

Hürmüz Boğazı'nın Önemi ve Mevcut Geçiş Durumu

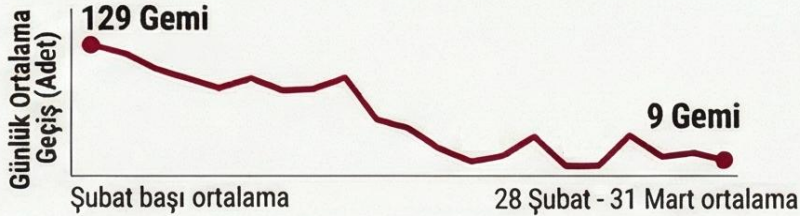


28 Şubat 2026 tarihinde başlayan askeri gerilim ve İran'ın misilleme olarak Hürmüz Boğazı'nı kapatması, küresel ekonomide 'şok dalgaları' yaratmıştır. Dünyanın en kritik enerji damarlarından biri olan boğazda trafik neredeyse durma noktasına gelmiş, günlük geçiş ortalamaları %95 oranında azalarak küresel ticaretin akışını bozmuştur. Bu kriz, sadece lojistik bir sorun olmaktan çıkıp petrol fiyatlarının fırlamasına, navlun maliyetlerinin artmasına ve gelişmekte olan ülkelerin borç yükünün ağırlaşmasına neden olmuştur.

OPERASYONEL DURUM VE GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ

%95
Trafik Kaybı

Boğaz geçişlerinde savaş öncesine göre radikal düşüş.



292 Ticari Gemi

28 Şubat - 31 Mart tarihleri arasındaki toplam geçiş sayısı. Bu sürede boğazı kullanan sınırlı sayıda geminin 147'si (%50'den fazlası) "boş/yüksüz" olarak geçiş yapmıştır.

28 Şubat 2026

Askeri gerilimin ve blokajın başladığı milat.

Bu tarihten itibaren küresel jeopolitik risk endeksi hızla yükselerek 300-400 bandına ulaşmıştır.

GEMİ TÜRLERİNE GÖRE DAĞILIM (28 Şubat - 31 Mart)

43 Ham Petrol Tankeri

En yüksek hacimli yüklü geçiş grubu. Boğazın kapalı olması enerji arz güvenliğini doğrudan tehdit etmektedir.

38 Kuru Yük Gemisi

Hammadde sevkiyatında büyük aksama. Sevkiyatın durması temel sanayi girdilerine erişimi engellemektedir.

32 Petrol Ürünü ve 20 LPG Gemisi

İşlenmiş yakıt ve gaz sevkiyatı kısıtlı. Kirli ve temiz petrol ürünleri ile LPG gemileri, yüklü geçişlerin önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

Boğazı yüklü geçen diğer stratejik gemilerin detaylı dökümü

Metanol:	5
Konteyner:	2
Kimyasal Ürün:	2
LNG:	1
Biyoyakıt (Veg/Blo):	1
Etilen:	1

FİNANSAL VE EKONOMİK ETKİLER

\$120

Brent petrol fiyatlarında keskin artış. Savaş öncesi 72\$ seviyesinde olan varil fiyatları, krizle birlikte fırlayarak enflasyonist baskıyı tetiklemiştir.



NAVLUN MALİYETLERİ (Endeks: 100)

Kirli tanker endeksi (BDTI) **215**
Temiz tanker endeksi (BCTI) **188** puana ulaştı.

Petrol taşıma maliyetleri, krizin başladığı 27 Şubat'tan bu yana iki kattan fazla artmıştır.



%4,5 Para Birimi Değer Kaybı

Gelişmekte olan Asya ve Okyanusya para birimlerinde sert düşüş. Küresel belirsizlik, gelişmekte olan piyasalardan sermaye çıkışını hızlandırmıştır.



BORÇLANMA MALİYETLERİ ARTIŞI tahvil getirilerinde (yields) yükseliş.

Afrika (+0,64 bp), Latin Amerika (+0,36 bp) ve Asya (+0,70 bp) bölgelerinde dış borçlanma maliyetleri artmıştır.

SİYASİ VE SEKTÖREL RİSKLER



YENİ GEÇİŞ YASASI (RİYAL BAZLI)

İran Meclisi'nden geçen yeni vergi ve yasak kararları. Hürmüz'den geçişlerin ücretli (Riyal) olması, ABD ve İsrail gemilerine yasak getirilmesi ve yaptırımlara katılan ülkelere kısıtlama uygulanması yasallaşmaktadır.



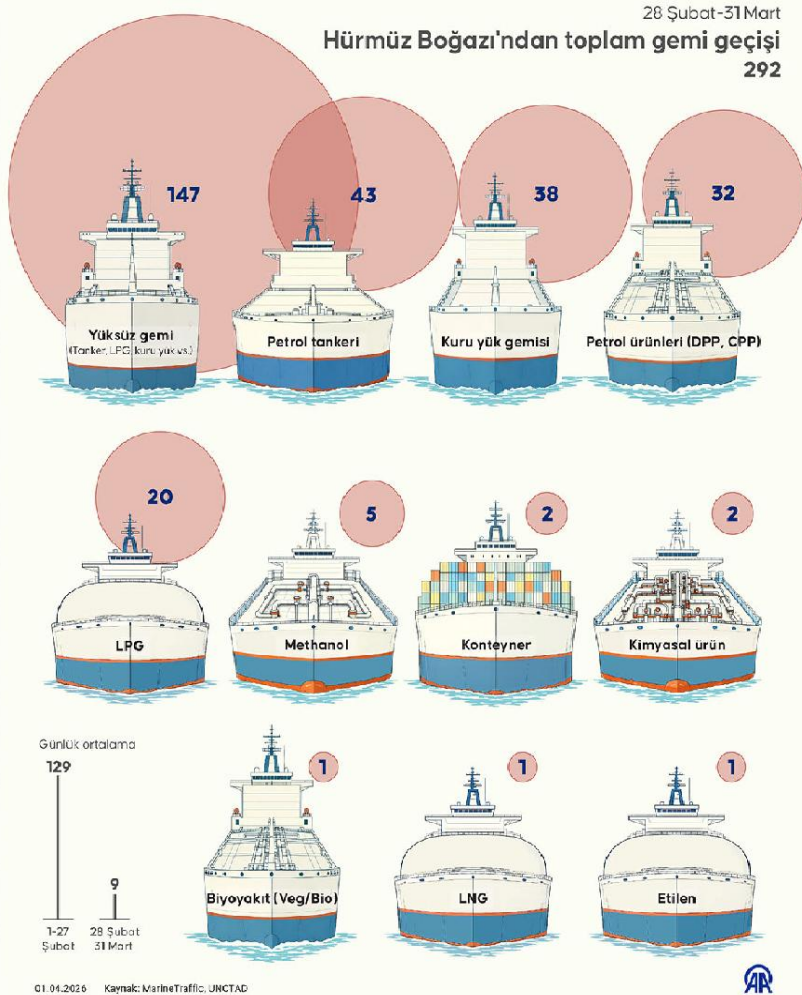
TARIMSAL ÜRETİM RİSKİ

Gübre üretim maliyetleri tavan yaptı.

Doğal gaz fiyatlarındaki artış; üre ve amonyak bazlı gübre girdilerini vurdu; Sudan, Pakistan ve Tanzanya gibi ülkeleri risk altına soktu.

Hürmüz Boğazı'nın Önemi ve Mevcut Geçiş Durumu

Önemli Boğazlar ve Kanallar



1. Bering Boğazı
2. Panama Kanalı
3. İstanbul Boğazı
4. Cebelitarık Boğazı
5. Süveyş Kanalı
6. Hürmüz Boğazı
7. Babülmendap Boğazı
8. Mozambik Boğazı
9. Macellan Boğazı
10. Kiel Kanalı
11. Korint Kanalı
12. Dover Boğazı
13. Malakka Boğazı

Hürmüz Boğazı'nda ticari gemi trafiği

Hürmüz Boğazı'ndan gemi geçişleri savaş öncesi döneme göre ortalama yüzde 95 daha düşük seyrediyor

