütülmektedir (Ship Technology, 2023). Tahıl ticareti cephesinde ise mısır ve arpa taleplerinin Hazar koridoruna yöneldiği gözlemlenmekte; Rusagrotrans'ın tahminleri bu güzergâh üzerinden gerçekleştirilen tahıl sevkiyatlarının yakın vadede 3,6 milyon tona ulaşabileceğine işaret etmektedir (United24 Media, 2025). Volga nehrinin yaz mevsiminde açılmasıyla birlikte Rus nehir tipi tonajının Hazar'a yönelmesi beklenmektedir. Ancak bu koridorun kapasitesi ve güvenliği de sınırlı kalmakta; İsrail'in Bandar Anzali'ye düzenlediği hava saldırısının ortaya koyduğu üzere söz konusu alternatif hat da çatışmanın doğrudan tehdit alanına girmiş bulunmaktadır (RFE/RL, 2026).

4. NAVLUN PİYASALARI

Hürmüz krizinin navlun piyasalarına etkisi, yüzeysel bir okumada olduğundan daha karmaşık bir tablo ortaya koymaktadır. KOSDER Akademi tarafından hazırlanan Küresel ve Bölgesel Ekonomik Gelişmeler ile Emtia ve Navlun Piyasaları üzerine gerçekleştirilen webinar'da vurgulandığı üzere, kriz dönemlerinde navlun endekslerindeki yükseliş, sektörün bir bütün olarak kazandığı şeklinde yorumlanma eğilimindedir; oysa bu yorum, ölçüm birimlerinin birbirine karıştırılmasından kaynaklanan bir yanılsamadır. Navlun piyasasında iki farklı fiyat dili eş zamanlı işlemektedir. Birincisi usd/pmt¹ cinsinden ifade edilen sefer fiyatıdır; yük sahibi ile armatör arasındaki ticari görüşmelerin dili budur ve ham petrol ile bunker maliyetlerindeki her dalgalanma bu rakama doğrudan yansımaktadır. İkincisi ise usd/pd² cinsinden hesaplanan zaman charter eşdeğeri (TCE) değeri olup, armatörün gemisini işleterek fiilen elde ettiği günlük kazancı, yani sefer giderlerinin düşülmesinden sonra elde kalan net tutarı göstermektedir. Baltic Exchange gibi birçok kurum

¹ US Dollar / per metric ton

² US Dollar / per day

tarafından hazırlanan navlun endekslerinin metodolojisi de bu ayrıma dayanmakta; endeksler, TCE bazında raporlanmaktadır. Hürmüz krizinin patlak vermesiyle birlikte enerji fiyatlarındaki sert artış, sefer başına usd/pmt navlunların yukarı taşınmasına neden olurken, bu görünürdeki artış, armatörün kasasına daha fazla para girdiği anlamına gelmemektedir. Gider tarafında yakıt maliyetleri eşit hatta daha yüksek bir hızla yükseldiğinden, net kazanç ya aynı seviyede kalmakta ya da gerilemektedir. Başka bir deyişle, fiyat etiketi büyürken kâr marjı küçülmektedir. Kriz ortamında navlun endekslerinin gerçek karlılık yerine maliyet aktarım mekanizmasını yansıttığının farkında olmadan yapılan analizler, sektörün durumunu olduğundan sağlıklı gösterme riskini barındırmaktadır (KOSDER, 2026).

4.1. Kuru Yük Segmenti

Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI), krizin patlak verdiği Şubat-Mart 2026 döneminde 2.000-2.070 bandında seyretmiş; mart ayı sonunda 1995 puana gerilemiştir (HandyBulk, 2026). Hürmüz krizi, denizcilik sektörünü tek tip biçimde değil, segment bazında asimetrik olarak etkilemiştir. BDI'nın kriz boyunca 2.000 puan eşiğinin yakınında seyretmesi bu ayrışmanın en somut göstergesidir; zira boğaz, tanker trafiğinin aksine kuru yük gemileri için yapısal olarak daha az kritik bir güzergâhtır. BIMCO Gemi Analiz Yöneticisi'nin tespitine göre Hürmüz Boğazı, küresel kuru yük kargo hacimleri ve ton-mil talebinin yalnızca yaklaşık yüzde dördünü oluşturmaktadır (SWZ Maritime, 2026). Ayrıca, kriz öncesinde boğazdan haftalık yalnızca 55 civarında kuru yük gemisinin transit geçtiği, dolayısıyla sektörün Hürmüz'e yapısal olarak zaten sınırlı ölçüde maruz kaldığı vurgulanmaktadır (RBC, 2026).

4.2. Tanker Segmenti

Hürmüz krizinin denizcilik sektörü üzerindeki en dramatik etkisi, tartışmasız biçimde tanker piyasasında kendini göstermiştir. Boğazın fiilen kapanmasıyla birlikte Körfez petrolünü talep eden başta Asyalı alıcılar, alternatif tedarik kaynaklarına yönelmek zorunda kalmış; bu da mevcut VLCC ve Suezmax tonajını Batı Afrika, ABD Körfezi ve Atlantik havzasına yönlendirerek her seferde kat edilen mesafeyi ciddi ölçüde uzatmıştır. CNBC'nin haberine göre VLCC'ler için Ortadoğu Körfezi-Çin güzergâhı navlunu tek bir günde % 94 artışla tarihî zirve olan 423.736 dolara ulaşmıştır (CNBC, 2026b). Lloyd's List ise Suezmax endeksinin de aynı süreçte Körfez-Akdeniz güzergâhında üç katından fazla artarak \$ 267.579 yükseldiğini aktarmaktadır (Lloyd's List, 2026). Bununla birlikte piyasanın bir o kadar dikkat çekici özelliği aşırı kırılganlığıdır. Kpler'in tanker izleme verisine göre boğazdaki tanker geçişleri kriz öncesine kıyasla yaklaşık % 92 oranında çökmüş; Ortadoğu Körfezi'nde küresel tanker DWT kapasitesinin yaklaşık yüzde altısına denk gelen en az 247 adet MR ve üstü tonajda gemi mahsur kalmıştır (Safety4Sea, 2026). Bu denli keskin fiyat hareketlerinin ardından piyasa son derece kırılgan bir yapıya girmiştir; müzakere sinyalleri veya operasyonel haberler navlunları anında aşağı çekerken yeni saldırı haberleri birkaç saat içinde tarihi seviyelere taşıyabilmektedir. Suudi Arabistan'ın Hürmüz'ü devre dışı bırakan boru hattı alternatif olarak

değerlendirilse de günlük kapasitesi boğazdan akan toplam hacmin çok küçük bir bölümünü karşılayabilmekte; dolayısıyla gerçek anlamda ikame işlevi görememektedir. Ayrıca boru hatlarının kurulum ve işletme maliyetlerinin yanı sıra sabotaj girişimlerine maruz kalma riski taşıdığı da unutulmamalıdır.

4.3. Konteyner Segmenti

Hürmüz Boğazı, konteyner ticaretinin coğrafi merkezi olmamakla birlikte kriz, konteyner hatları üzerinde zincirleme ve çok katmanlı bir baskı yaratmıştır. Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, MSC ve COSCO başta olmak üzere büyük konteyner taşıyıcılarının Hürmüz transitleri ile bağlantılı güzergâhları askıya alması üzerine Ümit Burnu'na geçiş kaçınılmaz hale gelmiş (Maritime News, 2026); bu güzergâh değişimi sefere yaklaşık 3.500-4.000 deniz mili ve 10-14 günlük ek süre katmış, artan yakıt tüketimi ve savaş riski primleri navlun maliyetlerini yukarı itmiştir (Carra Globe, 2026). Xeneta'nın baş analisti Peter Sand, kıtalararası denizyolu taşımacılığının gerçek bir alternatifinin bulunmadığını vurgulayarak çatışma sürdükçe Ortadoğu bölgesi için yüksek konteyner navlun oranlarının kaçınılmaz olduğunu belirtmiştir (CNBC, 2026c).

Bu tablo, Husiler'in savaşa katılmasıyla yeni bir kritik eşiğe ulaşmıştır. Husiler, 29 Mart 2026'da İsrail'e saldırarak İran'la bağlantılı çatışmaya resmen dahil olmuş; uluslararası kamuoyunda Bab el-Mandep Boğazı'nın da bir sonraki hedef olabileceğine dair endişeler hızla yükselmiştir (Aljazeera, 2026). Husi yönetimi sözcüsü, Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Bab el-Mandep'in ellerindeki seçenekler arasında bulunduğunu kamuoyu önünde açıkça ifade etmiştir (Middle East Monitor, 2026). Atlantic Council'in analizine göre Hürmüz fiilen kapalıyken Suudi Arabistan, petrol ihracatının bir bölümünü Yanbu Limanı üzerinden yeniden yönlendirse de bölgede büyük ölçüde Husi tehdidi bulunmaktadır (Atlantic Council, 2026). Dolayısıyla Hürmüz ile Bab el-Mandep'in eş zamanlı baskı altına girmesi, küresel konteyner taşımacılığını fiilen kullanılabilir güzergâhtan yoksun bırakma potansiyeli taşıyan tarihi bir çifte boğaz senaryosunu gündeme getirmektedir.

5. YAKIT PİYASALARI

Gemi yakıt piyasasında Hürmüz krizinin doğru okunabilmesi için sektörün son altı yılda geçirdiği köklü bir yapısal dönüşümü kavramak gerekmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 1 Ocak 2020 itibarıyla yürürlüğe koyduğu MARPOL Ek VI düzenlemesi, gemi yakıtlarındaki kükürt içeriği üst sınırını % 3,50'den % 0,50'ye indirmiş International Maritime Organization; bu düzenleme, denizcilik sektörünün bir yakıt standartından diğerine bu ölçekte geçiş yaptığı tarihte eşi görülmemiş bir dönüşümü temsil etmektedir (IMO, 2020). Düzenlemenin yürürlüğe girdiği 2020 yılında Singapur'daki yakıt satışlarının % 63'ü düşük kükürtlü yakıt olarak gerçekleşmiş; bu oran bir önceki yılın % 11'i ile kıyaslandığında piyasanın ne denli hızlı bir yeniden yapılanmadan geçtiğini açıkça ortaya koymaktadır (EIA, 2025). Bu dönüşüm yalnızca yakıt formülasyonunu değil, piyasanın fiyat

referans mekanizmasını da kökten değiştirmiştir. IMO 2020 öncesinde yüksek kükürtlü ağır yakıt (HSFO) küresel bunker talebinin baskın unsuruyken, düzenlemenin ardından fiyatlamada dinamikleri sentetik yakıtlara, başta ultra düşük kükürtlü dizel (ULSD) ve gaz yağı vadeli işlem sözleşmelerine, doğru belirgin biçimde kaymıştır (Bai & Kavussanos, 2022). ICE Low Sulphur Gasoil Futures kontratları, küresel orta distilat piyasalarının merkezinde yer alan temel bir referans fiyat mekanizması olarak öne çıkmaktadır. Dizel, jet yakıtı ve düşük sülfürlü deniz yakıtları (VLSFO dahil) gibi ürünlerin fiyat oluşumunda belirleyici rol oynayan bu veri seti, özellikle IMO 2020 düzenlemeleri sonrasında denizcilik yakıt piyasalarında artan belirsizlik ortamında piyasa katılımcıları tarafından yoğun şekilde kullanılmaya başlanmıştır (ICE, 2021). Bu kapsamda ICE gasoil verileri, hem fiyat keşfi hem de risk yönetimi açısından küresel ölçekte kritik bir göstergesi haline gelmiştir.

Hürmüz krizinin gemi yakıt piyasasına yansımaları, coğrafi konuma bağlı keskin bir fiyat ayrışması biçiminde tezahür etmektedir. Clarksons Research verilerine göre Singapur VLSFO fiyatı, 2026 yılı başına kıyasla % 160 artarak ton başına yaklaşık 1.100 dolara ulaşmıştır. Ship & Bunker üst düzey yöneticisinin ifadesine göre, bu dönemde VLSFO'nun Brent ham petrol üzerindeki primi, 2025 ortalaması olan ton başına -5 dolardan +207,50 dolara ulaşmıştır (Splash247, 2026). Piyasanın çarpıcı boyutunu somutlaştıran bir ölçek: 27 Şubat 2026'da, çatışmanın patlak vermesinden bir gün önce, Singapur VLSFO fiyatı ton başına \$525 iken, kriz derinleştikçe \$1.100 üzerine çıkmıştır (Seatrade Maritime, 2026). Bu fiyat farklılaşmasında, ham petrol tedarik kesintisinin limanların coğrafi konumuna göre asimetrik biçimde yansımalarından bahsedilebilir. Hürmüz'ün kapanmasıyla birlikte Indo-Pasifik bölgesindeki rafinerilere ham petrol arzı daralınca gemi yakıtı, ham petrolün daha ucuzuna alınıp rafine edilebildiği Singapur ve çevresinde sert bir primle işlem görmeye başlamış; buna karşın Houston, New York ve Rotterdam gibi limanlar ton başına yaklaşık 320 dolarlık iskonto ile işlem görmeye devam etmiştir (The Maritime Executive, 2026). İstanbul'da ise arzın şimdilik istikrarlı kaldığı ancak alıcıların gelecek ay olası sıkışıklığa karşı önceden pozisyon aldığı bildirilmektedir (Manifold Times, 2026a). Bu coğrafi ayrışma, İstanbul'un kısa vadede Asya-Pasifik merkezlerine kıyasla görece avantajlı bir pozisyonda kalmaya devam ettiğine işaret etmektedir; ancak krizin uzaması halinde bu tamponun kalıcı olması beklenmemektedir.

5.1. Arz Çeşitliliğinin Etkisi: Türkiye'nin Görece Avantajı

Türkiye, krizin yarattığı küresel tedarik baskısı karşısında yapısal bir tampon işlevi gören belirgin bir ham petrol çeşitlendirme avantajına sahiptir. Kpler ve LSEG verilerine göre Türkiye, Urals ithalatını önemli ölçüde azaltırken Kazakistan'ın CPC Blend'ini, KEBCO'yu ve Irak'ın Basrah ham petrolünü alternatif tedarik kaynağı olarak portföyüne katmıştır (Energy News, 2025). Ocak-Şubat 2026 dönemi verilerine göre Türkiye, Rusya'nın en büyük ikinci fosil yakıt alıcısı konumundadır; ithalatının büyük bölümünü ham petrol yerine petrol ürünleri ve boru hattı gazından oluşturmaktadır (CREA, 2026). Bu çeşitlendirilmiş tedarik yapısı, Hürmüz kaynaklı ham petrol aksaklıklarının fiyat

aktarım kanalını kısmen kesmekte ve Türkiye'yi ham petrolünün % 90'ını Körfez'den karşılayan Japonya gibi doğrudan Körfez bağımlısı ülkelerden yapısal olarak ayırıştırılmaktadır. Bununla birlikte bu görece konfor alanı, hızla şekillenen karbon düzenlemesi çerçevesinde ciddi kırılmalıklar barındırmaktadır (European Commission, 2025). Öte yandan IMO'nun Karbon Yoğunluk Göstergesi düzenlemesi her yıl sıkılaştırılan hedefler öngörmekte; 2027-2030 dönemine ait azaltım faktörleri ise 2026 itibarıyla kesinleşmesi öngörülmektedir (Searoutes, 2025). Türkiye'nin kendi karbon fiyatlandırma mekanizmasını geliştirmesi, geleneksel olarak AB ETS ücretlerinden kaçınmak için Türk limanlarını aktarma noktası olarak kullanan denizcilik şirketleri açısından bu stratejik esnekliği de daraltmaktadır (Future Forwarding, 2026).

5.2. Alternatif Yakıtlar ve Karbon Regülasyonu

Mevcut kriz, denizcilik sektörünün yakıt geçişine ilişkin tartışmayı hem hızlandırmakta hem de yeniden çerçevelemektedir. Yakıt fiyatlarındaki sert yükseliş, alternatif yakıtların rekabet eşliğini kayda değer ölçüde aşağı çekmektedir. Transport & Environment'ın analizine göre Singapur'da VLSFO'nun 2026 yılı başından bu yana % 223 artışla ton başına 941 euroya ulaşması, MGO ile e-yakıtlar arasındaki maliyet farkını bazı limanlarda % 5 düzeyine indirmiştir; bu da e-yakıtların neredeyse fiyat paritesine ulaştığını göstermektedir (Manifold Times, 2026b). Biyoyakıt karışımları (Bio24-30) bu konjonktürde kısa vadede en erişilebilir alternatif konumundadır; Batı Avrupa limanlarında 1.000-1.200 dolar/ton bandındaki fiyat seviyeleriyle büyük gemiler için ekonomik olarak cazip bir seçenek haline gelmiştir. LNG ise orta vadeli geçiş yakıtı olarak öne çıkmaktadır. Hürmüz krizinin yarattığı geleneksel yakıt kıtlığı ve fiyat baskısı karşısında gemi işletmecileri LNG'ye olan ilgiyi artırmakta; ABD, Kanada ve Avustralya gibi alternatif kaynak ülkelerden tedarik imkânı bu yakıtı arz çeşitlendirmesi açısından stratejik olarak değerli kılmaktadır (IAPH, 2026). DNV verilerine göre 2026'nın ilk çeyreğinde sipariş edilen yeni gemilerin 32'si LNG çift yakıt kapasiteli olup metanol ve amonyak siparişleri bu rakamın çok gerisinde kalmaktadır (ENGINE, 2026). Bununla birlikte LNG'nin Katar saldırılarından etkilenen tedarik zinciri ve metan kayması sorunu, bu yakıtın uzun vadeli konumunu tartışmalı kılmaya devam etmektedir. Metanol, küresel denizcilik sektöründe hız kazanan bir geçiş yakıtı olarak dikkat çekmektedir. 2024 itibarıyla su üzerinde yaklaşık 60 metanol kapasiteli gemi bulunmakta, 300'ü aşkın yeni sipariş devam etmekte ve 20'ye yakın liman yeşil metanol yakıt ikmali sunmaktadır (Global Maritime Forum, 2025). Amonyak ise henüz kavram kanıtlama aşamasında olsa da uzun vadeli sıfır emisyon hedefine yönelik en yapısal adım olarak değerlendirilmektedir. Everllence, WinGD ve J-Eng gibi motor üreticileri 2025-2026 itibarıyla çift yakıtlı iki stroklu amonyak motorları teslim etmeye başlamış; Rotterdam, Singapur ve Japonya başta olmak üzere büyük limanlarda bunkering altyapısı çalışmaları sürmektedir (DNV, 2025). Bu tablo, IMO'nun 2050 net sıfır hedefi ve AB ETS'nin deniz taşımacılığına tam kapsamlı uygulanmasıyla örtüşen yapısal bir dönüşümün içinde değerlendirilmelidir. AB ETS, 2026 itibarıyla tam yükümlülük kapsamına geçmiş olup bu tarihten itibaren ilgili gemilerin emisyonlarının yüzde yüzü için karbon izni teslim etmesi gerekmektedir;

ayrıca kapsam metan ve diazot monoksit'e genişletilmiştir (European Commission, 2025). Karbon izin belgesi fiyatının yakın dönemde 68 eurodan 80 euroya sıçraması, karbon piyasasının artık emtia piyasasıyla paralel bir volatilit'e sergilediğini gözler önüne sermektedir. 2028'de ise 5.000 GT altı gemileri kapsayan genişletilmiş ETS uygulaması yürürlüğe girecek; bu da ek maliyet yükünü koster sektörüne de yansıtacaktır.

6. SONUÇ VE STRATEJİK DEĞERLENDİRME

2026 yılının ilk çeyreği, denizcilik ve lojistik sektörleri açısından yalnızca bir piyasa döngüsünün değil, köklü bir yapısal yeniden yapılanmanın fitilini ateşleyen bir eşik niteliği taşımaktadır. Hürmüz Boğazı krizi; Rusya-Ukrayna Savaşı kaynaklı Karadeniz baskısı ve Kızıldeniz-Bab el-Mandep'teki gelişmelerle kesişerek küresel tedarik zincirinin aynı anda birden fazla kritik güzergâhta tehdit altına girdiği eşi görülmemiş bir çakışma ortamı yaratmıştır. Bu çalışmada incelenen kanıtlar, söz konusu krizin salt fiyat volatilit'esinin çok ötesinde sonuçlar doğurduğunu ortaya koymaktadır.

6.1. Senaryo Analizi

Kısa vadeli (1-2 ay) halinde; ateşkes, müzakere süreci veya Hürmüz'ün kısmi açılması durumunda navlun primlerinin hızlı gerilemesi; yakıt piyasalarında coğrafi ayrışmanın yumuşaması beklenmektedir. Ancak sigorta primlerinin hemen normalleşmemesi öngörülmektedir. Orta vadeli (3-6 ay) kriz senaryosunda, çatışmanın devam etmesi ve Husiler'in Bab el-Mandep'te aktif rol alması halinde gübre fiyatlarının % 20+ yüksek seyri; güney yarıküre ekim kararlarının bozulması; navlun sektörünün yapısal arz daralması ve INSTC/Hazar koridoruna yatırımın ivmelenmesi beklenmektedir. Uzun vadeli yapısal dönüşüm kapsamında krizin 6 ay+ sürmesi veya kalıcı jeopolitik bloklaşma senaryosunda küresel ticaretin köklü güzergâh değişimi; alternatif yakıt geçişinin hızlanması; karbon düzenlemesinin baskı yaratması ve Türk limanlarının artan transshipment rolü öngörülmektedir.

6.2. Armatörler İçin Stratejik Tavsiyeler

Mevcut konjonktürün çok katmanlı baskısı altında armatörlerin kısa ve orta vadeli stratejilerini aşağıdaki eksenler çerçevesinde şekillendirmeleri önerilmektedir:

- i) **Yakıt pozisyonlaması:** Yüksek volatilit'e ortamında yakıt bütçelerinin alternatif endeksler üzerinden korunması, spot piyasaya olan maruziyeti azaltacaktır. Biyoyakıtlar hem uyum açısından hem de mevcut fiyat seviyeleri itibarıyla kısa vadeli bir tampon işlevi görebilir.
- ii) **Rotalama esnekliği:** Körfez güzergâhlarına yapısal bağımlılığı olan armatörlerin alternatif transit noktaları (Oman Chabahar, Jeddah, Salalah) için önceden lojistik hazırlığı tamamlaması ve savaş riski sigorta sözleşmelerini gözden geçirmesi kritik önem taşımaktadır.

- iii) **Kuru yük fırsatları:** BDI'nın görece sakin seyri ve birikmiş emtia talebinin orta vadede piyasaya yansması, kuru yük segmentinde seçici pozisyon alma fırsatı sunmaktadır; ancak yakıt maliyet yapısının TCE hesaplamalarında dikkate alınması gerekmektedir.
- iv) **Karbon uyumu:** AB ETS'nin 2026 itibarıyla tam yükümlülük kapsamına geçmesi ve yakın zamanda 5000 GRT altı segmenti de kapsayacak şekilde genişletilmesi, filodaki yaşlı tonajların operasyonel ve finansal risklerini artırmaktadır. CII uyum planlarının yakıt geçiş stratejisiyle entegre edilmesi önerilir.

6.3. Türkiye'nin Stratejik Konumu

Türkiye bu kriz ortamında birden fazla açıdan görece avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Ham petrol tedarik çeşitliliği (Kazakistan, Rusya, Irak), doğrudan Körfez bağımlısı ülkelerle kıyaslandığında Hürmüz kaynaklı fiyat şokunun etkisini sınırlamaktadır. Boğaz coğrafyası ve İstanbul'un Asya-Avrupa ticaret hatlarına olan yakınlığı, konteynere dayalı aktarma trafiğindeki artıştan yararlanma potansiyeli taşımaktadır.

Öte yandan bu görece konfor alanı sürdürülebilir değildir. AB ETS yükümlülükleri, küresel yakıt fiyatlarındaki belirsizlik ve erişim kısıtlarının yanı sıra, artan savaş riski sigorta primleri, sektörün maliyetlerini yapısal olarak yukarı çeken faktörler arasındadır. Türk armatörler ve lojistik işletmeciler açısından kısa vadeli uyarlanma kapasitesi, orta vadeli rekabet avantajının temel belirleyicisi olmaya devam etmektedir.

Sonuç olarak 2026 yılı ilk çeyreği, krizlerin artık kademeli değil eş zamanlı biçimde derinleştiği ve güzergâh, yakıt ile regülasyon risklerinin birbirinden bağımsız yönetilemeyeceği yeni bir dönemin açılış sayfası niteliğindedir. BANÜ-DTLM bu gelişmeleri izlemeye ve bulgularını akademik ve sektörel kamuoyuyla paylaşmaya devam edecektir.

KAYNAKÇA

- Aljazeera. (2026). *As war on Iran enters second month, Yemen's Houthis open new front*. <https://www.aljazeera.com/news/2026/3/29/as-war-on-iran-enters-second-month-yemens-houthis-open-new-front>
- Atlantic Council. (2026). *Will the Houthis join the Iran war?* <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/will-the-houthis-join-the-iran-war/>
- Bai, X., & Kavussanos, M. G. (2022). Hedging IMO2020 compliant fuel price exposure using futures contracts. *Energy Economics*, 110, 106029. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2022.106029>
- Carra Globe. (2026). *Strait of Hormuz Closure 2026: What It Means for Your Supply Chain and Shipping Routes*. <https://carraglobe.com/strait-of-hormuz-closure-2026/>
- CNBC. (2026a). *It's not just oil and gas. The Strait of Hormuz blockage is rattling another vital commodity*. <https://www.cnb.com/2026/03/25/fertilizer-price-iran-war-food-security-inflation-urea-potash-nitrogen-farmers.html>
- CNBC. (2026b). *Oil supertanker rates hit all-time high as insurers drop war risk protection in the Middle East*. <https://www.cnb.com/2026/03/03/middle-east-crisis-iran-us-shipping-oil-tankers-strait-of-hormuz.html>
- CNBC. (2026c). *The Strait of Hormuz crisis explained: What it means for global shipping*. <https://www.cnb.com/2026/03/02/strait-of-hormuz-crisis-us-iran-israel-war-shipping-trade-oil.html>
- CREA. (2026). *February 2026 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions*. <https://energyandcleanair.org/february-2026-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/>
- DNV. (2025). *Ammonia as a marine fuel: Prospects and challenges*. <https://www.dnv.com/expert-story/maritime-impact/ammonia-as-a-marine-fuel-prospects-and-challenges/>
- DownToEarth. (2026). *Fertiliser shock looms as Strait of Hormuz shipping disruption ripples through supply chains, warns UNCTAD*. <https://www.downtoearth.org.in/food/fertiliser-shock-looms-as-strait-of-hormuz-shipping-disruption-ripples-through-supply-chains-warns-unctad>
- EIA. (2025). *Low-sulfur bunker fuel sales have decreased since 2020*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=66544>
- International Energy Agency [IEA]. (2026). *Oil market report: March 2026*. IEA. <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026>
- Energy News. (2025). *Turkey reduces Russian Urals oil imports by November and diversifies its supply with Kazakh and Iraqi supplies*. <https://energynews.oedigital.com/energy-markets/2025/12/01/turkey-reduces-russian-urals-oil-imports-by-november-and-diversifies-its-supply-with-kazakh-and-iraqi-supplies>
- ENGINE. (2026). *The Week in Alt Fuels: Widening fuel gap*. <https://www.engine.online/news/the-week-in-alt-fuels-widening-fuel-gap-7993>
- European Commission. (2025). *FAQ – Maritime transport in EU Emissions Trading System (ETS)*. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2026a). *FAO Chief Economist warns of severe global food security risks from disruption to Strait of Hormuz trade corridor*. <https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-chief-economist-warns-of-severe-global-food-security-risks-from-disruption-to-strait-of-hormuz-trade-corridor/en>

- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2026b). *FAO Food Price Index*. <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>
- Future Forwarding. (2026). *Turkey's Carbon Pricing Scheme: Implications for Global Shipping and Logistics*.
- Global Maritime Forum. (2025). *Zero-emission shipping fuels: A guide to methanol and ammonia*. <https://globalmaritimeforum.org/news/zero-emission-shipping-fuels-methanol-and-ammonia/>
- HandyBulk. (2026). *Baltic Dry Index*. <https://www.handybulk.com/baltic-dry-index/>
- IAPH. (2026). *World Maritime News (122)*.
<https://www.iaphworldports.org/news/worldmaritimenews/21917/>
- ICE. (2021). *Gasoil: Facilitating transitions to cleaner fuels for forty years*.
https://www.ice.com/insights/market-pulse/energy/gasoil-facilitating-transitions-to-cleaner-fuels-for-forty-years?utm_source=chatgpt.com
- IMO. (2020). *IMO 2020 – cutting sulphur oxide emissions*.
<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/sulphur-2020.aspx>
- Interfax. (2025). *Russia to remain global wheat export leader with 22% market share this marketing year - Rusagrotrans*. <https://interfax.com/newsroom/top-stories/110815/>
- KOSDER. (2026, March 27). *Küresel ve Bölgesel Ekonomik Gelişmeler ile Emtia ve Navlun Piyasaları* [Broadcast]. KOSDER.
<https://www.youtube.com/watch?v=TRFEDjEhIU&list=PL0k56pClizX652RBleAvbkJzG4Lyx7Qac>
- Lloyd's List. (2026). *Crude tanker rates in unchartered territory; VLCC index tops \$420K*. <https://www.lloydslist.com/LL1156492/Crude-tanker-rates-in-unchartered-territory-VLCC-index-tops-420K>
- Manifold Times. (2026a). *ENGINE: Europe & Africa Bunker Fuel Availability Outlook (1 April 2026)*. <https://www.manifoldtimes.com/news/engine-europe-africa-bunker-fuel-availability-outlook-1-april-2026>
- Manifold Times. (2026b). *T&E: Overreliance on traditional bunker fuels costs shipping USD 395 million a day due to Iran conflict*. <https://www.manifoldtimes.com/news/te-overreliance-on-traditional-bunker-fuels-costs-shipping-usd-395-million-a-day-due-to-iran-conflict/>
- Maritime News. (2026). *2026 Crisis Sees Strait of Hormuz Traffic Collapse Due to Ongoing Disruptions*. <https://www.maritimenews.com/hormuz-island/strait-hormuz-traffic-collapse-2026-crisis>
- Middle East Monitor. (2026). *Closure of Bab al-Mandeb 'likely' amid Iran-US war: Houthi official*. <https://www.middleeastmonitor.com/20260329-closure-of-bab-al-mandeb-likely-amid-iran-us-war-houthi-official/>
- RBC. (2026). *Trade Zone: How the Strait of Hormuz restrictions are impacting more than just oil*. <https://www.rbc.com/en/thought-leadership/the-trade-zone/how-the-strait-of-hormuz-restrictions-are-impacting-more-than-just-oil/>
- RFE/RL. (2026). *With Israeli Strike On A Caspian Port, Iran War Could Endanger Russia's Trade Route With Tehran*. <https://www.rferl.org/a/israel-hits-the-caspian-sea-port/33718210.html>
- Safety4Sea. (2026). *Kpler: Hormuz Strait shutdown sends VLCC rates soaring*. <https://safety4sea.com/kpler-hormuz-strait-shutdown-sends-vlcc-rates-soaring/>
- Searoutes. (2025). *EEXI and CII: Guide to Shipping's Sustainability Regulations with 2026 -2028 outlook*. <https://searoutes.com/2025/10/21/eexi-cii-shipping-sustainability-regulations-2026-2028/>

- Seatrade Maritime. (2026). *Shipowners fear fuel shortages if Iran war continues*. <https://www.seatrade-maritime.com/security/shipowners-fear-fuel-shortages-if-iran-war-continues>
- Ship Technology. (2023). *The race to ship in the Caspian Sea*. <https://www.ship-technology.com/features/the-race-to-ship-in-the-caspian-sea/?cf-view>
- Splash247. (2026). *War rattles world's largest bunkering hub*. <https://splash247.com/war-rattles-worlds-largest-bunkering-hub/>
- SWZ Maritime. (2026). *Strait of Hormuz disruptions also impact dry bulk market*. <https://swzmaritime.nl/news/2026/03/11/strait-of-hormuz-disruptions-also-impact-dry-bulk-market/>
- the International Food Policy Research Institute (IFPRI). (2026). *The Iran war: Potential food security impacts*. <https://www.ifpri.org/blog/the-iran-war-potential-food-security-impacts/>
- The International Food Policy Research Institute (IFPRI). (2026). *The Iran war: Potential food security impacts*. <https://www.ifpri.org/blog/the-iran-war-potential-food-security-impacts/>
- The Maritime Executive. (2026). *Hormuz Shutdown Drives Up Bunker Prices, With Broad Effects on Shipping*. <https://maritime-executive.com/article/hormuz-shutdown-drives-up-bunker-prices-with-broad-effects-on-shipping>
- UNCTAD. (2024). *Review of Maritime Transport*. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
- UNCTAD. (2026). *Strait of Hormuz Disruptions: Implications for Global Trade and Development*. https://unctad.org/system/files/official-document/osgtinf2026d1_en.pdf
- United States Department of Agriculture. (2025). *Wheat Outlook: March 2025*. https://ers.usda.gov/sites/default/files/_laserfiche/outlooks/111138/WHS-25c.pdf
- United24 Media. (2025). *Iran Eyes Full Control of Strategic Russian Port on Caspian Sea*. <https://united24media.com/latest-news/iran-eyes-full-control-of-strategic-russian-port-on-caspian-sea-9552>
- U.S. Energy Information Administration. (2025). *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>
- WTO. (2026). *Middle East conflict weighs further on slowing trade outlook*. https://www.wto.org/english/news_e/news26_e/stat_19mar26_329_e.htm
-