

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

BİLGİ NOTU

Deniz Taşımacılığı

Belge No	TAB-BN-2026-003
Konu	Hürmüz Boğazı Krizi: Tanker Eskort Belirsizliği, Artan Sigorta Primleri ve Küresel Lojistik Etkisi
Tarih	3 Mart 2026
Hazırlayan	TAB Genel Sekreterliği
Bilgi Düzeyi	Üye Şirketlere Mahsus
Kaynak	Lloyd's List Intelligence (LLI) — AIS Verileri ve Piyasa Raporları

1. GENEL DEĞERLENDİRME

ABD Başkanı Donald Trump, 3 Mart 2026 tarihinde ABD Deniz Kuvvetleri'nin Hürmüz Boğazı'ndan geçen tankerlere refakat hizmeti sağlamaya hazır olduğunu açıklamıştır. Bu açıklama, yalnızca bir gün önce ABD Deniz Kuvvetleri yetkililerinin sektör temsilcilerine refakatli geçiş imkânının yakın vadede mümkün olmadığını bildirmesinin hemen ardından gelmiştir.

Trump ayrıca ABD Kalkınma Finans Kurumu'na (DFC) deniz ticareti için 'makul fiyatlarla' siyasi risk sigortası ve finansal güvenceler sunması talimatı verdiğini duyurmuştur. Bununla birlikte, boğazın yeniden açılışına ilişkin somut bir zaman çizelgesi henüz mevcut değildir. Yüzlerce tanker Orta Doğu Körfezi'nde adeta mahsur kalmaya devam etmektedir.

2. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAN İZLENEBİLİR TRANSİT GEÇİŞLER AZALMAYA DEVAM EDİYOR

ABD Başkanı Donald Trump tarafından sosyal medya üzerinden yapılan açıklamada, ABD Kalkınma Finans Kurumu'nun (US Development Finance Corporation) deniz ticareti için "makul bir fiyatla" siyasi risk sigortası ve finansal teminat sağlaması yönünde talimat verildiği belirtilmiştir. Bu açıklama, International Group of P&I Clubs bünyesindeki önde gelen gemi sigortacılarının, İran suları, Basra Körfezi, bitişik deniz alanları ve Hürmüz Boğazı için sağlanan kiracı sorumluluğu savaş riski teminatlarını iptal edeceklerine dair bildirim yayımlamalarının ardından gelmiştir. Söz konusu karar, boğaz üzerinden gerçekleştirilen ham petrol, yakıt ve LNG sevkiyatlarının askıya alınmasını daha da pekiştirmektedir.

Sektör kuruluşlarından gelen çok sayıda talep üzerine, ABD Donanması temsilcileri 2 Mart Pazartesi akşamı üst düzey sektör temsilcilerini bilgilendirmiş, bu toplantıda deniz kuvvetleri tarafından sağlanacak herhangi bir konvoy veya eskort hizmetinin mevcut olmadığı ve böyle bir düzenlemenin ne zaman, hatta olup olmayacağı konusunda dahi bir zaman çizelgesinin bulunmadığı ifade edilmiştir.

Başkan Trump'ın müteakip açıklaması Hürmüz Boğazı'nın derhal yeniden açılması anlamına gelmemekte olup, geçişlerin ne zaman normale döneceğine ilişkin henüz bir netlik bulunmamaktadır.

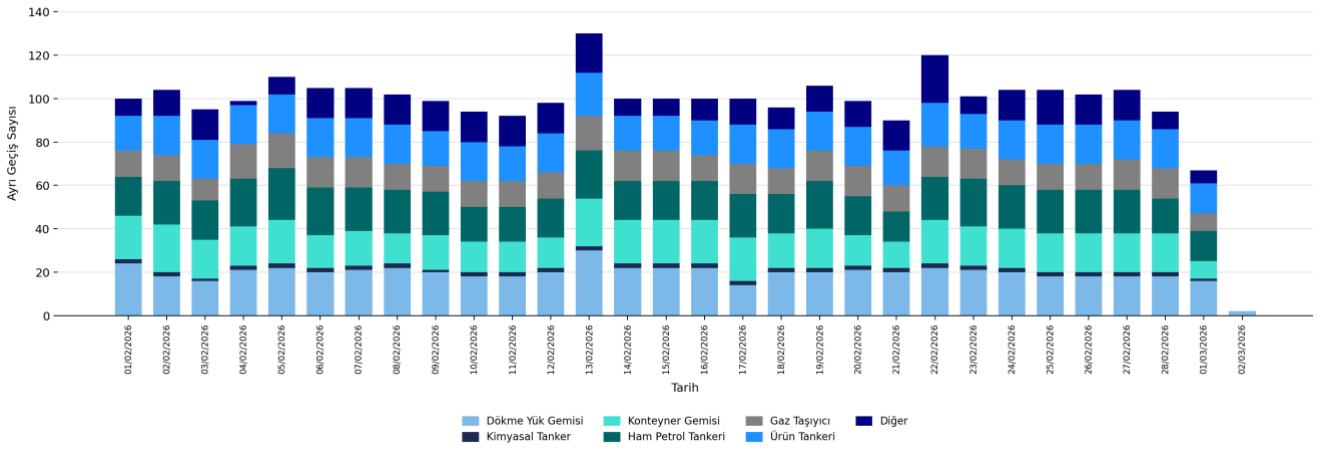
Petrol piyasaları başlangıçta kesintinin kısa süreli olacağı yönünde bir beklenti içerisindeydi. Bu nedenle Hürmüz Boğazı'ndaki kapanmanın uzun süreli olabileceğine dair herhangi bir işaret, ekonomik ve siyasi açıdan ciddi riskler barındırmaktadır.

LLI verilerine göre 1 Mart'tan bu yana boğazdan geçen gemi trafiği büyük ölçüde durma noktasına gelmiştir. Bununla birlikte, Lloyd's List'in edindiği bilgilere göre en az üç Yunan tanker armatörü, boğazdan AIS sistemlerini kapatarak gece saatlerinde geçiş yapma niyetiyle suezmax tipi tankerler için navlun anlaşmaları üzerinde aktif olarak görüşmeler yürütmektedir.

Pazar gününden bu yana boğazdan geçen gemilerin büyük bölümünü nispeten küçük tankerler oluştururken, Yunan sahipli bir suezmax tankerin Pazartesi günü gece yarısı (UTC) kuzey yönünde bir geçiş gerçekleştirdiği bildirilmiştir.

Bununla birlikte GNSS sinyallerine yönelik yaygın müdahaleler ve bazı gemilerin AIS kapatılarak "karartılmış" şekilde seyretmeleri, boğazdan gerçekleşen geçişlerin doğru şekilde tespit edilmesini giderek daha zor hale getirmektedir.

Hürmüz Boğazı: İzlenebilir Geçişler Sert Düşüyor



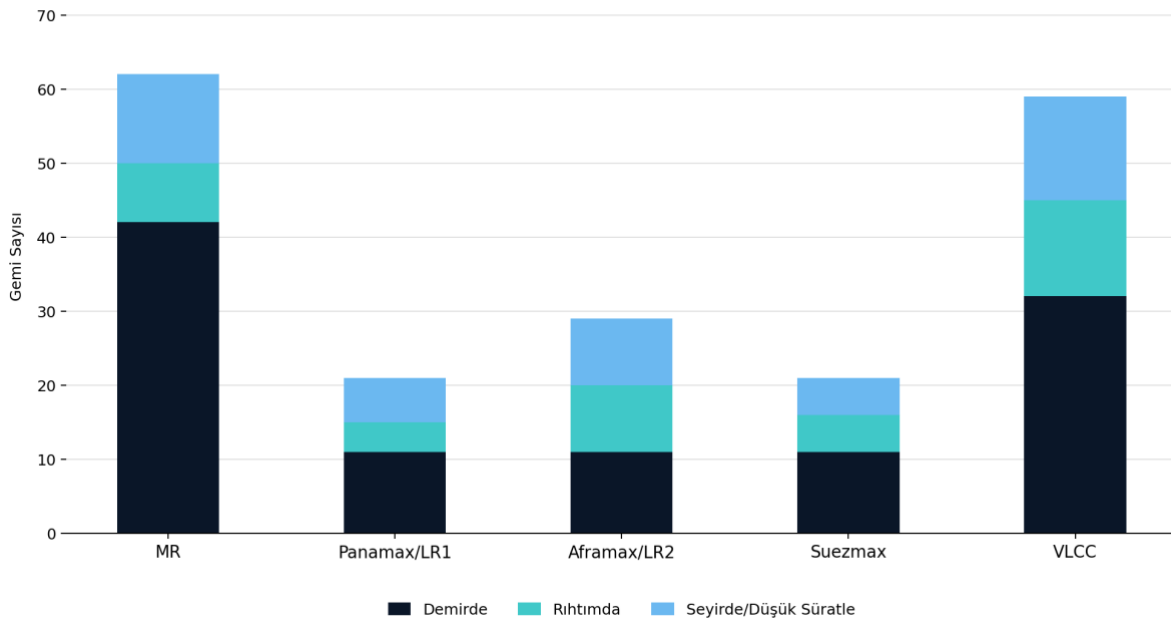
3. YAPTIRIM DIŞI VLCC FİLOSUNUN %8'I ORTA DOĞU KÖRFEZİ'NDE MAHSUR KALDI

HÜRMEZ Boğazı'ndan gemi geçişlerinin neredeyse tamamen durmasının ardından, uluslararası alanda faaliyet gösteren yaklaşık 200 yaptırım dışı tanker Orta Doğu Körfezi'nde fiilen mahsur kalmış durumdadır.

Lloyd's List Intelligence verilerine göre yaşanan aksaklık, uyumlu tankerleri demir atmış, terminallere yanaşmış ya da operatörlerin güvenlik koşullarına ilişkin netlik beklerken düşük süratle seyrederek hâlde bırakmıştır.

- En ağır yoğunluk VLCC segmentinde yaşanmakta olup halihazırda 60 VLCC Körfez içinde bulunmaktadır; bu gemilerin 13'ü yükleme terminallerinde yanaşık durumdadır.
- Diğer 33 gemi demirdeyken, 14 geminin armatör ve kiracıların bir sonraki hamlelerini değerlendirdiği süreçte düşük süratle seyrettiği anlaşılmaktadır.
- Körfez içindeki 60 VLCC, yaptırımlarla uyumlu çalışan küresel VLCC filosunun yaklaşık %8'ini temsil etmektedir.
- Suezmax segmentinde ise 23 gemi körfezde kalmaya devam etmektedir. Bu gemilerin 5'i rıhtımda aborda iken, geri kalanlar operasyonel kararlar beklenirken ya demirde beklemekte ya da düşük hızla seyretmektedir.

Orta Doğu Körfezi'ndeki Tankerler* – Duruma Göre



4. HÜRMÜZ BOĞAZI'NDAKİ DURAKSAMAYA RAĞMEN İRAN'DA GAZ YÜKLEMELERİ DEVAM EDİYOR

ABD ve İsrail saldırılarının devam etmesine rağmen, gemiler İran terminallerinden gaz ve petrol yüklemeye devam etmektedir. Ancak bu gemilerin Hürmüz Boğazı'ndan geçiş riskini göze alıp almayacakları henüz belirsizliğini korumaktadır.

Vortexa verilerine göre İran, Şubat ayında 2 milyon varilin üzerinde ham petrol ve kondensat yüklemesi gerçekleştirmiştir. Bu seviye, Trump'ın ilk başkanlık döneminde uygulanan yaptırımların ardından kaydedilen en yüksek yükleme hızlarından birine işaret etmektedir.

Çatışmanın başlamasından bu yana en az altı "gölge filo"ya ait gaz taşıyıcı gemi Umman Körfezi'ne ulaşmış, ancak Hürmüz Boğazı'nın güneyinde beklemeye devam etmiştir. Bu durum, İran'ın gölge filosunun saldırıya uğrama riskine karşı ne kadar temkinli davrandığını göstermektedir.

5. KONTEYNER PİYASASI ETKİLERİ

Hürmüz Boğazı'nın konteyner gemilerine fiilen kapanması, küresel lojistikte aksamalara yol açmaya başlamıştır. Orta Doğu hatları, Transpasifik veya Asya-Avrupa ticaret hatlarına kıyasla daha küçük ölçekli olsa da, bu kapasitenin ani şekilde devre dışı kalması küresel ölçekte önemli dalga etkileri yaratmaktadır. Bunun sonucunda bazı hat operatörleri rezervasyonları durdurmakta, gemilerini alternatif rotalara yönlendirmekte ve belirli servislerini askıya almaktadır.

Hürmüz Boğazı çevresindeki aksama nedeniyle, LLI verilerine göre küresel konteyner filosunun yaklaşık %10'u bu krizden etkilenmiş durumdadır ve yaklaşık 100 gemi hâlen boğaz içerisinde bulunmaktadır.

Jebel Ali Port gibi limanlara gitmek üzere yola çıkmış olan yükler ise artık alternatif merkezlerde boşaltılmaktadır. Bu durum özellikle şu limanlarda yoğunluk ve operasyonel baskı yaratmaktadır:

- Port of Colombo
- Port of Mumbai
- Mundra Port

Ayrıca konteynerlerin şu limanlarda da birikmeye başladığı gözlemlenmektedir:

- Port Klang
- Port of Singapore

Hürmüz Boğazı krizi aynı zamanda Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz geçişlerinin kısa vadede yeniden normale dönmesine yönelik beklentileri de ortadan kaldırmıştır. Büyük hat operatörleri yeniden Cape of Good Hope üzerinden dolaşma rotasını tercih etmeye başlamıştır.

Bu durumun zincirleme etkileri ise şunlardır:

- Sefer programlarının güvenilirliğinin azalması
- Gemi kapasitesinin etkin kullanılabilirliğinin düşmesi
- Sefer sürelerinin uzaması
- Yakıt maliyetlerinin artması

Daha uzun vadede ise Asya içi limanlarda tıkanıklığın artması, konteyner ekipman kıtlığının derinleşmesi ve küresel hat ağlarının yeniden dengelenmesinin aylar alması beklenmektedir.

6. SIGORTACILAR SAVAŞ RİSKİ TEMİNATLARINDA BÜYÜK ARTIŞI DOĞRULUYOR

Deniz sigortası kaynaklarına göre, ABD, Birleşik Krallık veya İsrail ile bağlantısı olduğu düşünülen gemiler, Orta Doğu bölgesinde savaş riski teminatı için bu ülkelerle bağlantısı bulunmayan gemilere kıyasla üç kat daha yüksek prim ödemek zorunda kalmaktadır. Özellikle daha modern ve dolayısıyla daha yüksek piyasa değerine sahip gemiler için bu ek maliyetlerin sefer başına milyonlarca dolara ulaşabileceği ifade edilmektedir.

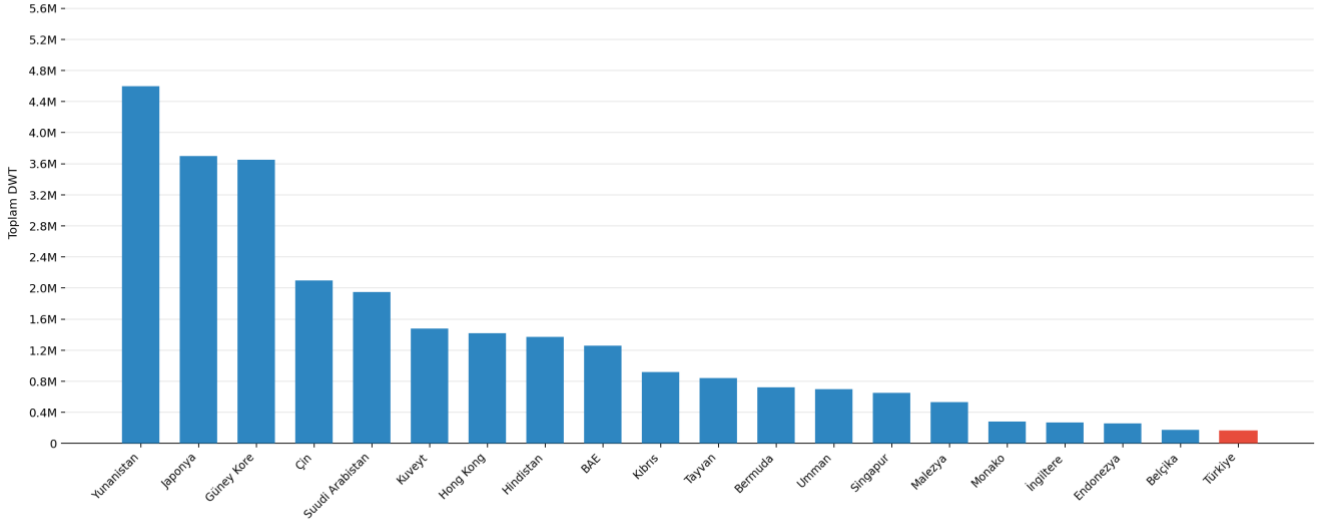
Daha genel çerçevede ise, ABD ve İsrail'in hafta sonu İran'a yönelik askeri operasyon başlatmasına sigorta piyasasının ticari bir refleksle yanıt vermesi sonucu, tüm armatörler için savaş riski sigorta primlerinin yaklaşık dört ila beş kat arttığı belirtilmektedir.

Bazı piyasa aktörleri mevcut tabloyu o kadar olumsuz değerlendirmektedir ki, şu aşamada Orta Doğu ile ilgili herhangi bir işleme girmekten tamamen kaçınmaktadırlar. Sektörün önemli oyuncularından biri, kurum politikası gereği şu anda bu bölge için teklif dahi vermediklerini doğrulamış; şirket bünyesindeki bir sigorta uzmanı mevcut durumu “son derece olağanüstü bir durum” olarak nitelendirmiştir.

7. TÜRK SAHİPLİ GEMİLERİN DURUMU

Türk Sahipli veya Türkiye’den yönetimi yapılan ham petrol tankerleri, kimyasal ve ürün tankerleri ile konteyner gemilerini incelediğimizde şu anda tespitlerimiz doğrultusunda Basra Körfezi içinde 3-5 Ham Petrol Tankeri, 8-10 adet arasında kimyasal/ürün tankeri olduğunu tahmin etmekteyiz.

Orta Doğu Körfezi’ndeki Tankerler* — Gerçek Faydalanıcı Sahipliğine Göre Ülkeler (Toplam DWT’ye Göre İlk 20)



* Yaptırım dışı uluslararası ticaret yapan tankerler (ham petrol, ürün, kimyasal ve gaz taşıyıcılar dahil)

Kaynak: Lloyd's List Intelligence (LLI) — AIS Verileri ve Piyasa Raporları.

Yasal Uyarı: Bu bilgi notu, Türk Armatörler Birliği tarafından yalnızca üye şirketlerin bilgilendirilmesi amacıyla ve kaynak tercümesi ile hazırlanmıştır. Üçüncü taraflara iletilmesi veya ticari amaçlarla kullanılması yasaktır. Bilgilerin doğruluğu için birincil kaynak materyallerin incelenmesi tavsiye edilir.