



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 26.03.2026
Sayı: 5927



42559

M. Satuk Buğra KAVUNCU
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan sorularımın, Ticaret Bakanı Sayın Ömer BOLAT tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 24/3/2026

M. Satuk Buğra KAVUNCU,
İstanbul Milletvekili

ABD ve İsrail'in İran'a yönelik ortak askeri saldırı başlatmasının ardından İran Devrim Muhafızları Ordusu, Hürmüz Boğazı'ndan ticari gemi geçişlerini fiilen engellemiştir. Resmi bir kapatma kararı açıklanmamış olmakla birlikte 3 Mart 2026 itibarıyla boğazdaki trafik yüzde 40-70 oranında azalmış; yüzlerce tanker açık sulara beklemeye başlamıştır.

Hürmüz Boğazı, küresel petrol ticaretinin yaklaşık yüzde 20'sini, küresel LNG ticaretinin de yaklaşık yüzde 20'sini taşıyan stratejik bir geçiş noktasıdır. Açık kaynaklardaki verilere göre krizin uzaması halinde Türkiye ekonomisi; enerji maliyetleri, sanayi üretim giderleri, gübre fiyatları ve lojistik maliyetler başta olmak üzere geniş bir cephede baskıya maruz kalabilecektir.

Türkiye'nin yıllık enerji ithalat faturası 60-65 milyar dolar seviyesindedir. Uzman değerlendirmelerine göre petrol fiyatlarında her 10 dolarlık artış cari açık üzerinde yaklaşık 4,5-5 milyar dolarlık ek yük oluşturmaktadır. Petrol fiyatlarının kriz öncesi 67 dolar seviyesinden spekülasyon hareketleriyle 119 dolara kadar yükseldiği bildirilmiş; akabinde kısmen geri çekilse de 87 dolar bandında kalmaya devam etmiştir. Bu düzeyde enerji maliyeti artışı, başta lojistik ve gıda sektörleri olmak üzere maliyet enflasyonunu besleyecektir.

Türkiye'nin MEG (monoetilen glikol) ithalatının yüzde 35-40'ı, azotlu gübre ithalatının ise yüzde 15-25'i Körfez ülkelerinden sağlanmaktadır. Bu durum tekstil-hazır giyim, plastik, kimya ve tarım sektörlerini doğrudan etkilemektedir. LNG tankerlerinin günlük spot navlun ücretlerinin yüzde 600'e varan oranlarda artarak yaklaşık 300 bin dolar seviyesine çıktığı belirtilmektedir. Savaş riski sigorta primleri de birkaç kat yükselmiştir.

Bu bağlamda;

1. Hürmüz Boğazı kaynaklı tedarik zinciri aksamaları nedeniyle ihracat teslimat sürelerinde ve navlun maliyetlerinde somut olumsuz gelişmeler yaşandığı tespit edilmiş midir?
2. Türkiye'nin tekstil-hazır giyim, plastik ve kimya sektörlerinde kullanılan petrokimya hammaddelerinin yüzde 35-40'ı Körfez ülkelerinden sağlanmaktadır. Körfez kaynaklı

bu tedarik kesintisine karşı alternatif tedarikçi ve güzergah diversifikasyonu çalışmaları yürütölmekte midir?

3. Azotlu gübre başta olmak üzere Hürmüz Boğazı üzerinden temin edilen tarımsal girdilerdeki olası aksama nedeniyle gıda enflasyonu ve gıda güvenliği konusunda ne tür önleyici tedbirler planlanmaktadır?
4. Gümrük idarelerinde ithalat ve ihracat işlemlerini hızlandırmak, navlun maliyetlerindeki artışı hafifletmek amacıyla uygulanan ya da uygulanması düşünülen kolaylaştırıcı prosedürler nelerdir?
5. Türkiye'nin coğrafi konumunu değerlendiren Orta Koridor ve Irak Kalkınma Yolu gibi alternatif ticaret koridorları, mevcut kriz ortamında ne ölçüde hayata geçirilmiş ya da hızlandırılmıştır?