

Mühdan Sağlam¹

Enerji ve İklim Değişikliği Çalışmaları Merkezi Direktörü

DEĞERLENDİRME NOTU

HÜRMÜZ'DEN BABÜLMENDEP'E: KÜRESEL ENERJİ ARZINDA ÇİFTE BOĞAZ RİSKİ

Giriş

Şubat 2026'dan bu yana küresel enerji ve ekonomi gündemini şekillendiren Hürmüz Krizi'ne yeni bir cephe eklendi. Kızıldeniz'in güney kapısı olan Babülmendep Boğazı'nda Suudi Arabistan ile Husiler arasındaki gerilim yerini yeni bir deniz ablukasına bıraktı.

İlk bakışta yeni bir kriz gibi görünen bu gelişme, aslında yaklaşık on yıldır devam eden Yemen savaşının yeni bir evresini temsil ediyor. Eylül 2014'te Husilerin başkent Sana'yı ele geçirerek Hadi hükümetini devirmesi üzerine Suudi Arabistan, Yemen'de İran'a yakın bir aktörün güç kazanmasını ulusal güvenliğine tehdit olarak değerlendirdi ve Mart 2015'te askeri müdahalede bulundu. Böylece Yemen, Suudi Arabistan ile İran arasındaki vekâlet mücadelesinin en önemli cephelerinden biri haline geldi. Birleşmiş Milletler (BM) öncülüğünde 2022'de sağlanan ateşkes, çatışmaları önemli ölçüde azaltmış olsa da siyasi çözüm üretmedi. Dolayısıyla 20 Temmuz 2026'da ilan edilen deniz ablukası, uzun süredir devam eden rekabetin yeniden sertleşmesi olarak okunmalıdır.

Bu çerçevede Yemen'deki Husi hareketi, 20 Temmuz 2026'da Suudi Arabistan'a yönelik resmi bir deniz ablukası ilan etti. Husilerin Sana merkezli İnsani Operasyonlar Koordinasyon Merkezi (HOCC), nakliye şirketlerinden Suudi limanlarında yükleme veya boşaltma yapmamalarını isterken Husi Sözcüsü Yahya Sarea, kararın Suudi Arabistan'ın Yemen'e, özellikle de Sana Havalimanı'na yönelik son saldırıları ve uyguladığı ablukanın karşılığı olduğunu açıkladı. Buna karşılık Suudi Arabistan, gemilerini uluslararası hukuk çerçevesinde koruyacağını duyurdu.

¹ <https://tepav.org.tr/ekibimiz/s/1494>

Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

Peki, bu gelişme gerçekten yeni bir cephe mi, yoksa 2023-2024 Kızıldeniz krizinin farklı bir versiyonu mu? Daha da önemlisi, Hürmüz Boğazı'nın fiilen kapalı olduğu mevcut tabloda Babülmendep'teki yeni gerilim küresel enerji sistemi açısından ne ifade ediyor? Bu not, 2023-2024 Kızıldeniz deneyiminden hareketle bu iki soruya yanıt aramakta ve bugünkü riskin sınırlarını değerlendirmektedir.

I. Ablukanın İlk Günleri ve Sahaya Yansımaları

Sahadan gelen verilere bakıldığında, 21 Temmuz'da boğazdan 33 gemi geçişi kaydedildi; bu sayı temmuz ortalamasının (40) altında kalsa da normal dalgalanma aralığının dışına çıkmış görünmüyor. Üstelik 19 Temmuz'da sona eren hafta, Babülmendep geçişlerinin Aralık 2023'ten bu yana en yüksek haftalık seviyeye ulaştığı bir dönemdi. Yani abluka, sektörün aylardır beklediği toparlanmanın tam zirve noktasında devreye girdi.²

Abluka ilanıyla beraber Kızıldeniz ve boğazı kullanan gemilerin rota değiştirmeye başladığı görülüyor. Örneğin 21 Temmuz'da Aden Körfezi'ne yönelen en az üç dev ham petrol tankeri ya U dönüşü yaptı ya da rotasını durdurdu. Benzer şekilde Çin ve Suudi Arabistan'a ait petrol/türev ürün yüklü bazı tankerlerin izin alarak geçtiği görüldü.

Husiler, 23 ve 24 Temmuz'da Suudi Arabistan bayraklı üç tankere saldırdı ve tankerlerden birine ait görüntüler uluslararası basına yansıdı. Benzer biçimde 25 Temmuz'da aynı grup Suudi Arabistan'ın Jizan rafinerisini ve Yanbu ihracat terminalini balistik füze ve dronlarla vurduğunu duyurdu.³ Gemilerin yanında enerji altyapısını da hedef alan bu saldırılarla tehdit söylem düzeyinden fiilî saldırı aşamasına geçti. Bu durum, altyapıda onarım ihtiyacıyla beraber, taşıma açısından savaş risk priminin yükselmesinin yanı sıra doğrudan hedef alınma ihtimalinin artması nedeniyle sefer iptallerini de beraberinde getirebilecek yeni bir risk boyutuna ulaşıldığını gösteriyor.

Nitekim Temmuz 2026'nın son haftasında Lloyd's of London'daki başlıca deniz sigortacıları, Kızıldeniz'de "Suudi teması" bulunan gemileri savaş riski kargo teminatı kapsamı dışında bırakacaklarını brokerlere bildirdi.⁴ Bu adım, Suudi Arabistan'ı ABD, İngiltere ve İsrail'le birlikte yüksek riskli ülkeler kategorisine sokuyor. Bazı Suudi yüklü gemilerin Ümit Burnu'na yönelmesi ya da takip sinyallerini kapatarak Babülmendep'ten geçmeye çalışması, riskin artık salt bir tehdit algısından, sefer iptalleri ve tedarik gecikmelerini de içeren çok yönlü bir maliyete dönüştüğünü gösteriyor.

Kızıldeniz'deki mevcut tablo ne tam işleyen bir ablukaya ne de yalnızca söylem düzeyinde kalan bir tehdide işaret ediyor. Buna karşın trafik hacmi henüz belirgin biçimde gerilememiş olsa da iddia edilen saldırılar, krizin yüksek risk primi ve caydırıcılık aşamasından fiilî kesinti riskinin öne çıktığı yeni bir evreye geçtiğine işaret ediyor. Nitekim yaşanan gelişmeler uyarınca petrol fiyatlarının 88 dolar seviyesinden 100 dolar seviyesine çıkması, piyasanın gelecek endişesini yansıtan göstergelerden biri olarak görülebilir.

²Lloyd's List Intelligence (2026). Red Sea Brief: 23 July, 2026. Lloyd's List Intelligence.

<https://www.lloydslistintelligence.com/resources/blog/red-sea-brief-23-july-2026>

³The Washington Post (2026). Houthis claim attack on Saudi oil refinery as Iran war widens to Red Sea. The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/world/2026/07/25/houthis-claim-attack-saudi-oil-refinery-iran-war-widens-red-sea/>

⁴Harris L. ve Hancock A. (2026). Ship insurers restrict war coverage for Saudi Arabian cargoes in Red Sea. Financial Times. <https://www.ft.com/content/52aa89e9-f014-498e-8415-2c435a1c858d?syn-25a6b1a6=1>

Bu noktada sorulması gereken asıl soru şu: Husiler, Suudi Arabistan gibi modern bir donanmaya ve hava savunma kapasitesine sahip bir ülkeye karşı gerçek anlamda tam kapsamlı bir deniz ablukası uygulayabilir mi veya bunu ne kadar sürdürebilir?

İlk bakışta bu sorunun yanıtı "hayır" gibi görünse de iki faktör tabloyu daha karmaşık hâle getiriyor. İlk olarak, düşük maliyetli dron ve füze teknolojileri birkaç milyon dolarlık yatırımla milyarlarca dolarlık deniz ticaretini ve enerji lojistiğini aksatabilecek kapasiteye ulaşmış durumda. Başka bir ifadeyle sorun, Suudi Arabistan donanmasının yenilmesi değil; ticari gemilerin hedef alınması yoluyla sigorta maliyetlerinin, navlun fiyatlarının ve risk algısının yükselmesiyle taşımacılığın ekonomik açıdan sürdürülemez hâle gelme ihtimali. İkincisi, Husiler ile İran arasındaki ilişkinin, ablukanın seyrini Tahran'ın stratejik tercihlerinden bağımsız değerlendirmeyi güçleştirmesi. İran'ın mevcut koşullarda bölgesel gerilimi tırmandıran bir strateji izlemesi, Husiler üzerinden ikinci bir cephe açmayı Suudi Arabistan'ı ve dolaylı olarak küresel enerji piyasalarını baskı altında tutmanın düşük maliyetli bir aracı hâline getiriyor. Bu nedenle ablukanın ne zaman ve nasıl sona ereceği yalnızca Husilerin kararına bağlı görünmüyor, dolayısıyla meselenin çözümü beklenenden daha karmaşık olabilir.

Peki, Husilerin uyguladığı bu ablukanın yaratacağı hasar nedir? Bu soruya yanıt vermek için merceği güncelden biraz uzaklaştırıp 2023'e tutmak gerekiyor.

II. 2023-2024 Kızıldeniz Krizi: Bugün İçin Bir Emsal

Kritik deniz geçitlerini abluka yoluyla baskı aracına dönüştürmek, tarihte sıkça görülen bir yöntem. Husilerin de bu konuda ciddi bir pratiği var. Kasım 2023'ten itibaren Gazze savaşını gerekçe gösteren Husiler, İsrail ile bağlantılı olduğunu iddia ettikleri ticaret gemilerini hedef aldı; bu saldırılarda 9 denizci hayatını kaybetti, 4 gemi battı. Saldırıları Babülmendep güzergâhındaki trafiği de kökten değiştirdi: Lloyd's List Intelligence'a göre boğaz geçişleri saldırı öncesi ortalamaya kıyasla %57 gerilerken Ümit Burnu rotası %65 arttı, böylece yıllık yaklaşık 1 trilyon dolarlık ticaret büyük ölçüde bu rotaya kaydı.⁵

Bu kaymanın makroekonomik faturası da ağırdı. IMF'ye göre Husi saldırıları 2024'te Süveyş Kanalı'nın döviz gelirlerinde yaklaşık 6 milyar dolarlık kayba yol açarak kırılgan Mısır ekonomisine ciddi bir darbe vurdu.⁶

Nitekim 2023-2024 deneyimi önemli bir gerçeği ortaya koydu: Bir boğazın işlevsiz hâle gelmesi için trafiğin tamamen durması gerekmiyor; sigorta ve navlun maliyetlerinin ekonomik eşiği aşması yeterli. Babülmendep 2024'te yeniden açılrsa da gemilerin önemli bölümü, 12-14 gün daha uzun sürmesine rağmen Ümit Burnu rotasını tercih etmeyi sürdürdü. Risk algısının fiziksel erişimden daha belirleyici olabileceğini gösteren bu emsal, Babülmendep'teki bugünkü tabloyu anlamak için de yol gösterici.

III. Çifte Blokaj ve Sistemin Tıkanması Riski

2023'ten farklı olarak küresel enerji piyasası son 6 aydır, dünyanın en büyük petrol arterlerinden Hürmüz Boğazı'nın kapanmasının yarattığı hasarı onarmaya çalışıyor. İran ile ABD arasındaki ateşkesin akamete uğramasıyla krizin derinleştiği görülüyor. Öte yandan Hürmüz krizinde piyasanın aniden çökmesini önleyen petrol stokları Mart 2026'dan bu yana piyasada adeta tampon işlevi görüyor. Bununla beraber EIA, Haziran 2026 Kısa Dönemli Enerji

⁵ EIA. (2026). Short-Term Energy Outlook. EIA.

<https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/energysecurity/article.php>

⁶ SAFETY4SEA (2024). Suez Canal suffers \$6 billion revenue loss due to Houthis. SAFETY4SEA.

<https://safety4sea.com/suez-canal-suffers-6-billion-revenue-loss-due-to-houthis/>

Görünümü raporunda, OECD ülkelerindeki ticari petrol stoklarının 2026 sonunda 2003'ten bu yana en düşük seviyeye, günlük tüketim karşılığı olarak da yine 2003'ten beri en düşük gün sayısına ineceği konusunda uyarıda bulunuyor.⁷ Benzer biçimde JP Morgan analizleri, küresel stoklarda eylül ayında operasyonel düzeyde sorunlar oluşabileceğini, aralık ayındaysa stokların bazı rafinerilerde üretim düşüşüne neden olacak seviyelere geleceğine dikkat çekiyor. Sonuç olarak dünya; enerji sisteminin zaten Hürmüz Krizi nedeniyle kırılganlaştığı ve petrol stoklarının tarihsel olarak düşük seviyelere gerilediği bir dönemde yeni bir deniz ablukasıyla karşı karşıya kalmış durumda.⁸

Husilerin uyguladığı abluka herhangi bir üreticiyi hedef alsaydı da ciddi sonuçlar doğururdu. Ancak hedefte dünyanın ikinci büyük petrol ihracatçısı Suudi Arabistan'ın bulunması, Hürmüz Krizi sırasında kritik bir alternatif güzergâh hâline gelen Yanbu hattını risk altına sokuyor. Üstelik bu hat üzerinden başta Çin ve Hindistan olmak üzere Asya'nın en büyük petrol tüketicilerine yönelik sevkiyat yapılması, yaşanan sorunu bölgesel bir güvenlik krizinin ötesine taşıyarak küresel enerji arzı açısından sistemik bir kırılganlığa dönüştürüyor.

Duruma detaylı bakmak gerekirse Hürmüz Krizi sırasında stokların erimesine tampon olan mekanizmalardan biri, Suudi Arabistan'ın Doğu-Batı Boru Hattı üzerinden Yanbu Limanı'na kaydirdiği ihracattı. Lloyd's List Intelligence verilerine göre, Yanbu'nun ihracatı kriz öncesindeki günlük 763 bin varilden yaklaşık 3,8 milyon varile yükselirken alternatif tahminler akışın 5,9 milyon varile kadar çıktığını gösteriyor. Bu artış, Yanbu'yu Hürmüz Krizi'nin en önemli tampon mekanizmalarından biri hâline getirdi.⁹ Benzer biçimde Babülmendep'ten 2025'in ilk çeyreğinde günlük 3,7 milyon varil petrol geçerken bu miktar 2026'nın ilk çeyreğinde 5,4 milyon varile çıktı. Bu artış, geçidin Hürmüz Krizi sonrasında üstlendiği yeni rolü açık biçimde ortaya koyuyor.¹⁰

Yanbu Hattı ve Limanı'nın önemi yalnızca Babülmendep'e açılıyor olmasından kaynaklanmıyor. Limandan kuzeye yönelen sevkiyatlar Süveyş ve SUMED sistemi üzerinden Akdeniz pazarına ulaşabilmektedir. Ancak SUMED'in 2,5 milyon varil/gün kapasitesi ve Süveyş Kanalı'nın tam yüklü VLCC'lere yönelik operasyonel kısıtları bunu zorlaştırıyor.

Suudi petrolünü Akdeniz'e taşıyabilecek bir diğer alternatif, İsrail'in 1,2 milyon kapasiteli Eylat-Aşkelon (Avrupa-Asya) Hattı'dır.¹¹ Ne var ki bu hattın kullanılabilmesi Riyad ile Tel Aviv arasındaki siyasi normalleşmeye bağlı. ABD'nin daha önceki girişimlerinde Suudi Arabistan'ın

⁷EIA (2026). Short-Term Energy Outlook, Haziran 2026. U.S. EnergyInformation Administration.

<https://www.eia.gov/outlooks/steo/archives/Jun26.pdf>

⁸ Kim S.(2026). Global oil stockpiles could hit record lows if Strait of Hormuz remains closed. CNBC.

<https://www.cnbc.com/2026/05/16/oil-inventory-stockpile-iran-war-strait-hormuz.html>

⁹ Grabenwöger V. (2026). New pipelines bypassing the Strait of Hormuz could come online in 1-2 years. Kepler.

<https://www.kpler.com/blog/new-pipelines-bypassing-the-strait-of-hormuz-could-come-online-in-1-2-years> Miller

G. Red Sea crisis redux: Bab el Mandeb could be the next tanker chokepoint. Lloyd'slist.

<https://www.lloydslist.com/LL1157914/Red-Sea-crisis-redux-Bab-el-Mandeb-could-be-the-next-tanker-chokepoint>

¹⁰ EIA. (2026). Short-Term Energy Outlook July 2026. EIA.

<https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/energysecurity/article.php>

¹¹ 1,2 milyon v/g kapasiteli Eylat-Aşkelon Hattı, 1967 Savaşı sonrasında Süveyş Kanalı'nın kapanması nedeniyle İran ile İsrail tarafından ortak inşa edilmiştir. Söz konusu dönemde Arap devletleri Mısır ile beraber Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Sumed Petrol Boru Hattı'nı inşa ederken İran ile İsrail kendi alternatiflerini yaratmıştır. İsrail, 1979 İran İslam Devrimi sonrasında hattı millileştirmiştir. Günümüzde hat güneyden BAE petrolünü Akdeniz'e taşıırken kuzeyden de Azerbaycan, Kazakistan ve Rusya petrolünü Kızıldeniz'e taşımakta kullanılıyor. Toplam üç paralel hattın oluşan Eylat-Aşkelon'dan ham petrolün yanında sınırlı miktarda petrol ürünü taşınmaktadır. Detay için bkz: Bialer U. Fuel Bridge across the Middle East-Israel, Iran, and the Eilat-Ashkelon Oil Pipeline. Israel Studies. 12(3):29-68.

EAPC. About Company. EAPC. <https://engarchive.eapc.co.il/about-us/company-profile/>

İsrail'le normalleşmeye şimdilik sıcak bakmadığı biliniyor.¹² Dahası taraflar arasında İbrahim Anlaşmaları benzeri bir normalleşme, İran ve Husilerin hem bölgesel gerilimi hem de saldırı düzeyini daha da tırmandırma ihtimalini güçlendirebilir. Dolayısıyla Eylat-Aşkelon teorik bir alternatif sunmakla birlikte mevcut jeopolitik koşullarda kısa vadede uygulanabilir görünmemektedir.

Kısacası gerek SUMED'in kapasite kısıtı gerek Eylat-Aşkelon'un siyasi önkoşulu, Yanbu'nun artan ihracatının kuzey güzergâhına tam yönlendirilmesini zorlaştırıyor.

Suudi Doğu-Batı Boru Hattı'nın hâlihazırda tam kapasiteye yakın çalıştığı, Yanbu Limanı için planlanan yüklemelerin ise Husi müdahalesi hâlinde önemli ölçüde risk altında olduğu değerlendiriliyor.¹³ Kpler verileri de tehdidin ilan aşamasında dahi etkisini gösterdiğini ortaya koyuyor. Suudi Arabistan'ın Kızıldeniz terminallerinden yapılan haftalık ham petrol yüklemeleri 29 Haziran'daki 9,5 milyon varilden 13 Temmuz haftasında 6,1 milyon varile gerileyerek iki haftada %36 düştü.¹⁴ Ablukanın tankerleri doğrudan hedef almaya varan aşamaya gelmesi, yüklemelerdeki düşüşün ivmelenmesine neden olacaktır.

Suudi Arabistan ile bir kez daha belirginleşen ve Hürmüz ile zaten görünür olan ikiz kriz, basit bir darboğazdan öte daha derin bir enerji mimarisi açmazına işaret ediyor: Teknik kapasite ile fiilî güvenlik arasındaki makasın giderek açılması. Başka bir anlatımla üretim, boru hattı ve liman altyapısı yeterli olsa dahi son kilometredeki deniz güvenliği riski, bütün zinciri kırılgan hâle getirmektedir. Nitekim bu durum Hürmüz'de 400 milyon varilden fazla petrolün hapsolmasına, üretim kesintilerine ve tedarik zincirinde gecikmelere ve kırılganlığa neden oldu. Babülmendep'in de bu tabloya eklenmesi, enerji sistemindeki kırılganlığı daha da derinleştiriyor.

Bu çerçevede bugün asıl mesele petrol fiyatlarındaki oynaklıktan ziyade, art arda gelen şokların stratejik ve ticari petrol stoklarını aşındırmasıdır. Hürmüz Krizi, tampon mekanizmaları tarihsel olarak düşük seviyelere çekerken Babülmendep'teki yeni gelişmeler henüz toparlanamamış sisteme ikinci bir darbe niteliği taşıyor. Bu darbenin Rusya'nın küresel petrol sevkiyatında zorlandığı bir döneme denk gelmesi¹⁵ ise enerjiden gübreye, ilaç sanayisinden tekstile kadar uzanan küresel tedarik zincirinde kırılma riskini artırıyor.

Sonuç ve Öneriler

Babülmendep'teki Husi ablukası, görüldüğünden daha katmanlı bir tabloya işaret ediyor. Bir yandan Suudi Arabistan ile Husiler arasında on yıllık çatışmanın yeni bir evresi yaşanırken, diğer yandan 2023-2024 deneyiminden farklı olarak Hürmüz Krizi'nin yarattığı kırılganlığın üzerine ikinci bir deniz güvenliği riski tabloya ekleniyor. Sahadaki veriler tam olarak netleşmemiş olsa da risk priminde yüksek artış kaçınılmaz görünüyor. Son saldırılar ise sürecin fiilî sonuçlar üretmeye başladığını gösteriyor. Petrol stoklarındaki erimeyse ekonomik olarak ciddi sonuçlar üretebilecek boyutlara erişebilir.

¹² Nava Frieberg (2026). After Trump call, Saudi source says no normalization with Israel without 'irreversible pathway' to Palestinian state. The Times of Israel. https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/after-trump-call-saudi-source-says-no-normalization-with-israel-without-irreversible-pathway-to-palestinian-state/

¹³ Bloomberg (2026). Saudi Crude Flow From Red Sea Hit Record Before Houthi Warning. Bloomberg, 21 Temmuz 2026. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-21/saudi-crude-flow-from-red-sea-hit-record-before-houthi-warning>

¹⁴ The National (2026). Saudi oil loadings drop by 36% as Houthi threats disrupt Bab Al Mandeb passage. The National, 20 Temmuz 2026. <https://www.thenationalnews.com/business/energy/2026/07/20/saudi-oil-loadings-drop-by-36-as-houthi-threats-disrupt-bab-al-mandeb-passage/>

¹⁵ Bloomberg (2026). Russia Bans Diesel Exports After Ukraine's Refinery Attacks. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-08/russia-bans-diesel-exports-after-ukraine-s-refinery-attacks>

Hürmüz ile başlayan süreç, Babülmendep'le birlikte artık tek bir boğaz krizinden değil, birbirini besleyen deniz geçidi risklerinden söz edilmesi gerektiğini gösteriyor.

Bu tablo Türkiye açısından da önemli bir hatırlatma niteliği taşıyor. Türkiye'nin enerji güvenliğindeki rolü yalnızca kendi arz güvenliğini sağlamaktan ibaret değildir; aynı zamanda küresel enerji ticaretine alternatif güzergâhlar sunabilme kapasitesiyle de yakından ilişkilidir. Hürmüz'deki kırılganlığın sürdüğü ve Babülmendep'in de yüksek riskli bir hatta dönüştüğü mevcut tabloda Türkiye, bir yandan var olan enerji altyapısının çoklu şok senaryolarına karşı dayanıklılığını artırmalı, diğer yandan küresel enerji ticaretinin çeşitlenmesine katkı sağlayacak alternatif koridorların geliştirilmesini stratejik bir öncelik olarak değerlendirmelidir. Bu kapsamda Kerkük-Ceyhan Petrol Boru Hattı'nın yeniden tam kapasiteyle devreye alınması, Bakü-Tiflis-Ceyhan hattının Kazakistan'dan ilave petrol akışıyla tam kapasiteye yaklaştırılması, yalnızca Türkiye'nin değil, küresel enerji arz güvenliğinin de güçlendirilmesine katkı sunabilecek seçenekler olarak öne çıkmaktadır.

Peki, orta vadede Suudi Arabistan'ın kuzeye, Akdeniz'e açılması nasıl mümkün olabilir? Burada üç senaryo öne çıkıyor:

- **Suudi Kuzey Hattı:** Suudi Arabistan-Ürdün-Suriye-Türkiye güzergâhıyla Ceyhan'a bağlanacak güncellenmiş bir Tapline vizyonu ("Suudi Kuzey Hattı"), Türkiye ile Suudi Arabistan arasında yürütülen Hicaz Demiryolu'nu canlandırma projesiyle aynı güzergâhı paylaşabilir. Bu durum hem siyasi zemin hem de arazi ve geçiş hakkı avantajı sağlar. Böylece Suudi petrolü de Ceyhan üzerinden Akdeniz'e ulaşmış olur.
- **IPSA Ceyhan Hattı:** Irak ile Suudi Arabistan arasında geçmişte kullanılan ve bugün aktif olmayan IPSA hattının Kuveyt'i de kapsayacak şekilde yeniden ters akışa uygun olarak devreye alınması gündemdedir. Bu senaryoda Suudi ve Kuveyt petrolü Basra'ya taşınır; oradan Kerkük üzerinden yeterli kapasiteye sahip Kerkük-Ceyhan hattına bağlanarak Türkiye üzerinden Akdeniz'e çıkabilir. Bu durum, Hürmüz dışında hiçbir çıkışı bulunmayan Kuveyt için özellikle hayati önem taşımaktadır.
- **Basra-Kerkük-Baniyas Hattı:** IPSA üzerinden gelen petrol, Basra-Kerkük hattı üzerinden (ya da doğrudan) Suriye'nin Baniyas Limanı'na da yönlendirilebilir. Nitekim Temmuz 2026'da Irak ile Suriye arasında imzalanan anlaşma, tam olarak Kerkük-Baniyas hattının yeniden inşasını öngörüyor. Öte yandan Irak'ın kendisi de güney sahalarını Ceyhan, Baniyas ve Akabe'ye bağlayacak 5 milyar dolarlık bir boru hattı projesi planlıyor. Bu da yukarıdaki senaryoların tek başına bir varsayım olmadığını, bölgesel bir eğilimin parçası hâline geldiğini gösteriyor.

Güneyde ise Suudi Arabistan'ı doğrudan Asya'ya eriştirebilecek farklı bir tablo mevcut. Suudi Arabistan'ın 2017'den bu yana Yemen'in Mehre ve Hadramut bölgelerinde sürdürdüğü varlık, Hürmüz'ü ve Babülmendep'i aynı anda devre dışı bırakacak bir Arap Denizi çıkışının zeminini hazırlıyor olsa da Yemen içi güç dengeleri, bu seçeneğin kısa vadede uygulamaya geçmesini zorlaştırıyor.

Kısacası, bu dört senaryo da farklı derecelerde siyasi ve altyapısal belirsizlik taşısa da ortak bir gerçeği teyit ediyor: Art arda yaşanan jeopolitik krizler, küresel enerji sisteminin artık tek bir boğaza ya da tek bir ihracat rotasına dayanamayacağını net bir şekilde ortaya koyuyor. Yeni dönemde ihtiyaç duyulan temel unsurlar; daha fazla alternatif güzergâh, daha yüksek esneklik ve daha güçlü bir sistem dayanıklılığıdır.

Kaynakça

Al Jazeera (2026). Can the Suez save Asian oil consumers after Houthis shut Bab al-Mandeb? Al Jazeera, 22 Temmuz 2026. <https://www.aljazeera.com/news/2026/7/22/can-the-suez-save-asian-oil-consumers-after-houthis-shut-bab-al-mandeb>

Bialer U. Fuel Bridge across the Middle East-Israel, Iran, and the Eilat-Ashkelon Oil Pipeline. Israel Studies. 12(3):29-68.

Bloomberg (2026). Russia Bans Diesel Exports After Ukraine's Refinery Attacks. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-08/russia-bans-diesel-exports-after-ukraine-s-refinery-attacks>

Bloomberg (2026). Saudi Crude Flow From Red Sea Hit Record Before Houthi Warning. Bloomberg, 21 Temmuz 2026. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-21/saudi-crude-flow-from-red-sea-hit-record-before-houthi-warning>

CNBC (2026). Houthis deploy missiles and drones to attack ships in southern Red Sea, naval group says. CNBC, 22 Temmuz 2026. <https://www.cnbc.com/2026/07/22/houthis-red-sea-bab-el-mandeb-saudi-oil-iran.html>

EAPC(2026). About Company. EAPC. <https://engarchive.eapc.co.il/about-us/company-profile/>

EIA (2026). Short-Term Energy Outlook, Haziran 2026. U.S. Energy Information Administration. <https://www.eia.gov/outlooks/steo/archives/Jun26.pdf>

EIA (2026). Short-Term Energy Outlook, Temmuz 2026. U.S. Energy Information Administration. https://www.eia.gov/outlooks/steo/pdf/steo_full.pdf

Harris L. ve Hancock A. (2026). Ship insurers restrict war coverage for Saudi Arabian cargoes in Red Sea. Financial Times. <https://www.ft.com/content/52aa89e9-f014-498e-8415-2c435a1c858d?syn-25a6b1a6=1>

Lloyd's List Intelligence (2026). Red Sea Brief: 23 July, 2026. Lloyd's List Intelligence. <https://www.lloydslistintelligence.com/resources/blog/red-sea-brief-23-july-2026>

Nava Frieberg (2026). After Trump call, Saudi source says no normalization with Israel without 'irreversible pathway' to Palestinian state. The Times of Israel. https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/after-trump-call-saudi-source-says-no-normalization-with-israel-without-irreversible-pathway-to-palestinian-state/

Safety4sea (2024). Suez Canal suffers \$6 billion revenue loss due to Houthis. SAFETY4SEA. <https://safety4sea.com/suez-canal-suffers-6-billion-revenue-loss-due-to-houthis/>

The National (2026). Oil tops \$98 a barrel after Houthi attacks on Saudi ships in Red Sea. The National, 23 Temmuz 2026. <https://www.thenationalnews.com/business/energy/2026/07/23/oil-rises-above-96-per-barrel-after-houthi-attacks-on-saudi-ships-in-red-sea/>

The National (2026). Saudi oil loadings drop by 36% as Houthi threats disrupt Bab Al Mandeb passage. The National, 20 Temmuz 2026. <https://www.thenationalnews.com/business/energy/2026/07/20/saudi-oil-loadings-drop-by-36-as-houthi-threats-disrupt-bab-al-mandeb-passage/>

The National (2026). Tankers carrying Saudi oil make U-turn in Red Sea after Houthi threats. The National, 21 Temmuz 2026.

<https://www.thenationalnews.com/news/gulf/2026/07/21/saudi-arabia-rejects-houthi-maritime-embargo-threat-and-warns-of-red-sea-escalation/>

The Washington Post (2026). Houthis claim attack on Saudi oil refinery as Iran war widens to Red Sea. The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/world/2026/07/25/houthis-claim-attack-saudi-oil-refinery-iran-war-widens-red-sea/>