

SOSYAL BİLİMLER ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

THE JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES RESEARCH

ARAŞTIRMA MAKALESİ

Enerji Güvenliği ve Jeopolitik Kırılganlık: İsrail-İran Savaşının ASEAN Ekonomilerine Etkileri

Süleyman TEMİZ¹, Erdal Taha AYDOĞDU²

ÖZ

Bu çalışmada, Şubat 2026 tarihinde meydana gelen İran-İsrail çatışması ile birlikte kapanan Hürmüz Boğazı'nın, ASEAN bölgesi devletlerinin ekonomik durumuna olan etkisi analiz edilecektir. Neorealist Uluslararası İlişkiler kuramı ile birlikte darboğaz kademesi mekanizması ve enerji güvenliği teorisi çerçevesinde teşkil edilen bu çalışma, krizin direk olarak enerji kesintisinin ötesinde, özellikle petrokimya alanındaki tedarik zinciri ve gübre talebi ile anında ortaya çıkan enflasyonla yükselen günlük tüketim ve gıda fiyatları konularında meydana gelen olumsuz durumu incelemektedir. Çalışmanın bulguları, böylesine geniş kapsamlı bir ekonomik darbeye karşı ASEAN ekonomilerinin genel itibarıyla yapısal olarak hazırlıksız olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Ancak bölge ülkeleri sürece, birbirinden farklı tepkiler vermektedir. Ayrıca çalışma, Hürmüz Boğazı krizinin Çin'in bölgesel etkisi ve yükselişine de değinmektedir. Çin'in stratejik olarak İran ile tesis ettiği olumlu ilişkileri ile petrol rezervleri, kendi konumunu güçlendirmekle birlikte avantaj da sağlamaktadır. Buna ek olarak çalışma, ASEAN bölgesi için enerji ve gübre rezerv koordinasyonu ile ASEAN Elektrik Ortak Şebekesi, Enerji Dayanışma Fonu ile körfez ülkeleri ile olan ilişkilerinde daha açık diplomasi ile çok taraflı bir yapı oluşmasını önermektedir. Makalenin literatüre özgün katkısı ile Enerji güvenliğini gıda güvenliği ile ilişkilendiren darboğaz kademesi bakış açısını ASEAN'a uyarlamasında ve Hürmüz Boğazı krizini sadece olağan üstü bir durum olarak değil, uzun zamandır süregelen ASEAN'daki yapısal ihmallerin bir sonucu olarak ele almasında yatmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Hürmüz Boğazı, ASEAN, Enerji Güvenliği, İsrail-İran Savaşı.

¹ Doç. Dr., Iğdır Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Iğdır/Türkiye, ORCID: 0000-0002-4439-4035, e-posta: suleyman.temiz@igdir.edu.tr (Sorumlu Yazar)

² Dr. Öğr. Üyesi, Tokat Gazi Osman Paşa Üniversitesi, Tokat Meslek Yüksekokulu, Tokat/Türkiye, ORCID: 00000-0002-8587-2339, e-posta: erdaltaha.aydogdu@gop.edu.tr

Energy Security and Geopolitical Vulnerability: The Impact of The Israel–Iran War on ASEAN Economies

Süleyman TEMİZ³, Erdal Taha AYDOĞDU⁴

ABSTRACT

This study analyzes the economic impact of the closure of the Strait of Hormuz on ASEAN member states, triggered by the Iran–Israel conflict that erupted in February 2026. Framed within the theoretical perspectives of neorealist international relations theory, the chokepoint cascade mechanism, and energy security theory, the study examines the adverse consequences extending beyond the immediate energy supply disruption—particularly those affecting petrochemical supply chains, fertilizer demand, and the rapid inflationary pressures on daily consumption goods and food prices. The findings reveal that ASEAN economies are, by and large, structurally unprepared to absorb an economic shock of such magnitude. Nevertheless, the responses exhibited by regional states diverge considerably from one another. The study further addresses the implications of the Strait of Hormuz crisis for China’s regional influence and its continued ascendancy, arguing that China’s strategically cultivated relations with Iran, coupled with its substantial petroleum reserves, have both consolidated its position and afforded it a distinct strategic advantage. In addition, the study proposes the establishment of a multilateral framework for ASEAN encompassing coordinated energy and fertilizer reserves, the ASEAN Power Grid, an Energy Solidarity Fund, and a more transparent diplomatic engagement with the Gulf states. The article’s original contribution to the literature lies in its adaptation of the chokepoint cascade perspective—linking energy security with food security—to the ASEAN context, and in its reconceptualization of the Strait of Hormuz crisis not merely as an exceptional contingency, but as the manifestation of long-standing structural neglect within ASEAN.

Keywords: Strait of Hormuz, ASEAN, Energy Security, Israel–Iran War.

³ Assoc. Prof. Dr., Iğdır University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Iğdır/Türkiye, ORCID: 0000-0002-4439-4035, e-mail: suleyman.temiz@igdir.edu.tr (Corresponding Author)

⁴ Assist. Prof. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa University, Tokat Vocational School, Tokat/Türkiye, ORCID: 0000-0002-8587-2339, e-mail: erdaltaha.aydogdu@gop.edu.tr

1. Giriş

Petrol ve doğalgazın küresel enerji arz güvenliğindeki kırılganlığı, bir boru hattının korunmasına ya da tanker filosunun denetim altında tutulmasına indirgenemeyecek kadar derin ve çok katmanlı bir sorundur. Doğalgazın ve petrolün nakledildiği geçitler, aynı zamanda küresel ve bölgesel ölçekteki güçlerin çıkarlarının, rekabetin ve uluslararası hukukun birbiri ile sürekli mücadele ettiği bir sahaya dönüşmüştür. Hürmüz Boğazı ise bu gerçekliğin en somut örneklerinden birini teşkil etmektedir. Yaklaşık 40 km genişliğindeki bu boğaz, küresel günlük petrol tüketiminin neredeyse % 20'ni ve doğalgazın ise yaklaşık % 25'ini taşıyan, bu şekilde küresel ekonomiye büyük oranda etki eden bir yerdir. 2026 Mart ayında İsrail ile İran arasındaki çatışmalardaki tırmanma nedeniyle Hürmüz Boğazı gemi trafiğine kapanmış, günlük tanker geçişi ise durma noktasına gelmiştir. Bu durum, onlarca yıldır teorik bir ihtimal olarak değerlendirilen kapanma tehdidinin, artık fiilî bir jeopolitik gerçeklik haline dönüştüğünü göstermektedir.

Hürmüz Boğazı, bir enerji transfer koridorunun ötesindedir. Bölgesel güç dengelerinin tam ortasında yer almakta ve bu şekilde bir çatışma noktası özelliği taşımaktadır. Suudi Arabistan ile İran arasındaki bölgesel rekabet, tarihî, dinî ve jeopolitik boyutları nedeniyle Hürmüz Boğazı'nı sürekli bir gerilim sahası haline getirmiştir (Bin Tariq vd., 2025: 2). Mearsheimer'in (2001: 31) saldırgan gerçekçilik kuramının da işaret ettiği gibi, İran ile Suudi Arabistan arasındaki bölgesel üstünlük mücadelesi, her iki ülkenin de askeri kapasitelerini artırarak, vekil aktörler üzerinden yürütülen çatışmalara da dâhil olarak ve farklı ittifak stratejileri belirleyerek devam etmektedir. İran'ın asimetrik deniz gücü, balistik füze kapasitesi ve Hürmüz Boğazı'nı stratejik bir baskı unsuru olarak kullanma eğilimi gibi durumlar ise Waltz'ın (1979: 73) savunmacı gerçekçilik yaklaşımında vurgulanan güvenlik açmazını daha da derinleştirmektedir. Bu durum, tarafların birbirini dengelemeye çalıştıkça bölgesel istikrarsızlığı daha da artırdığı bir döngü meydana getirmektedir. Nitekim bu açmaz, 2019 tanker saldırıları gibi örnekler vs. bu güvenlik kırılganlığının ne kadar hızlı ve öngörülemez biçimde değişebildiğini de açık biçimde göstermektedir (Bin Tariq vd., 2025: 10).

Ancak 2026'daki Hürmüz çatışmasını haleflerinden ayıran en temel nokta, meselenin yalnızca enerji arzına yönelik bir tehditten ibaret olmamasıdır. Hinz vd. (2026), klasik ticaret modellerinin çoğu zaman yeterince dikkate almadığı önemli bir zincirleme etkiye vurgu yapmaktadır. Buna göre enerji akışında yaşanan bir kesinti, önce kimyasal üretimi, ardından gübre tedarikini ve son aşamada küresel gıda fiyatlarını etkileyen birbirinden farklı ve aynı zamanda çok katmanlı bir kriz meydana getirmektedir. Bu durum ise özellikle Körfez gazını hammadde olarak kullanan Haber-Bosch süreciyle üretilen azotlu gübrelerle bağımlı olan tarım sistemleri açısından ciddi bir hassaslık ortaya çıkarmaktadır. Çalışmanın bulgularına göre, Hürmüz Boğazı'nın tamamen kapanması halinde küresel gıda fiyatlarında kısa vadede %2,75'lik bir artış yaşanması beklenmektedir. Ancak bu artışın maliyeti en çok, enerji ve gübre ithalatına bağımlı, gelişmekte olan ülkeler tarafından hissedilecektir. Hürmüz'ün kapatılmasının Mart ayına denk gelmesi ise riski daha da farklı bir boyuta evirmiştir. Zira bu zaman dilimi, bölgede

tarım mevsiminin başladığı ve gübre talebinin zirveye ulaştığı bir dönemdir. Gübrenin zamanında temin edilememesi gibi bir ihtimal ise yalnızca kısa süreli bir aksama olarak değil, üretim sezonunun tamamını tehlikeye atabilecek ve buna bağlı olarak ciddi sonuçlar doğurabilecek potansiyele sahiptir.

Bahsi geçen bu durum, Güneydoğu Asya ekonomileri açısından da son derece kaygı verici bir görünümüdür. ASEAN üyesi devletler, küresel enerji güvenliği tartışmalarında çoğu zaman yalnızca ithalatçı olarak konumlanmaktadır. Oysa ASEAN bölgesi, gerçekte çok daha karmaşık ve çok katmanlı bir kırılganlık yapısına sahiptir. Bu nedenle ASEAN, söz konusu tehditler karşısında savunmasız bir konuma sahiptir. Buna karşın küresel ekonomik dengeler bakımından da kritik öneme sahip bir aktör olarak değerlendirilebilir. Körfez üzerinden taşınan ham petrolün dörtte üçünden fazlasının Asya pazarına yönelmesi, bölgenin bu hat üzerindeki bağımlılığını açık biçimde göstermektedir. Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore ise ithal edilen bu petrolün büyük bölümünü tüketirken, Güneydoğu Asya ülkeleri de bu enerji düzeninin dolaylı etkilerine maruz kalmaktadır. Özellikle tarım ağırlıklı ekonomiler olan Vietnam, Filipinler ve Endonezya'nın Körfez kaynaklı ithal gübreye ileri derecede bağımlı yapısı, enerji krizinin yalnızca yakıt maliyetleriyle sınırlı kalmadığını, aynı zamanda gıda güvenliği üzerinde de ciddi sorunlar oluşturduğunu ortaya koymaktadır.

Buna ek olarak, küresel enerji güvenliğinin yeniden şekillendiği bir dönemde Pakistan'daki Gwadar Limanı etrafında gelişen alternatif yol arayışları da ASEAN ekonomilerinin stratejik hesaplarını doğrudan veya dolaylı bir şekilde etkilemektedir. Çin'in Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru kapsamında Gwadar'a yaptığı yatırımlar, Hürmüz Boğazı'na olan bağımlılığı azaltmaya yönelik uzun vadeli bir enerji ve ticaret stratejisinin parçası olarak değerlendirilebilir (Khan vd., 2025: 2). Gwadar'ın nispeten kısa mesafesi, zaman ve maliyet avantajları, bu limanı yalnızca ticari açıdan değil, jeopolitik bakımdan da önemli bir alternatif rota haline getirmektedir. Zira Gwadar sayesinde petrolün Çin'e taşınmasında mesafe dörtte üç azalmakta, taşınma süresi ise on iki güne kadar inmektedir. Bununla birlikte taşınma ücreti ise 30 dolar bandından 12 dolara kadar gerilemektedir. Bu gelişme, basit bir lojistik yön değişiminin ötesinde, Hint Okyanusu genelinde güç dengelerini dönüştürme potansiyeli de taşıyan yapısal bir kırılmaya işaret etmektedir. Nitekim Çin, Rusya ve ABD gibi küresel güçlerin bölgesel çıkarlarının Hürmüz'ün geleceği etrafında giderek daha fazla belirginleşmesi ve kesişmesi, mevcut güvenlik açmazını daha da karmaşıklştırmaktadır. Bu şekilde bölgedeki jeopolitik rekabetin çok katmanlı niteliği de daha karmaşık hale gelmektedir (Gholizadeh vd., 2020).

Bu çalışmada, ortaya çıkan bu çok boyutlu tehdit ortamının ASEAN ekonomilerine olan etkisi analiz edilecektir. Genel itibariyle çalışma üç temel soru etrafında şekillenmektedir. Öncelikle, İsrail-İran savaşının sebep olduğu Hürmüz Boğazı'nın kapanması hadisesinin ASEAN'ın enerji tedarikindeki güvenliğini nasıl şekillendireceği yönündedir. Devamında ise kapanma nedeniyle meydana gelen enerji şokunun tarımsal faaliyet ekseninde ASEAN ekonomilerini nasıl etkilediği ve her devlet için bu durumun nasıl olduğu ortaya konacaktır. Son olarak ise alternatif rotaların ortaya çıkması neticesinde - Gwadar gibi- bu yeni jeopolitik gerçekliklerin ASEAN'ın enerjiye olan bağımlılığını ne şekilde etkileyeceğidir. Bu sorulara cevap aranması hem ASEAN bölgesindeki politika yapıcılarının hem de

uluslararası ekonomi politikaları açısından son derece önemlidir. Zira mevcut eldeki veriler son derece önemli bir gerçeğe de vurgu yapmaktadır. ABD son derece düşük bir şekilde bu krize tepki verirken - %0,07'lik bir refah kaybı- ASEAN ekonomileri bu süreçte son derece sert bir tepki vermekte, aynı zamanda halen süreçten kaynaklı şoklar nedeniyle yoğun bir şekilde etkilenmektedir. (Hinz vd., 2026: 1). Boğazın kapanması ihtimaline verilen birbirinden farklı tepkiler, Hürmüz'ün salt bir bölgesel güç çatışmasının ötesine geçerek küresel ekonomik dengenin de belirleyici bir eksenine dönüştüğünü ortaya koymaktadır.

2. Kavramsal Çerçeve

Enerji güvenliği kavramı, Uluslararası İlişkilere ait literatürde uzun süredir tartışılmakta olan ve üzerinde tam olarak bir uzlaşmanın olmadığı dinamik bir kavramdır. Geleneksel yaklaşımlar ise enerji güvenliğini ilk olarak “makul fiyatlarla kesintisiz enerji arzının temini” olarak tanımlamaktadır. Bu dar çerçeve ise bu kavramı yoğun olarak tedarik sürekliliği ve fiyat istikrarı eksenine oturtmaktadır (Cherp ve Jewell, 2014; Chester, 2009: 893). Günümüzde enerji güvenliği, yalnızca fiziksel arz akışının sürekliliğiyle sınırlı bir mesele olmaktan çıkmıştır. Jeopolitik kırılganlıklar, stratejik altyapının korunması, gıda tedarik sistemlerine yansıyan dolaylı baskılar ve deniz ticaret yollarının kontrolü gibi birbirine bağlı boyutlarıyla çok katmanlı bir kavrama dönüşmüştür (Ramadhani & Marzaman, 2024: 82). Bu çok boyutlu yapı, Hürmüz Boğazı gibi stratejik ve kritik geçiş rotaları söz konusu olduğunda özellikle daha belirgin hale gelmektedir. Hürmüz, günlük küresel petrol tüketiminin yaklaşık % 20'sini ve küresel doğalgaz ihtiyacının ise % 25'inden fazlasını tek başına karşılamaktadır (Hinz vd., 2026). Bu kadar yoğun bir enerji akışının tek bir dar su yoluna bağımlı olması ise enerji güvenliğini sadece basit bir ekonomik mesele olmaktan çıkartmakta ve stratejik bir güvenlik sorunu haline dönüştürmektedir. Nitekim Lamooki ve Seraji (2018: 70), Hürmüz'ün hem batılı sanayileşmiş ülkeler hem de Asya'nın büyük enerji ithalatçıları olan devletler için vazgeçilmez bir ekonomik koridor işlevi gördüğünü ve bu coğrafi bölgenin ise İran'a muazzam bir stratejik avantaj sağladığını vurgulamaktadır. Öte yandan enerji güvenliğinin yalnızca ham petrol akışlarıyla sınırlı tutulamayacağı, körfez bölgesinden ihraç edilen kimyasal maddeler, gübreler ve sanayi hammaddelerinin kesintiye uğramasının da en az enerji akışının engellenmesi kadar ciddi sorunlar doğurabileceği net bir şekilde ortaya konmuştur (Hinz vd. 2026). Bu çerçevede enerji güvenliği kavramının analitik kapsamı, petrol ve gaz arzının ötesinde, gıda tedarik sistemlerine ve tarımsal üretime kadar uzanan geniş bir tedarik zinciri güvenliği perspektifini zorunlu kılmaktadır.

Bu çalışmanın kuramsal çerçevesi, uluslararası ilişkiler disiplininin neorealist geleneği üzerine inşa edilmektedir. Bu geleneğin temel taşı oluşturan Waltz'ın (1979) savunmacı gerçeklik kuramına göre devletler, mutlak güç arayışından ziyade egemenliklerini ve mevcut güvenlik konumlarını koruma güdüsüyle hareket etmektedir. Bu çerçevede İran'ın Hürmüz Boğazı çevresindeki asimetrik deniz kuvvetleri kapasitesini geliştirme çabası, yalnızca yayılcı bir niyetin ürünü olarak değil, ABD yaptırımları ve askeri baskıya karşı geliştirilmiş yapısal bir zorunluluk olarak değerlendirilmelidir (Bin

Tariq vd., 2025). Ramadhani ve Marzaman (2024: 84) ise bu hareketi Morgenthau'nun ulusal çıkar kavramsallaştırmasıyla ilişkilendirerek açıklamaktadır. Buna göre devletler; güvenlik, toprak bütünlüğü ve ekonomik hayatta kalma gibi birincil çıkarlarını tehdit altında hissettiklerinde realist bir mantıkla güce başvurmaktadır. Mearsheimer'in (2001) saldırgan gerçeklik kuramı ise bu tabloya tamamlayıcı bir boyut katmaktadır. Bu yaklaşım, devletlerin anarşik uluslararası sistemde yalnızca hayatta kalmayı değil, bölgesel hegemonya kurmayı da temel bir varoluş gereksinimi olarak içselleştirdiğini ifade etmektedir. İran'ın Hürmüz Boğazı'nı stratejik bir baskı aracına dönüştürmesi ve geniş çaplı vekil ağları oluşturması, Suudi Arabistan'ın ise Batı ile askeri ittifaklarını pekiştirerek savunma kapasitesine sürekli yatırım yapması, bu güç genişletme güdüsünün somut tezahürleri olarak okunabilmektedir (Bin Tariq vd., 2025). İki kuram bir arada değerlendirildiğinde, Hürmüz geriliminin tek boyutlu bir çatışma olmadığı görülmektedir. Özellikle körfezin kuzeyindeki stratejik konumuyla İran için Hürmüz, saldırgan gerçekliğin öngördüğü anlamda bir güç projeksiyonu aracı işlevi görürken, savunmacı gerçeklik perspektifinden egemenliğini ve caydırıcılığını sürdürmenin vazgeçilmez bir güvencesine dönüşmektedir (Esmael vd., 2020: 339-40). Bu ikili işlev, Hürmüz'ü iki farklı gerçekçilik anlayışının kesiştiği, analitik açıdan son derece verimli bir gerilim noktasına taşımaktadır.

Güvenlik ikilemi, bir devletin kendi güvenliğini pekiştirmek amacıyla attığı her adımın rakip devletleri daha az güvende hissettirerek zincirleme bir reaksiyona ve nihayetinde silahlanma yarışına zemin hazırladığı yapısal bir dinamiği ifade etmektedir (Herz, 1950; Jervis, 1978). Bu durum ise silahlanma yarışına hız verir (Tang, 2009: 590-3). Hürmüz Boğazı ekseninde ise bu dinamik durum, son derece aykırı bir şekilde cereyan etmektedir. İran'ın hava savunma sistemleri, deniz hücum botları ve mayın gemileriyle boğaz üzerinde kurduğu caydırıcı kapasite, bölgesel güç dengesini doğrudan sarsmaktadır. Bu durum Suudi Arabistan'ı, başta ABD olmak üzere Batılı güçlerle askeri tatbikatlar düzenlemeye ve deniz kuvvetlerini sistematik biçimde genişletmeye yöneltmektedir (Bin Tariq vd., 2025: 11). Buna karşın Suudilerin artan askeri kapasiteleri, İran açısından bölgesel statükoyu tehdit eden bir güç dengesizliği olarak algılanmakta ve bu ise tehdit algısını daha fazla öne çıkarmaktadır. Bu söz konusu karşılıklı gerilim ise Esmael'in (2020: 339) belirttiği gibi İran-ABD çatışmasını kronikleşmiş bir vakaya dönüştürmektedir. Bu güvenlik ikilemi, sadece bölgesel aktörlerin politikalarını açıklamakla kalmaz, aynı zamanda ASEAN gibi nispeten bölgeye coğrafi olarak uzak olan bölgelerin enerji güvenliğine yönelik tehditlerin kaynağının anlaşılmasına da yardımcı olur.

Coğrafi darboğaz kavramı ise bu çalışmanın analitik yapısının üçüncü ve son ayağını teşkil eder. Coğrafi açıdan darboğaz, suyun akış kapasitesinin yapısal olarak sınırlandığı ve kolayca geçilmesi mümkün olmayan kritik geçiş yollarını ifade etmek için kullanılmaktadır (Rodrigue, 2004: 359). Hürmüz ise bu tanımın küresel ölçekte en somut yerlerinden birisini oluşturmaktadır. Bu dar deniz yolu küresel ölçekte deniz güzergâhları içerisinde eşsiz bir noktada yer almakta ve son derece büyük bir kırılganlık noktası ortaya çıkarmaktadır. Lamooki ve Seraji (2018), İran'ın boğazın güvenliğini sağlamak amacıyla kuzey kıyıları boyunca yerleştirdiği savunma sistemleriyle, adaların stratejik olarak önemli olanlarını tahkim etmesiyle ve bu şekilde boğazı yüksek bir kapasiteyle kontrol ederek güvence altına alabildiğini

ifade etmektedir. Bu söz konusu coğrafi avantaj ve zorunluluk, bu şekilde herhangi bir alternatif rotanın tesis edilmesini fiilen imkânsız hale getirmekte veya son derece maliyetli hale getirmektedir. Bölgedeki mevcut boru hattı sistemleri, Hürmüz üzerinden taşınan petrol ve doğalgaz hacmiyle kıyaslandığında oldukça sınırlı bir taşıma kapasitesine sahiptir. Bu yapısal yetersizlik, küresel enerji ihtiyacının karşılanmasında, boğaza olan bağımlılığı kaçınılmaz kılmaktadır.

Darboğaz mekanizmasının literatürdeki standart ticaret modellerinde nasıl sistematik biçimde gözden kaçırıldığını ifade eden Hinz vd. (2026), bu modellerin enerji kesintilerinin, özellikle de gübre üretimindeki hammadde bağımlılığı üzerinden gıda güvenliğine olan etkilerini doğru bir şekilde değerlendiremediğini ifade etmektedir. Pakistan'daki Gwadar limanının Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ile birlikte ilerleme kaydetmesi ise bu çapta bir darboğaz sorununu ortadan kaldırmaya yönelik en kapsamlı girişim olarak değerlendirilmektedir. Boru hatları ve karayolları ile birbirine bağlanan bu çok yönlü lojistik zinciri sayesinde Hürmüz geçidine olan bağımlılığı kayda değer ölçüde azaltma potansiyelinde olan Gwadar, tam kapasite ile çalıştığı takdirde Çin'in körfez kaynaklı petrol ithalatını yaklaşık % 30-40 bandında bu hatta kaydırabileceğini öngörmektedir (Khan vd., 2025).

Bu makalenin alan yazına olan özgün katkısı, enerji güvenliğiyle birlikte gıda güvenliği arasındaki sistematik ilişkiyi analitik bir çerçeveye oturtmasıdır. Bu alandaki çalışmaların büyük çoğunluğu, ham petrol ve doğalgaz akışlarına odaklanmakta ve petrokimyasal ürünler, sentetik gübreler ile tarımsal üretim girdileri üzerindeki etkilerini nispeten göz ardı etmekte ya da yeterince detaylandırmamaktadır. Bununla birlikte Hinz vd.'nın (2026) ele aldığı KITE (Kiel Institute Trade policy Evaluation Model) darboğaz modeli, bu zincirleme reaksiyonu sayısal olarak değerlendirmekte ve sistematik bir biçimde ele almaktadır.



Şekil 1: Enerji Krizinin Gıda Enflasyonuna Dönüşüm Mekanizması (Hinz vd., 2026)

Yukarıdaki Şekil 1’de de görüldüğü üzere bu kademeli etki modeli, ASEAN bölgesi ekonomileri için kayda değer kritik bir noktaya ulaşmaktadır. Zira Güneydoğu Asya ülkeleri, bahse konu körfez bölgesinden gübre ithalatına bağımlı tarım sektörleriyle, yoğun enerji tüketimine sebep olan rafine, elektronik ve tekstile kadar geniş bir yelpazede karma ekonomik yapılara sahiptir. Ramadhani ve Marzaman (2024), ASEAN’ın mevcut yapısının ve enerji işbirliğine dair mekanizmalarının henüz bu çapta kırılganlıklara karşı gerekli ve yeterli dayanıklılık kapasitesi geliştiremediğini, ASEAN bölgesinin yenilenebilir enerji girişimleri ve tedarik konularında gerekli adımları atma konusunda ise son derece sınırlı olduğunu ifade etmektedir. Esasen ASEAN’ın bu şekilde önemli adımları atma konusundaki çekinceli tavrı, kendi kuruluş felsefesinde yatmaktadır. Zira ASEAN’ın mevcut politikası, bu şekildeki geniş çapta bir krizle mücadele etmek yerine, iç işlerine karışmama prensibi çerçevesinde şekillenmektedir (Temiz vd. 2026).

Bu çalışmanın son kuramsal bileşenini ise çok taraflı diplomasi ve bölgesel güvenlik mimarisi konusundaki tartışmalar oluşturmaktadır. Güvenlik açmazının genellikle çözümsüz kalmasının en temel nedenlerinden biri, küresel ölçekteki kurumsal teşkilatların Hürmüz Boğazı'ndaki krizi yönetme veya çözüm arayışı konusunda başarısız olmasıdır (Ramadhani ve Marzaman, 2024). Bu ise bölgedeki siyasi aktörlerin devreye girmesine neden olmaktadır. Pakistan ve Türkiye'nin çabaları genel itibariyle bu amaca yöneliktir. Ancak süreç içerisinde ABD'nin genel itibariyle herhangi bir otoriteyi tanımaması, bu süreci içinden çıkılmaz bir hale sokmaktadır. Bu ise özellikle ASEAN gibi bölgelerin süreçten aşırı derece zarar görmesine neden olmaktadır.

ASEAN perspektifinden bakıldığında ise ASEAN Enerji İşbirliği Anlaşması ve Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği gibi enerji güvenliği ile ilişkilendirilen mekanizmaların varlığına rağmen ASEAN, bu ölçekteki bir krizle başa çıkma konusunda yetersiz kalmaktadır (MECGA, 2026). Bütün bu kuramsal yaklaşımlar ise birlikte değerlendirildiğinde ortaya çıkan tabloda Hürmüz Boğazı krizine karşı ASEAN'ın kırılganlığı, küresel piyasaların bir sonucu değil, jeopolitik rekabetin, coğrafi zorunlulukların, kurumsal kapasite yetersizliğinin ve ekonomik yapılarıdaki bağımlılığın iç içe geçtiği çok katmanlı bir sorun ortaya çıkarmaktadır. Bu nedenle daha etkili bir politika tesis edebilmek için söz konusu kavramsal katmanlarında analitik olarak göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

3. Hürmüz Boğazı'nın Stratejik Önemi ve İran'ın Kapatma Kapasitesi

İran ile Umman arasında bulunan Hürmüz Boğazı, Basra Körfezi'ni Umman Körfezi'ne bağlayan yarı kapalı bir su geçididir. Kuzey kıyıları boyunca İran topraklarıyla, güney kıyısında ise Umman'ın Musandam yarımadasıyla çevrili olan bu su yolu, dünyadaki en kritik boğazlardan biridir. Boğazın uzunluğu ise yaklaşık 178 km'dir ve Umman'a ait olan Selame adası ile İran'a ait olan Larak adası arasındaki bölgede 40 km'ye kadar daralmaktadır (Rodrigue, 2004). Ancak kanalın bir su yolu olarak kullanılabilir kısmı ise bu rakamların çok daha altındadır. Giriş ve çıkış koridorlarının her biri sadece 10-15 km genişliğindedir (Huang vd., 2022).

Bu şekilde Hürmüz Boğazı, büyük tonajlı tankerlerin geçişine olanak tanıyacak genişlik ve derinliğe sahip olmasıyla küresel enerji ticaretinin vazgeçilmez bir koridoruna dönüşmektedir. Ancak bu dar yapı, aynı zamanda ciddi bir kırılganlık barındırmakta, kanalda bir tankerin batırılması ise boğazın tümüyle kapanması için fiilen yeterli olabilecektir (Esmael vd., 2020). Nitekim Umman ile İran arasındaki 1974 yılında yapılan anlaşmaya istinaden boğazın savunulması ve geçiş denetiminin beraber yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Ancak İran, bölgesel olarak jeopolitik ağırlığı ile geçitteki ada varlıkları, pratik uygulamada dengenin İran yönüne kaydığını ortaya koymaktadır.

Hürmüz Boğazı'nın küresel enerji sistemindeki rolü, istatistiksel verilerle açıkça ortaya konmaktadır. 2025 yılında boğazdan günde ortalama 20 milyon varil ham petrol ve petrol ürünü taşınmıştır ve bu rakam küresel deniz yolu petrol ticaretinin yaklaşık %25'ine karşılık gelmektedir (IEA, 2025). IEA ayrıca küresel sıvılaştırılmış doğal gaz ticaretinin yaklaşık %19'unun da Hürmüz'e bağımlı

olduğunu raporlamaktadır (IEA, 2025). Bu enerji akışının %84'ü Asya pazarlarına yönelmekte; Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore ise boğazdan geçen ham petrol ve kondensatın %69'unu tek başına karşılamaktadır (EIA, 2024).

Bu veriler, Hürmüz Boğazı'nın bölgesel bir güvenlik meselesinin çok ötesinde, küresel ekonomik istikrarın da belirleyici bir eksenini olduğunu ortaya koymaktadır. Zira boğazdan günlük ortalama 200 ila 300 tanker geçmekte, yoğun dönemlerinde ise bu rakam saatte on tankere tekabül etmektedir (Ramadhani ve Marzaman, 2024). Enerji ihracatları neredeyse tamamen bu su yoluna bağlı olan altı Körfez ülkesi, özellikle İran, Irak, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar ve Bahreyn için, boğazın kapanması anında ekonomik bir çöküş senaryosunu tetikleyecektir (Hinz vd., 2026). Suudi Arabistan ve Umman'ın, kısmen Doğu-Batı boru hattı sistemi ve Hint Okyanusu limanlarına erişimleri sayesinde alternatif kapasiteleri olmasına rağmen, mevcut boru hattı altyapısının toplam talebin yalnızca küçük bir kısmını karşılayabileceği değerlendirilmektedir (Mahmoudi Lamooki & Seraji, 2018).

Öte yandan, boğazın stratejik önemi ham petrol ve doğal gazın ötesine de uzanmaktadır. Hinz vd. (2026), küresel tarımsal üretim için hayati önem taşıyan üre gübresinin en büyük ihracatçıları arasında yer alan Katar ve İran'ın, petrokimya endüstrisi için temel girdiler olan metanol, etilen glikol ve hidrokarbon türevlerinin küresel ticaretinin üçte ikisinden fazlasını oluşturduğunu değerlendirmektedir. Hürmüz Boğazı'nın kapanması, enerji akışı ile birlikte temel tarımsal ve endüstriyel ürünlerin tedarik zincirlerini de derinden sarsmıştır. Üstelik gıda fiyatları üzerindeki zincirleme etkinin, standart ticaret modellerinin öngördüğünden çok daha ağır sonuçlar doğurabileceği değerlendirilmektedir. Bu kademeli engelleme mekanizması, ASEAN ülkeleri gibi enerji ve gübre ithalatına bağımlı ekonomiler için potansiyel olarak yıkıcı bir etki oluşturmaktadır. Hürmüz Boğazı'nı diğer önemli deniz yollarından temel olarak ayıran durum, İran'ın boğazın tüm kuzey tarafı üzerindeki hâkimiyeti ve bu coğrafi avantajı çeşitli asimetrik askeri araçlarla güçlendirmesidir. Mahmudi Lamooki ve Seraji (2018), İran'ın Hürmüz Boğazı çevresindeki ilk savunma hattının Hürmüz, Larak, Qeshm, Hengam, Büyük Tunb, Küçük Tunb ve Abu Musa adalarından oluştuğunu ve bu adaların İran donanması için stratejik üs ağı olarak kullanıldığını ifade etmektedir. İran'ın ikinci savunma hattı ise Büşehr, Bender Abbas ve Çabahar'daki askeri üslerden oluşmaktadır. Bu üsler, adaların savunmasını desteklemekte ve boğazdan geçen deniz trafiğine karşı bağımsız saldırı pozisyonları sağlamaktadır.

Askeri kapasite bağlamında ise Esmael vd. (2020), İran'ın sahip olduğu çeşitli asimetrik savaş araçlarını sıralamaktadır: Rus yapımı denizaltılar ve deniz mayın döşeme sistemleri, gemisavar füzelerle donatılmış hızlı hücum botları, İran adalarından gelen bölgesel deniz trafiğine karşı etkili ateş gücü sağlayan kıyı savunma füze sistemleri, Çin yapımı AM52 akıllı deniz mayınları ve son olarak, bölgede konuşlanmış ABD Beşinci Filosunun uçak gemilerine bile ulaşabilen balistik füzeler. İran'ın bu savaş teknolojisi konusundaki resmi duruşu, dönemin deniz komutanlarından olan Amiral Habibullah Sayyari'nin bir açıklamasıyla özetlenmektedir. Sayyari, boğazı kapatmanın bir "bardak su içmekten daha kolay" olduğunu ifade etmiştir (Reuters, 2011). Bu sözler, siyasi söylem içinde abartılı olarak değerlendirilse de İran'ın askeri kapasitesini hafife almanın büyük bir analitik hata olacağı gerçeğini de

değiştirmemektedir. Öte yandan bölgedeki ABD Beşinci Filosu da bir denge unsuru olarak hareket etmekte ve bölgede faaliyet göstermektedir. Bahreyn merkezli bu deniz filosu, uçak gemileri, denizaltılar, muhrip filoları ve hava destek yetenekleriyle İran'ın uzun vadeli bir abluka oluşturmalarını zora sokabilecek caydırıcı bir etki meydana getirmektedir (Middle East Forum, 2026). Ancak gerçek tehlike, kesin ve kalıcı bir ablukadan değil, deniz mayınlarının döşenmesi, tankerlerin taciz edilmesi ve anlık çatışmalar gibi periyodik yıkıcı eylemlerden kaynaklanmaktadır. Bu tür düşük yoğunluklu tehditler bile petrol piyasalarında önemli fiyat dalgalanmalarına sebebiyet vermekte ve tedarik zincirlerini ciddi şekilde aksatabilmektedir (The Star, 2026b; Dumalag & Esmael, 2026; The Jakarta Post, 2026). Nitekim İran-Irak Savaşı'ndaki Tanker Savaşı sırasında, denizcilik sigorta primleri %400 oranında artmış (Navias & Hooton, 1996: 56-7) ve büyük ticaret şirketlerini boğazdan geçişi bırakmaya zorlamıştır. Bugün bu tehdidin boyutu çok daha büyüktür. İran, mayın döşeme kapasitesine ek olarak, on yıl öncesine kadar sahip olmadığı hassas güdümlü silah sistemleri ve insansız hava aracı teknolojilerini de edinmiştir.

Hürmüz Boğazının bu şekilde kronikleşmiş bir güvenlik sorununa dönüşmesi, birbirini izleyen bazı olayların neticesindedir. 1980-88 İran-Irak savaşında yaşanan tanker krizi, süreçte en kayda değer olan olaylardan biridir. Bu süreçte ABD'de çatışmaya dahil olmuş ve bu şekilde çatışma, küresel çapta bir krize dönüşmüştür (Mobley, 2022: 75-6). Temmuz 1988'de USS Vincennes'in İran'a ait yolcu uçağını düşürmesi sonucunda 290 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu olay, ABD-İran ilişkilerinde deniz boyutundaki gerilimin somut bir tezahürü olarak kayıtlara geçmiştir (Friedman, 1989). Ocak 2012'de ise İran nükleer programına yönelik Batı yaptırımlarına ilişkin bir misilleme olarak Hürmüz Boğazı'nı kapatmakla tehdit etmiş, bu ise küresel enerji piyasalarının hızlı bir şekilde etkilenecek fiyatların artmasına neden olmuştur (Khan vd., 2025). Mayıs 2019'da ise Suudilere ait dört gemiye yönelik saldırılar gerçekleşmiş, aynı yıl ABD'nin "Operation Sentinel" koalisyonunu oluşturmasıyla bölgedeki gerilim yeni bir boyuta ulaşmıştır (Lott & Kawagishi, 2022).

Bu tarihsel gelişmeler Hürmüz krizinin bir anda gelişen bir olay olmadığını, aksine onlarca yıllık bir birikimin ve çatışma dinamiklerinin ürünü olduğunu ispat etmektedir. Ayrıca bu dinamiğin temelinde yatan yapısal etken ise İran ekonomisinin ABD yaptırımları nedeniyle ciddi biçimde tahrip olmasıdır. Bu şekilde İran, caydırıcılık kozunu kullanarak müzakere masasına Hürmüz Boğazı'nı etkili bir baskı aracına dönüştürmeyi hedeflemektedir. Bu şekilde Hürmüz Boğazı'nın tarihinde en yıkıcı kapanma senaryosu gerçeğe dönüşmüştür. (Hinz vd., 2026).

Hürmüz Boğazı'nda kriz ihtimali her gündeme geldiğinde, enerji arzının kesintiye uğramasını önleyecek alternatif güzergâhlar da yeniden tartışılmaya başlanmaktadır. Bu çerçevede öne çıkan başlıca seçenekler arasında, Suudi Arabistan'ın günlük 5 milyon varil taşıma kapasitesine sahip Doğu-Batı Petrol Hattı, Birleşik Arap Emirlikleri'nin Fujairah Limanı'na uzanan ve günde 1,5 milyon varil kapasiteyle çalışan Habşan-Fujairah boru hattı, İran'ın Hürmüz Boğazı'nı tamamen bypass etmeyi amaçlayan Goreh-Cask boru hattı ile Pakistan'daki Gwadar Limanı'nı Çin'in Sincan bölgesine bağlayan

Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru yer almaktadır (Lamooki ve Seraji, 2018; Khan vd., 2025; Shepard & Pratson, 2020).

Bununla birlikte, söz konusu alternatiflerin hiçbiri Hürmüz Boğazı'nın yerini doldurabilecek bir kapasiteye de sahip değildir. Lamooki ve Seraji'nin (2018) de açık biçimde ortaya koyduğu üzere, mevcut boru hatları olası bir kriz anında günlük en fazla 4,5 ila 5 milyon varil petrol taşıyabilmektedir. Buna karşılık, normal koşullarda Hürmüz Boğazı'ndan günde yaklaşık 13 ila 15 milyon varil petrol geçmektedir. Bu durum, mevcut alternatif güzergâhların ortaya çıkabilecek arz açığının ancak % 30-35'lik kısmını karşılayabildiğini göstermektedir. Gwadar Limanı ise uzun vadede potansiyel taşıyan bir seçenek olarak değerlendirilse de mevcut kapasitesi oldukça sınırlıdır. Ayrıca 2023 yılı itibarıyla limanın günlük taşıma kapasitesi yalnızca 100.000 varil düzeyindeydi. Dahası, Gwadar'ın geleceği de belirsizdir, zira projenin sürdürülebilirliği ve etkinliği, Belucistan bölgesindeki siyasal istikrarsızlık ve güvenlik sorunlarının seyriyle de ilişkilendirilebilir (Khan vd., 2024: 6). Tüm bu değerlendirmeler birlikte ele alındığında ise ortaya çıkan sonuç açıktır: Hürmüz Boğazı, yakın gelecekte küresel enerji sistemi açısından vazgeçilmez ve gerçek anlamda alternatifi olmayan son derece etkili bir bölge olma özelliğini korumakta ve koruyamaya devam edeceği de anlaşılmaktadır. Bu gerçeklik, aynı zamanda Güneydoğu Asya'nın enerji güvenliği bakımından neden kırılgan bir yapıya sahip olduğunu anlamak açısından da temel bir hareket odak noktası olmaktadır.

4. ASEAN Ekonomilerinin Bağımlılık Yapısı

4.1. ASEAN'ın Enerji Tüketim Profili ve Körfez Bağımlılığı

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından yaşadıkları hızlı sanayileşme ve kentleşme süreçleriyle birlikte küresel enerji tüketim sisteminde kayda değer bir gelişme kaydeden ASEAN ekonomilerinin enerji ithalatına olan bağımlılığını da aynı şekilde yükselmiştir. Uluslararası Enerji Ajansı verilerine göre (2022), Çin başta olmak üzere Asya'nın ve özellikle Güneydoğu Asya'nın önemli bir bölümü, birincil enerji ihtiyacını karşılama konusunda Orta Doğu'daki Körfez ülkelerine kayda değer bir şekilde bağımlı durumdadır. Bunun en temel nedeni ise bölge ekonomilerinin yüksek büyüme hızını sürdürebilmek için gerekli olan enerji ihtiyacını kendi kaynaklarıyla karşılayamamalarıdır. Nitekim Vietnam, Tayland ve Filipinler gibi ülkelerde açık deniz enerji sahaları bulunsada dahi, bu kaynaklar artan bölgesel talebi karşılama konusunda yetersizdir (Kimura vd., 2017).

Buna ek olarak Hürmüz Boğazı'ndan taşınan petrolün %80'den fazlası Asya pazarlarına gitmekte, Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore ise bu petrolün yaklaşık %69'unu tüketmektedir (Khan vd., 2025). Bu durum, ASEAN ülkelerinin yalnızca kendi enerji ihtiyaçları bakımından değil, aynı zamanda güney, doğu ve güneydoğu Asya genelinde işleyen entegre üretim ve tedarik ağlarının devamlılığı açısından da Hürmüz Boğazı'na derin bir biçimde bağlı olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Japonya örneği ise bu yapısal bağımlılığı daha somut hale getirmektedir. Ülkenin ham petrol ithalatının yaklaşık % 90'ı Orta Doğu kaynaklıdır ve bu ithalat içinde Suudi Arabistan tek başına yaklaşık % 40'lık payla

2023 yılının en büyük tedarikçisi konumunda yer almaktadır. Tüm bu göstergeler birlikte ele alındığında, Asya ekonomilerinin Körfez enerji kaynaklarına derin ve uzun vadeli bir bağımlılık içinde olduğu ifade edilebilir (ANRE, 2024).

ASEAN üyesi olan ülkelerin enerjiye olan bu bağımlılıkları homojen bir görünüm sergilemez. Bu bağımlılığa karşı her ülke farklı tepkiler göstermektedir. Singapur, dünyanın en büyük petrol rafineri merkezlerinden biri olarak Körfez ham petrolünü işleyip katma değeri yüksek olan ürünlere dönüştüren bir ekonomik modele dayanmaktadır; bu nedenle her türlü tedarik kesintisi Singapur'u hem bir üretici hem de bir ihracatçı olarak doğrudan ve sert biçimde etkiler. Malezya ve Endonezya, kendi iç hidrokarbon üretimleri sayesinde görece daha avantajlı bir konumda yer alsa da artan iç tüketim ve rafinerilerin ham petrol ihtiyacı nedeniyle Körfez ithalatına olan bağımlılıkları giderek artmaktadır. Vietnam, Filipinler ve Tayland ise net enerji ithalatçısı konumundadır. Bu ülkelerin sanayi üretimleri ve büyüyen orta sınıfları, yurt içinde karşılanamayan ve buna paralel olarak sürekli artan bir enerji talebini beslemektedir (Ramadhani & Marzaman, 2024).

ASEAN ekonomilerinin Hürmüz'e bağımlılığı, salt yakıt tüketiminin ötesinde yapısal bir nitelik taşımaktadır. Bölge, küresel elektronik üretiminin yaklaşık %30'unu karşılamakta ve tekstil-hazır giyim ihracatında da dünya ölçeğinde belirleyici bir paya sahip bulunmaktadır. Bu sektörler petrole yalnızca enerji kaynağı olarak değil, plastik, polimer ve sentetik elyaf gibi hammaddelerin temel girdisi olarak da bağımlıdır. Hinz vd. (2026), Körfez kaynaklı deterjan, boya, ilaç ve kimyasal yapı taşları gibi hidrokarbon türevlerinin küresel ticaret içindeki payının 1990'ların ortasına kıyasla yaklaşık %73'e ulaştığını belirtmektedir. Bu durum, ASEAN sanayisinin körfez petrokimyasına olan bağımlılığını ham petrol bağımlılığının da ötesine, varoluşsal bir kırılganlık düzeyine taşımaktadır.

Singapur ise bu kırılganlığın en somut göstergelerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyanın en büyük ikinci rafineri merkezi olan Singapur'da rafineri kapasitesinin büyük bölümü, Körfezden gelen ham petrolü işlemek üzere tasarlanmıştır (IEA, 2024). Özellikle Suudi Arabistan ve BAE kökenli ham petrolün bölgeye taşınmasının sektöre uğraması, Singapur'un yalnızca kendi iç enerji tüketimini değil, ASEAN geneline yönelik petrol ürünleri ihracatını da doğrudan etkilemektedir. Aynı şekilde Tayland'ın rafinerileri ve Vietnam'ın hızla genişleyen sanayi bölgeleri de Körfezden gelen petrol tedarikinin aksamasına karşı yedek bir mekanizmadan da yoksundur (Ramadhani & Marzaman, 2024). Esmael vd. (2020) ise bu kırılganlığın boyutunu çarpıcı bir hesaplama gözler önüne sermektedir. Hürmüz Boğazı'nın kapanması durumunda petrol ithalatçısı Asya ülkelerinin -Çin, Hindistan, Japonya ve Güney Kore'nin yanı sıra ASEAN üyelerinin- önemli bir bölümü alternatif tedarik kaynakları bulmak zorunda kalacaktır ki bu ise kısa ve orta vadede mümkün değildir. Bu süreçte tedarik maliyetleri ciddi ölçüde artacak ve enerji güvenliği tehdit altına da girecektir ki halihazırda bu durum tam olarak ASEAN'da yaşanmaktadır.

4.2. Tarımsal Kırılganlık

Bölge nüfusunun büyük çoğunluğu gıda güvencesi ve geçim kaynağı açısından tarıma dayalı ekonomik yapılara bağlı olmayı sürdürmektedir. Dünya Bankası verilerine göre Vietnam'da tarım sektörü GSYİH'nin yaklaşık %12'sini oluştururken istihdamın %27'sini karşılamakta; Endonezya'da bu oranlar sırasıyla %13 ve %29, Myanmar'da ise %24 ve %48 düzeyinde seyretmektedir (World Bank, 2023). Bu ülkeler, birim alan başına tarımsal verimliliklerini sürdürebilmek için büyük ölçüde azotlu gübre kullanmak durumundadır. Söz konusu gübreler ise ağırlıklı olarak Haber-Bosch süreciyle üretilmekte ve bu süreç için temel hammadde olarak doğal gaz ihtiyacı duyulmaktadır (Hinz vd., 2026).

Hinz vd.'nin (2026) modelinin öngörülleri, Şubat 2026'dan itibaren fiilen yaşanan Hürmüz krizi sürecinde kısmen doğrulanmış, ancak bazı göstergelerde gerçekleşen değerler model tahminlerini belirgin biçimde aşmıştır. Krizin patlak vermesinin ardından üre fiyatları, yalnızca Şubat-Mart 2026 arasında aylık bazda yaklaşık %46 oranında yükselmiştir (World Bank, 2026a). Dünya Bankası'nın gübre fiyat endeksi 2026'nın ilk çeyreğinde %12'nin üzerinde artarak Ekim 2022'den bu yana en yüksek düzeyine ulaşmış, yıl genelinde %30'u aşan bir artış öngörülmektedir (World Bank, 2026b). FAO Gıda Fiyat Endeksi ise Nisan 2026'da 130,7 puana yükselmiştir. Bu değer, Şubat 2023'ten bu yana kaydedilen en yüksek seviyeyi temsil etmekte ve üst üste üçüncü aylık artışa işaret etmektedir (FAO, 2026). Dünya Bankası, enerji fiyatlarının 2026 yılı genelinde %24 oranında artacağını tahmin etmektedir. Bu oran, Hinz modelinin öngördüğü %11,94'lük artışın yaklaşık iki katına karşılık gelmektedir (World Bank, 2026). Bu bulgular, modelin yönsel tahminlerini doğrulamakla birlikte, gerçekleşen şokun büyüklüğünün projeksiyon değerlerinin oldukça üzerinde seyrettiğine işaret etmektedir.

Bu krizin yıkıcılığı yalnızca fiyat artışlarıyla sınırlı değildir. Hürmüz'ün etkin biçimde kapandığı Şubat-Mart 2026 döneminin, Kuzey yarımküresinin ilkbahar ekim mevsimiyle doğrudan çakışması, gübre krizini çok daha derin bir boyuta taşımıştır. Dünya Bankası'nın tahminlerine göre gübre fiyatları 2026 yılı genelinde ortalama %31 artarak 2022'den bu yana en düşük karşılanabilirlik düzeyine gerilemiştir. El Nino'nun 2026 ortasına kadar ortaya çıkma olasılığının %61-87 arasında seyretmesi, Güney ve Doğu Asya'daki pirinç üretimini %20-50 oranında düşürme riskini beraberinde getirmektedir (World Bank, 2026c). Bu durum, ASEAN'ın enerji güvenliği sorununu aynı zamanda bir gıda egemenliği meselesi olarak ele almayı zorunlu kılmaktadır (Blythe vd., 2026).

4.3. Enerji Çeşitlendirme Çabaları ve Yapısal Sınırlılıklar

ASEAN, enerji bağımlılığının meydana getirdiği risklerin farkında olarak birtakım çeşitlendirme stratejileri hayata geçirmeye çalışmıştır. Bu çabaların başında ASEAN Enerji İşbirliği Anlaşması'nın öngördüğü yenilenebilir enerji geliştirme hedefleri ve APEC bünyesindeki Asya Pasifik Enerji Araştırma Merkezi'nin (APERC) bölgesel enerji güvenliği diyalog mekanizmaları gelmektedir (Thangavelu vd., 2015). Buna ek olarak, Vietnam'ın açık deniz rüzgâr enerjisi yatırımları, Endonezya'nın jeotermal kapasitesini artırma planları ve bölgenin çeşitli ülkelerinde hayata geçirilen

güneş enerjisi projeleri, uzun vadeli çeşitlendirme çabalarının somut örnekleri olarak değerlendirilebilir (Do vd., 2021; Pambudi, 2018).

Ne var ki bu çabaların önünde aşılması güç yapısal engeller de bulunmaktadır. Birincisi, bölge içindeki gelişmişlik farklılıkları belirleyici bir rol oynamaktadır. Singapur ve Malezya'nın yenilenebilir enerji dönüşümünü finanse edecek mali kapasiteleri olmasına karşın Myanmar, Kamboçya ve Laos gibi nispeten ekonomileri gelişmemiş ülkeler, bu alanda ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. İkinci olarak ASEAN'daki altyapısal bağımlılık da bir ataleti beraberinde getirmektedir. Mevcut enerji altyapısının büyük bölümü, fosil yakıt kullanımı için inşa edilmiştir ve Körfez tedarik zincirleriyle entegre çalışacak biçimde tasarlanmıştır. Üçüncüsü ise siyasi önceliklerin ekonomik teşvikleri geri planda bırakması durumudur. Büyük çaplı altyapı projelerinin siyasi koordinasyon ve uzun vadeli finansman gerektirmesi, ulusal çıkar hesaplarının çoğu zaman bölgesel işbirliğinin önüne geçtiği ASEAN kurumsal yapısında, bu tür girişimler fiilen sekteye uğratmaktadır (Ramadhani & Marzaman, 2024; Temiz, 2024).

Bu şekilde bölge ülkeleri, bağımsız bir enerji diplomasisi geliştirmek yerine genellikle büyük güçlerin -başta ABD ve Çin'in- kendi çıkarları doğrultusunda şekillendirdiği güvenlik düzenine sırtını yaslamaktadır. Bu dışsal bağımlılık, ASEAN'ın özerk bir enerji güvenliği stratejisi inşa etme kapasitesine zarar vermekte, bölgeyi küresel jeopolitik kırılganlıklara karşı da savunmasız bir hale getirmektedir. Tüm bu durum birlikte değerlendirildiğinde ise şu sonuç kaçınılmaz biçimde kendini göstermektedir. ASEAN, Hürmüz Boğazı'ndaki olası bir kapanmaya karşı gerçek anlamda dayanıklı bir enerji güvenliği mimarisi kurmak için acil bir şekilde hem kurumsal hem de altyapısal dönüşüme ihtiyaç duymaktadır.

4.4. Çin'in Gwadar Stratejisi ve ASEAN'a Yansımaları

Körfeze olan enerji bağımlılığını azaltmaya yönelik en kapsamlı girişim, Çin'in Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru (CPEC) çerçevesinde hayata geçirdiği Gwadar stratejisidir. Bu stratejinin temel amacı, Körfez petrolünün Çin'e ulaşmasını Hürmüz ve Malakka gibi kritik darboğazlara olan bağımlılıktan kurtarmaktır. Gwadar güzergâhının Orta Doğu petrolünü Çin'e taşıma mesafesini yaklaşık %75 kısaltacağı, transit süreyi kırk beş günden on iki güne ve ton başına maliyeti otuz dolardan on iki dolara indireceği öngörülmektedir. Güzergâhın 2030 yılına kadar günde 3-4 milyon varil kapasiteye ulaşması hâlinde Çin'in Hürmüz bağımlılığının %56,5'ten yaklaşık %41,7'ye gerileyeceği tahmin edilmektedir (Khan vd., 2024; Khan vd., 2025).

Bununla birlikte Gwadar'ın mevcut operasyonel durumu, bu iddialı görünümün gerisinde kalmaktadır. Güvenlik tehditleri, finansman güçlükleri ve yönetim sorunları nedeniyle limanın fiili kapasitesi beklentilerin önemli ölçüde altında seyretmekte, ML-1 demiryolu gibi kritik altyapı projelerinde planlanan takvime kıyasla ciddi gecikmeler yaşanmaktadır (Jianxue, 2026). 2021-2024 döneminde CPEC koridorunu hedef alan on dört saldırı gerçekleşmiş, Pakistan, Çinli personelin güvenliğini sağlamak amacıyla bölgeye on beş bin asker konuşlandırmak zorunda kalmıştır

(Medium/Global Times, 2025). Bu koşullar, projenin 2030 kapasitesine zamanında ulaşım ulaşamayacağı konusundaki belirsizliği derinleştirmektedir.

Kuramsal açıdan değerlendirildiğinde Gwadar stratejisi, Mearsheimer'in (2001) güç yayma tezi ile Waltz'ın (1979) savunmacı gerçekçiliğinin kesişim noktasında konumlanmaktadır. Çin, bir yanda "Malakka İkilemi" olarak adlandırılan stratejik kırılganlığını aşmaya çalışırken öte yanda Hint Okyanusu'ndaki deniz varlığını sistematik biçimde genişletmektedir. Gwadar, Sri Lanka, Bangladeş ve Myanmar'daki liman yatırımlarından oluşan "inci dizisi" stratejisinin bir halkasını oluşturmakta ve bölgesel güç dengesini temelden sarsmaktadır. Hindistan bu gelişmeye karşılık olarak İran'daki Çabahar Limanı ve Chennai-Vladivostok deniz güzergâhını kapsayan "elmas kolyesi" stratejisiyle dengeleme politikası izlemektedir (Badawi, 2025).

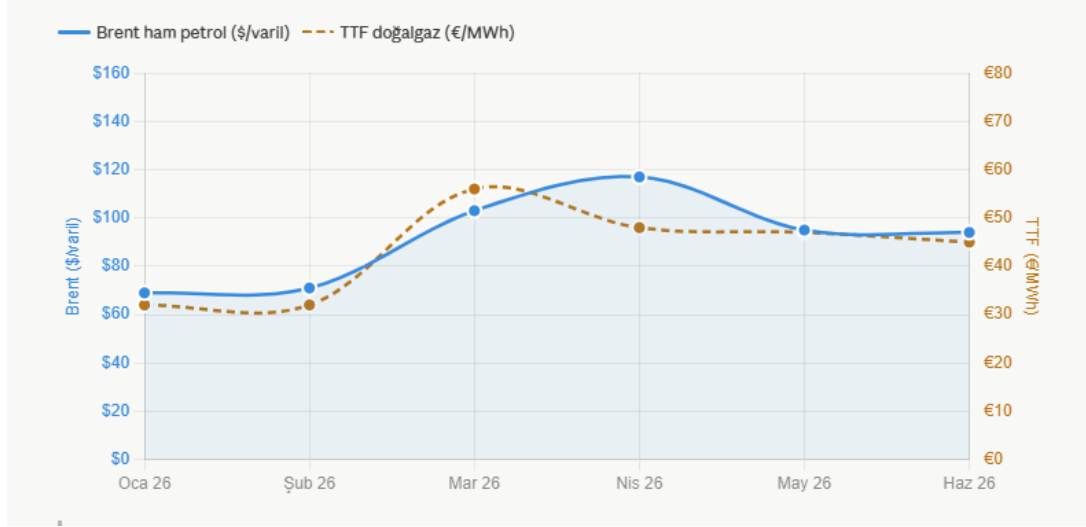
Bu rekabetin ASEAN'a yansımaları çok boyutludur. Mart 2026'da Filipinler'de gerçekleştirilen ASEAN Ekonomi Bakanları toplantısında üye ülkeler, Orta Doğu'daki çatışmanın enerji piyasaları üzerinde meydana getirdiği baskıyı "küresel ekonomik görünüme yönelik kalıcı tehditler" olarak nitelendirmiş ve bölge ekonomileri ile halkların geçim koşulları üzerindeki olumsuz etkilerine dikkat çekmiştir (GIS Reports, 2026). Öte yanda ASEAN içinde enerji güvenliği yaklaşımları bakımından giderek derinleşen bir ayrışma da kendini göstermektedir. Çin'in güçlü ekonomik etkisi altındaki ülkeler ile bağımsız enerji güvenliği stratejisi izlemeyi tercih eden ülkeler arasındaki gerilim, ortak bir bölgesel tutum oluşturmayı zorlaştırmaktadır (Khattoon vd., 2024). Bu yapısal çelişki, neorealist perspektiften güçlü devletlerin enerji güvenliğini birincil ulusal çıkar olarak konumlandırmasının kaçınılmaz bir sonucu olup eşgüdümlü ve dayanışmacı bir bölgesel enerji diplomasisinin önünde ciddi bir engel oluşturmaktadır.

5. Savaşın ASEAN Ekonomilerine Doğrudan ve Dolaylı Etkileri

28 Şubat 2026'da ABD ve İsrail'in İran'ın sivil, askeri ve nükleer altyapısına yönelik kapsamlı hava saldırıları başlatmasıyla birlikte Hürmüz Boğazı etrafında uzun süredir devam eden gerilim, tarihin en ağır krizlerinden birine dönüşmüştür. Ali Hamaney'i ve üst düzey liderleri hedef alan bu saldırılar, İran'ın güçlü bir misillemeye girişmesini de beraberinde getirmiştir. Körfez genelindeki ABD üslerine ve Arap ülkelerinin enerji altyapısına yönelik İran'ın misilleme saldırılarıyla birlikte boğaz fiilen kapanmış, günlük tanker geçiş sayısı birkaç gün içinde neredeyse sıfıra gerilemiştir (Hale, 2026). Uluslararası Enerji Ajansı ise bu gelişmeyi, küresel petrol piyasasının modern tarihindeki en büyük arz kesintisi olarak duyurmuştur (International Energy Agency, 2026).

Piyasa tepkisi ise anlık ve sert olmuştur. Brent ham petrolü savaşın patlak vermesinin ardından ilk birkaç gün içinde yaklaşık % 15 yükselerek yüz doların üzerine çıkmış, aksaklığın kalıcı bir hal alabileceği ihtimalinin ortaya çıkmasıyla bu rakam yüz yirmi dolara kadar tırmanmıştır (International Energy Agency, 2026). Dünyanın en büyük üç konteyner taşımacılığı şirketi -MSC, CMA CGM ve Hapag-Lloyd- Körfez'e yönelik tüm rezervasyonları resmen askıya aldığını duyururken, Kuveyt'in Şuaybe Limanı faaliyetlerini tamamen durdurmuştur (Lloyd's List, 2026). Küresel ölçekteki bu gelişmeler,

yalnızca ani gelişen bir enerji krizi olarak değerlendirilse de bu durum ASEAN perspektifinden, çok katmanlı, birbiriyle iç içe geçmiş ve birbirini besleyen bir kriz sarmalının tetikleyicisi olarak değerlendirilebilir.



Kaynak: EIA, 2026.

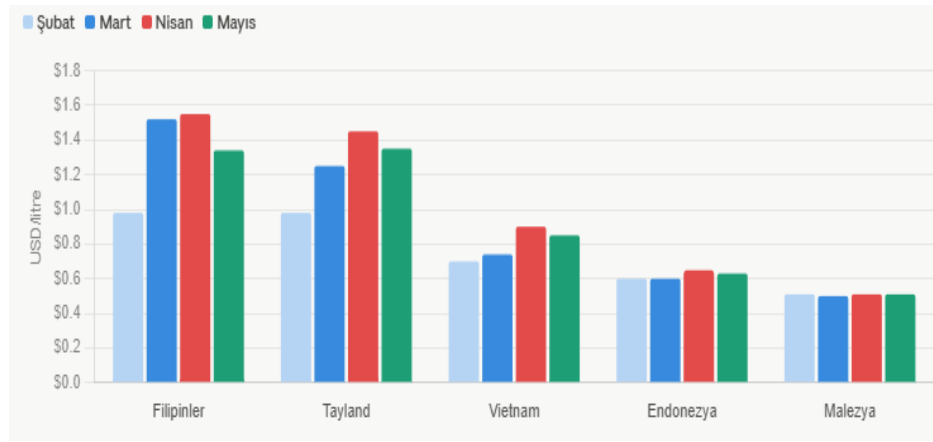
Şekil 2: Hürmüz Krizi Sürecinde Brent Ham Petrol ve Avrupa Doğalgaz (TTF) Fiyatları (Ocak– Haziran 2026).

5.1. Doğrudan Enerji Şoku: Ülke Bazlı Kırılganlıklar

İlk olarak Filipinler, krizin ASEAN içindeki en ağır darbesini alan ülke olarak öne çıktı. Ham petrolünün yaklaşık % 90'ını Hürmüz üzerinden Orta Doğu'dan ithal eden Filipinler, tedarik kesintisine karşı yapısal olarak son derece savunmasız bir konumdaydı (Rappler, 2026). Krizin üçüncü haftasında Filipin para birimi Peso, tarihinin en düşük seviyesine inerek dolar karşısında 60,1 değerine geriledi (Maligro, 2026). Dizel yakıt fiyatları % 38,6 oranında arttı (GMA News, 2026). Ülke genelindeki elektrik faturalarının da kısa sürede yükseleceği açıklandı. 24 Mart 2026'da Cumhurbaşkanı Ferdinand Marcos Jr., Filipinler'in ulusal enerji acil durumu ilan ettiğini duyurdu. Aynı gün, resmi binalarda dörder günlük çalışma uygulamasına geçildi. Kamu çalışanlarına akşam ve öğle aralarında bilgisayarlarını kapatmaları, klima sıcaklıklarını 24 °C'nin altına düşürmemeleri talimatı verildi (Al Jazeera, 2026). Filipin Senatosu, cumhurbaşkanına aylık ortalama ham petrol fiyatlarının seksen doların üzerine çıktığı anlarda petrol ürünleri üzerindeki özel tüketim vergilerini geçici olarak düşürme yetkisi tanıdı. Ancak bu önlem, temel olarak özel ticari stoklara dayanan kırk ila elli günlük mevcut rezervin tükenmesini yalnızca geciktirebilecek nitelikteydi (Rachman, 2026).

Tayland ise ham petrolünün % 59'unu Orta Doğu'dan temin etmektedir ve bölgenin en kırılgan ekonomilerinden birini oluşturmaktadır. Başbakan Charnvirakul, dizel yakıt fiyatlarına geçici bir tavan

uygulayarak piyasaya doğrudan müdahale ederken, kamu görevlilerine asansör yerine merdiven kullanmaları çağrısında dahi bulunmuştur (The Nation, 2026). Bu kayda değer ayrıntı, krizin yönetim anlayışındaki çaresizliğin de simgesel bir yansıması olarak küresel medyada geniş yer bulmuştur. Tayland Kalkınma Araştırma Enstitüsü'ne göre hükümet iki uçlu bir kısıpça boğuşmaktadır. Sübvansiyonların sürdürülmesi bütçeyi sürdürülemez biçimde zorlayacak, kaldırılması ise hızlı fiyat sıçramalarına, toplumsal paniğe ve enflasyona yol açacaktır (BNN Bloomberg, 2026). Krizin derinleşmesiyle birlikte Tayland petrol ihracatını -Kamboçya ve Laos'a yapılan ihracat hariç- tamamen yasaklamıştır. Bu karar, mevcut tedarik zinciri kırılganlığına yeni ve kritik bir halka daha eklemiştir (Al Jazeera, 2026). Turizm sektörü de bu krizden payını almıştır. Balıkçı tekneleri bile artan dizel maliyeti nedeniyle limanlara yanaşamaz hâle gelirken, çiftçiler hem dizel kıtlığı hem de gübre istifçiliğiyle beraber mücadele etmek zorunda kalmıştır (Strangio, 2026).



Şekil 3: ASEAN Ülkelerinde Benzin Fiyatları, Şubat–Mayıs 2026. Kaynak: GPP (2026).

Malezya ve Endonezya sübvansiyon nedeniyle pompa fiyatları sabit kaldı. Vietnam ise ham petrolünün büyük bölümünü Kuveyt'ten ithal eden bir ekonomi olarak krizden şiddetle etkilenmiştir. Hükümet, Nisan ortasına kadar bazı yakıt vergilerini tamamen sıfırlamıştır. Halkı olabildiğince evden çalışmaya yönlendiren acil önlemler de hayata geçirilmiştir. Petrol fiyatları, savaşın patlak vermesinden bu yana yaklaşık % 30, dizel fiyatları ise yaklaşık % 40 artmıştır (Nguyen, 2026). Vietnam Airlines, Hürmüz'ün kapanmasının devam etmesi hâlinde uçuş kapasitesini % 10 ila 20 oranında kısacağını açıklarken, Vietjet Air'in % 18, Bamboo Air'in ise % 50 oranında uçuşlarını azaltmayı planladığı bildirilmiştir (Rachman, 2026). Ticaret Bakanlığı, işletmelere mümkün olduğunca uzaktan çalışma düzenine geçmelerini tavsiye etmiştir. Ancak Hanoi'de bir sebze satıcısının sözleri bu önlemlerin gerçeklikle ne kadar az örtüştüğünü gözler önüne sermektedir: “Maliyetlerim biraz artsa, kâr neredeyse sıfıra düşüyor” (Delgado & Ghosal, 2026). Bu durum ise krizin günlük tesirinin boyutlarını algılamamıza yardımcı olmaktadır.

ASEAN bölgesinin en kalabalık ekonomisi olan Endonezya, hem bir petrol üreticisi hem de büyük bir ithalatçı olması nedeniyle benzersiz bir çelişkinin içinde sıkışmış durumdadır. Hammaddesinin

yaklaşık % 25'ini Körfez ülkelerinden temin eden Endonezya, mevcut akaryakıt sübvansiyonunu sürdürmek için 2026 bütçesinde 22,5 milyar dolarlık ödenek ayırmıştı. Ne var ki bu rakam, ham petrolün varil başına yetmiş dolar olduğu varsayımına dayanmaktaydı. Varil fiyatının yüz iki dolara ulaşmasıyla bütçe üzerindeki baskı katlanarak büyüdü (Strangio, 2026). Yaklaşık yirmi günlük rezerviyle Endonezya, yakıt piyasasında ani fiyat dalgalanmalarına karşı tampon mekanizmalarından yoksun kalmış, Enerji Değişim Enstitüsü'nden uzmanlar, Ramazan tatilinin ardından ne olacağına dair hiçbir netlik bulunmadığı konusunda kamuoyunu uyarmıştır. Öte yandan Singapur'daki Aster Chemicals ve Endonezya'daki PT Chandra Asri Pacific Tbk dahil pek çok petrokimya şirketi, sözleşme yükümlülüklerini yerine getiremeyeceklerini açıklayarak mücbir sebep hükmünü işletmeye başladı (Al Jazeera, 2026).

Singapur, dünyanın en büyük ikinci rafineri merkezi sıfatıyla krizden hem operasyonel hem de stratejik açıdan ağır darbe aldı. Körfez ham petrolünü işlemek üzere tasarlanmış Jurong Adası rafinerileri, tedarik kesintisinin meydana getirdiği krize anında ve yoğun bir şekilde maruz kalırken, gemi yakıtı kıtlığı Singapur'un küresel nakliyat merkezi konumunu tehdit etmeye başladı (The Straits Times, 2026; Manifold Times, 2026). Singapur, bu durumun ciddiyetini kavrayarak yakın zamanda Avustralya ile enerji ticaret güvenliğini karşılıklı olarak koruma altına alan ikili bir anlaşmaya da imza attı. Ayrıca Başbakan Lawrence Wong, Çin'in bölgesel istikrara ve refaha daha fazla katkı sağlaması gerektiği çağrısında bulundu (Rachman, 2026). Oysaki Singapur, tarihsel olarak birçok meselede Çin'in bölgedeki yayılcı eğilimlerini sınırlandırma çabası içinde olmuş ve bu tehdidi uluslararası platformlarda ısrarla gündeme getirmiştir. Dolayısıyla, geleneksel olarak Çin ile ilişkilerinde dengeli ve temkinli bir dil kullanmayı tercih eden Singapur'un bu denli açık bir çağrıda bulunması ve Avustralya ile stratejik nitelikli bir enerji güvenliği anlaşması imzalaması, yaşanan krizin ülkeyi derinden etkilediğinin somut bir göstergesi olarak okunmalıdır. Bu tutum değişikliği, Singapur'un mevcut konjonktürü kendi ulusal güvenliği ve ekonomik istikrarı açısından olağanüstü bir tehdit olarak algıladığını ve geleneksel diplomatik duruşunu bir kenara bırakacak kadar etkilendiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Hürmüz Boğazı'nın kapanması, ASEAN içinde enerji ihracatçısı konumundaki Malezya'yı da derinden sarsmıştır. İlk bakışta Malezya'nın bu krizden görece korunaklı olması beklenebilmekteydi. Zira ülke, PETRONAS aracılığıyla önemli bir ham petrol ve doğal gaz üreticisidir. Ancak gerçek durum çok daha karmaşık bir yapısal kırılganlığı gözler önüne sermektedir. Malezya, 2025 yılında 54,11 milyar RM değerinde ham petrol ve sıvılaştırılmış doğalgaz ithal etmiştir. Bu ithalatın % 69'unun kaynağı ise Orta Doğu idi. Durumu çelişkili kılan temel nokta ise şudur. Malezya'nın ürettiği ham petrol, uluslararası piyasalarda yüksek fiyata alıcı bulabilen, hafif ve kaliteli bir tür olarak sınıflandırılmaktadır. Yurt içi rafineriler ise ağırlıklı olarak Suudi Arabistan, BAE ve Umman'dan ithal edilen daha ucuz, ağır ham petrolü işleyecek biçimde yapılandırılmıştır. Bu nedenle Malezya, kendi ürettiği petrolü ihracat gelirine dönüştürürken, körfezden ithal ettiği ham petrolle de rafinerilerini beslemek zorunda

kalmaktadır. Hürmüz'ün kapanmasıyla birlikte bu tedarik zinciri sekteye uğramıştır (The Star, 2026a; The Edge Malaysia, 2026).

Malezya Maliye Bakanlığı'nın açıklamalarına göre ham petrolün varil başına 100 doların üzerine çıkması, hükümetin RON95 benzini için aylık sübvansiyon faturasını 700 milyon RM'den 4 milyar RM'ye -yaklaşık altı kat- fırlatarak bütçeyi ciddi baskı altına almıştır. 2026 yılı bütçesi, varil başına 65 dolarlık fiyat varsayımı üzerine kurulmuştur. Bu rakam, artık fiilen geçerliliğini yitirmiştir. Nisan itibarıyla kişi başına aylık RON95 kotası 300 litreden 200 litreye indirilmiş, Sabah ve Saravak'ta depolama ve kaçakçılığı önlemek amacıyla dizel alımına ek kısıtlamalar da getirilmiştir (SAYS Malaysia, 2026).

Malezya Ekonomi Bakanı Akmal Nasrullah Nasir, Mart 2026'nın başında yaptığı açıklamada, durumun ciddiyetini şu sözlerle dile getirmiştir: Boğaz'ın kapanmasının enerji ithalat primleri üzerinde meydana getirdiği baskı ve tedarik zincirlerindeki gerilim, Malezya için izlenmesi gereken kritik bir risk olmaya devam etmektedir (Malay Mail, 2026c). Başbakan Anwar Ibrahim ise Singapur Başbakanı Lawrence Wong ile gerçekleştirdiği telefon görüşmesinin ardından iki ülkenin Hürmüz Boğazı'nın kapatılmasından ve kritik altyapıya yönelik saldırılardan duydukları derin kaygıyı ortak bir tutumla uluslararası kamuoyuyla paylaştı (Malay Mail, 2026b). Tüm bu gelişmeler, Malezya'nın krizden görece avantajlı çıkacağına dair ilk öngörülerini boşa çıkardı. Enerji ihracatçısı olmak, yapısal olarak ithal ham petrole bağımlı bir rafine sistemini krizden korumaya yetmemiştir.

ASEAN'ın en yoksul ülkeleri ise krizin en ağır etkisiyle yüzleşmek zorunda kalmıştır. Rafinerileri olmayan ya da son derece sınırlı kapasiteleri olan Myanmar, Laos ve Kamboçya, yakıt ihtiyaçlarının tamamını Tayland, Vietnam ve Singapur'dan ithal edilen işlenmiş ürünlerle karşılamak durumundaydı. Bu ülkeler, yakıt kıtlığını bölgeden çok daha önce ve çok daha ağır biçimde hissetti (Al Jazeera, 2026). 2021'den bu yana iç çekişmelerle boğuşan Myanmar, araç trafiğine tek-çift plaka kısıtlaması uygulamaya koydu. BM, bu ülkelerdeki akaryakıt kıtlığının ulaşımı, ticari faaliyetleri ve insani yardım operasyonlarını sekteye uğrattığı uyarısında bulundu (Kyal, 2026; Hunt, 2026). Yakıt istasyonu önündeki uzun kuyruklar Laos ve Kamboçya'da da baş gösterdi. Üstelik bu ülkeler, kriz yönetimi için ne yeterli mali kaynağa ne de politika araçlarına sahipti. Bu durumun sistematik analizi, ASEAN içindeki gelişmişlik farklılıklarının bölgesel kırılganlığı nasıl daha da derinleştirdiğini açıkça ortaya koymaktadır. En az kaynağa sahip olan ülkeler en büyük yükü taşımak zorunda kalmış ve krizden en fazla etkilenenler olmuştur (Laotian Times, 2026; Khmer Times, 2026).

5.2. Krizin ASEAN'a Dolaylı Etkileri

İsrail-İran savaşının ASEAN ekonomilerine etkisi ham petrol fiyatlarıyla sınırlı kalmamıştır. Enerji kesintisi petrokimya, gübre ve tarım sektörlerine uzanan zincirleme bir şok dalgası meydana getirmiştir. İran'ın metanol kapasitesinin ve Katar'ın Ras Laffan petrokimya kompleksinin zarar görmesi, küresel üre ve hidrokarbon türevleri arzında sert bir daralmayı tetikledi (Tullo, 2026). Bu durum özellikle palmiye yağı üretimi için gübreye bağımlı olan Malezya'yı derinden sarstı ve krizin enerji sektörünün çok ötesine uzanan yapısal bir kırılganlık hattını gözler önüne serdi.

Hinz vd. (2026), standart ticaret modellerinin gözden kaçırdığı bu aktarım mekanizmasını sayısal olarak modellemiştir. Kademeli etki ASEAN’da iki kanaldan girdi. Birincisi, temel tarım ürünlerinin üretim maliyetlerini artıran gübre fiyat şoku -balıkçıların yakıt maliyetleri nedeniyle denize açılmaması ve çiftçilerin dizel kıtlığıyla boğuşması- bunun somut yansımalarıydı (Strangio, 2026). İkincisi, yoksul kesimi ciddi etkileyen genel fiyat enflasyonuydu. Asya Kalkınma Bankası, Filipinler ve Sri Lanka gibi küçük enerji ithalatçılarının orantısız makroekonomik baskıyla karşılaştığını da vurgulamıştır (Jeyaretnam, 2026).

ASEAN’ın küresel tedarik zincirlerindeki merkezi konumu da krizi derinleştirmiştir. Çin’in en büyük ticaret ortağı olan bölgenin bakır, nikel ve nadir toprak elementleri ihracatının aksaması, Çin’in tedarik zincirlerini doğrudan etkilemiştir (Atlantic Council Experts, 2026). Singapur’un gemi yakıtı kıtlığı ise Asya-Pasifik lojistiğini tehdit etmekte, büyük konteyner şirketlerinin Körfez faaliyetlerini askıya alması, bölgesel ticarete köklü aksaklıklara yol açmaktadır (Interesse, 2026). Filipin Pesosu’nun tarihindeki en düşük seviyeye gerilemesi ve bölge paralarına yönelik spekülasyon baskı, merkez bankalarını daraltıcı politika ile yüksek enflasyon arasında tehlikeli bir seçimle baş başa bırakmaktadır (Bangkok Post, 2026; Chan, 2026). Nihayetinde en olumlu senaryoda bile küresel büyümenin 0,6 puan gerileyebileceği öngörülmektedir (J.P. Morgan, 2026).

ASEAN’ın krize tepkisi ise her zamanki gibidir ve bu sayede kurumsal dayanışmadan uzak, birbirinden kopuk ulusal önlemlerden ibaret kalmaktadır. Malezya Başbakanı Anwar Ibrahim, İsrail saldırılarını “devam eden müzakereleri sabote etmeye yönelik alçakça bir girişim” olarak nitelendiren ve ateşkesin derhal ve koşulsuz sağlanmasını talep eden en sert açıklamayı yapan liderlerden biri olmuştur. Bu tutum, Malezya’nın İslam dünyasına verdiği tarihi desteği ve görece bağımsız dış politika çizgisini yansıtmaktaydı ve aynı zamanda da İran tarafından takdir edilmiştir (Malay Mail, 2026a). Endonezya ise İslam dünyasının en kalabalık Müslüman nüfusuna ev sahipliği yapan ülke olarak İran’a yönelik saldırıları kınarken, ağırlıklı olarak pratik enerji yönetimi kaygılarına odaklanmıştır (The Jakarta Post, 2026b). Singapur ise Avustralya ile ikili işbirliği arayışına girmiştir (MECGA, 2026). Bu şekilde ASEAN bölgesinin koordineli strateji yerine, bireysel kriz yönetimine yöneldiği görülmektedir. ASEAN bölgesinin bu parçalı durumu, bir ülkenin ihracat yasağının komşularını anında olumsuz etkilemesi gibi zincirleme etkileri de tetiklemektedir.

Krizin uzun vadeli sonuçları üç ekseninde şekillenmektedir: ilk olarak ASEAN ülkeleri, Katar LNG bağımlılığını sorgulayarak alternatif tedarik ve yenilenebilir enerji yatırımlarını hızlandırma gayretine girişmiştir. İkincisi ise Filipinler’in ulusal enerji acil durumu ilan etmesi, yalnızca yirmi ila altmış günlük stoka sahip ASEAN üyelerinde stratejik rezerv tartışmalarını alevlendirmiştir. Üçüncüsü ise Singapur-Avustralya anlaşması gibi esnek ikili ortaklıklar, yeni bir model olarak öne çıkmaktadır. Ancak en dikkat çekici ve uzun vadeli olabilme potansiyeli taşıyan etkilerden biri, ASEAN’ın Çin ile ilişkilerinde ortaya çıkabilir. Çin’in, kendi enerji sıkıntılarını hafifletmeye çalışırken ASEAN ülkelerine yakıt ürünü ihracatını kısmen de olsa devam ettirmesi, kriz döneminde bölge nezdinde olumlu bir algı meydana

getirmektedir. Bu şekilde Pekin yönetiminin bölgede uzun süredir inşa etmeye çalıştığı güven diplomasisi de ileri bir safhaya taşınmaktadır. (Atlantic Council, 2026). Bununla birlikte, bu durum ASEAN ülkelerinin Çin'e olan bağımlılığını daha da derinleştirme potansiyeli taşımaktadır. Öte yandan, Gwadar gibi alternatif enerji projelerine yatırım yapan Çin'in, ASEAN'ın çıkarlarını her zaman kendi stratejik öncelikleriyle uyumlu biçimde gözetmeyeceği de açıktır. Bu şekilde 2026 Hürmüz krizi, ASEAN'ın hem bölge dışı şoklar hem de bölgesel bütünleşme ve entegrasyon sorunları karşısındaki yapısal kırılganlığını da açıkça ortaya koymaktadır. Bölgenin çok daha güçlü kurumsal, altyapısal ve diplomatik kapasiteye ihtiyaç duyduğu, bu şekilde tescil edilmiştir. İşte tam olarak bu noktada ASEAN'ın varoluş felsefesi kendini göstermektedir. Zira iç işlerine karışmama prensibinin halihazırda yoğun bir şekilde üye ülkeler tarafından bir savunma mekanizması olarak kullanılması, ASEAN'ın mevcut krize ortak bir tepki vermesini ve bütünleşik bir duruş sergilemesini engellemektedir. Bu durum ise bölgede krizin etkisini ciddi şekilde arttırmaktadır.

6. Sonuç

Hürmüz krizinin patlak vermesinden itibaren uluslararası toplumun dikkati büyük ölçüde Körfez bölgesine odaklanmıştır. Bu durum, her zaman olduğu gibi krizden doğrudan etkilenen büyük küresel güçleri ön plana çıkarırken, orta ölçekli ve küçük devletlerin veya gelişmekte olan ülkelerin oluşturduğu bölgesel örgütlerin süreçten nasıl etkilendiği geri planda kalmış veya göz ardı edilmiştir. Bu çalışma ise esas itibarıyla tam da bu boşluğu doldurmayı amaçlamış, ASEAN'ın mevcut krizden tekil veya kolektif, doğrudan veya dolaylı olarak ne şekilde etkilendiğini, buna karşı başvurduğu çözüm mekanizmalarını analiz etmektedir. Çalışmanın ortaya koyduğu en temel bulgulardan biri, Hürmüz krizinin ASEAN üzerindeki etkisini tek bir nedenle sınırlı bırakmaması, zincirleme bir reaksiyon biçiminde yayılmış olmasını ortaya koymasında yatmaktadır. Enerji arzındaki kesinti, önce petrol ve gaz fiyatlarını yükselterek doğrudan bir şok dalgası meydana getirmiş ve ardından bu dalga, petrokimya ve gübre sektörüne sıçramış, oradan da tarımsal üretim maliyetlerini artırmış ve nihayetinde gıda fiyatları ile genel enflasyona dönüşerek bölgenin en kırılgan kesimlerini derinden etkilemeye başlamıştır. Kriz tek bir darbe değil, katman katman büyüyen bir baskı mekanizması olarak ilerlemiştir.

Çalışma ayrıca, ASEAN'ın bu krize verdiği tepkinin yapısal zayıflıklarını da analiz etmektedir. ASEAN üyesi devletler, koordineli bir bölgesel strateji geliştirmek yerine birbirinden bağımsız, tekil ve zaman zaman birbiriyle çelişen ulusal önlemlere başvurmaktadır. Malezya'nın sert diplomatik söylemi, Endonezya'nın pragmatik enerji yönetimi gayretleri ve Singapur'un işbirliği arayışları, ASEAN çatısı altında üç farklı yaklaşımın somut örnekleri olarak ortaya çıkmaktadır. Bu parçalı tablo ise bir ülkenin aldığı kararın, bölgedeki başka bir ülkeyi olumsuz etkilemesi gibi istenmeyen zincirleme reaksiyonlar doğurmuş ve bölgesel dayanışmanın yokluğunu da açıkça ortaya koymuştur. Buna karşın kriz, bazı yapısal dönüşümlerin de hız kazanmasını sağlamıştır. Bu durumda ASEAN ülkeleri, Katar gazına olan tek yönlü bağımlılıklarını sorgulamaya başlamış, stratejik enerji rezervlerinin yetersizliği gündeme gelmiş ve Singapur-Avustralya anlaşması gibi esnek ikili ortaklıklar, yeni bir model olarak kendini

göstermiştir. Ancak Çin'in kriz döneminde bölgeye yakıt tedariki sağlaması, ASEAN'ın bir sorundan kurtulmaya çalışırken başka bir bağımlılığa sürüklenme riskini de beraberinde getirmiştir.

2026 Hürmüz krizi, ASEAN'ın küresel enerji sistemindeki kırılgan konumunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu kriz, bölgenin yalnızca daha güçlü enerji altyapısına değil, aynı zamanda daha etkili kurumsal koordinasyon mekanizmalarına ve çeşitlendirilmiş diplomatik stratejilere de acilen ve elzem derecede ihtiyaç duyduğunu ispatlamıştır. ASEAN'ın bu krizden çıkaracağı en önemli somut ders ise bireysel çözümlerin bölgesel sorunlara yanıt olamayacağı ve kolektif hareket kapasitesinin artık bir tercih değil zorunluluk olduğu gerçeğidir. Bu ise ASEAN'ın yapısal olarak tekrar kendini konumlandırmasının gerekliliğini gözler önüne sermektedir.

Kaynakça

- Al Jazeera. (2026). *Southeast Asia shuts offices, limits travel as oil crisis deepens*. [Erişim Tarihi: 12 Mart 2026] <https://www.aljazeera.com/news/2026/3/12/southeast-asia-shuts-offices-limits-travel-as-oil-crisis-deepens>
- Agency for Natural Resources and Energy [ANRE]. (2024). *FY2023 energy supply and demand report (preliminary report)*. Ministry of Economy, Trade and Industry. [Erişim Tarihi: 22 Kasım 2024] https://www.meti.go.jp/english/press/2024/1122_003.html
- Atlantic Council Experts. (2026). *How the Iran war could shift energy policies around the world*. Atlantic Council. [Erişim Tarihi: 3 Nisan 2026] <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/how-the-iran-war-could-shift-energy-policies-around-the-world/>
- Badawi, H. (2025). China's string of pearls strategy: Asserting maritime dominance in the Indian Ocean. *International Journal of Politics and Security*, 7(1), 1–19. <https://doi.org/10.53451/ijps.1527457>
- Bangkok Post. (2026). *Baht may fall to 35 per dollar if war persists*. [Erişim Tarihi: 28 Mart 2026] <https://www.bangkokpost.com/business/general/3220425/baht-may-fall-to-35-per-dollar-if-war-persists>
- Bin Tariq, A., Ali, R. M., & Kiran, M. (2025). Geopolitical power struggle and security dilemma in Strait of Hormuz: Implications on Saudi-Iran rivalry and regional order. *Al-Marsoos*, 3(2), 1–15.
- Blythe, J., Shrestha, S., & Teng, P. (2026, March 20). *Securing ASEAN's food resilience amidst the Middle East conflict*. S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS). [Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2026] <https://rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/securing-aseans-food-resilience-amidst-the-middle-east-conflict/>
- BNN Bloomberg. (2026). *Iran war pushes countries into energy triage as they conserve power and curb soaring prices*. [Erişim Tarihi: 19 Mart 2026] <https://www.bnnbloomberg.ca/business/2026/03/17/iran-war-pushes-countries-into-energy-triage-as-they-conserve-power-and-curb-soaring-prices/>
- Chan, L. (2026). *Indonesia: Rupiah faces pressure from oil and risk-off sentiment*. MUFG Research. [Erişim Tarihi: 13 Mart 2026] <https://www.mufgresearch.com/fx/indonesia-rupiah-faces-pressure-from-oil-and-risk-off-sentiment-3-march-2026/>
- Cherp, A. ve Jewell, J. (2014). The concept of energy security: Beyond the four As. *Energy Policy*, 75, 415–421. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.09.005>

- Chester, L. (2009). Conceptualising energy security and making explicit its polysemic nature. *Energy Policy*, 38(2), 887–895. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2009.10.039>
- Delgado, A. L. ve Ghosal, A. (2026). *Iran war pushes Asian nations into energy triage as they conserve power*. PBS NewsHour. [Erişim Tarihi: 17 Mart 2026] <https://www.pbs.org/newshour/amp/world/iran-war-pushes-asian-nations-into-energy-triage-as-they-conserve-power>
- Do, T. N., Burke, P. J., Nguyen, H. N., Overland, I., Suryadi, B., Swandaru, A. ve Yurnaidi, Z. (2021). Vietnam's solar and wind power success: Policy implications for the other ASEAN countries. *Energy for Sustainable Development*, 65, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.esd.2021.09.002>
- Dumalag, G. ve Esmael, L. K. (2026). *No price drop soon despite Hormuz pass for PH-bound oil*. Philippine Daily Inquirer. [Erişim Tarihi: 5 Nisan 2026] <https://newsinfo.inquirer.net/2207014/no-price-drop-soon-despite-hormuz-pass-for-ph-bound-oil>
- EIA (2024). *Strait of Hormuz*. U.S. Energy Information Administration. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- IEA (2025). *Strait of Hormuz*. International Energy Agency. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- EIA. (2026). *Short-term energy outlook: Global oil markets*. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php
- Esmael, A. A., Abbas, F. S., & Hamzah, M. K. (2020). The strategic importance of the Strait of Hormuz and its impact on the Iranian-American conflict. *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 12(1), 335–345.
- FAO. (2026). *FAO Food Price Index up for third consecutive month largely on rising vegetable oil prices*. Food and Agriculture Organization. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] <https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-food-price-index-up-for-third-consecutive-month-largely-on-rising-vegetable-oil-prices/en>
- Friedman, N. (1989, May). The Vincennes incident. *U.S. Naval Institute Proceedings*, 115(5), 72–79.
- Gholizadeh, A., Madani, S., & Saneinia, S. (2020). A geoeconomic and geopolitical review of Gwadar Port on belt and road initiative. *Maritime Business Review*, 5(4), 335–349. <https://doi.org/10.1108/MABR-11-2019-0051>
- GIS Reports. (2026). *Geoeconomic risks cloud Southeast Asia's energy future*. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] <https://www.gisreportsonline.com/r/southeast-asia-energy-future/>
- GMA News. (2026). *How much have fuel prices increased since the Middle East war began on February 28?*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.gmanetwork.com/news/money/economy/982088/pump-price-increase-middle-east-war/story/>
- GPP (2026). *Gasoline prices in Asia, May 25, 2026*. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] https://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/Asia/
- Hale, E. (2026). *After Strait of Hormuz opens, turmoil would still last months, analysts say*. Al Jazeera. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.aljazeera.com/news/2026/3/31/after-strait-of-hormuz-opens-turmoil-would-still-last-months-analysts-say>
- Herz, J. H. (1950). Idealist internationalism and the security dilemma. *World Politics*, 2(2), 157–180. <https://doi.org/10.2307/2009187>
- Hinz, J., Mahlkow, H., Sogalla, R. ve Willmann, G. (2026). *The cost of closing the Strait of Hormuz: Energy bottlenecks and global food security* (Kiel Policy Brief No. 206). Kiel Institute for the World Economy. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026]

- 15 Nisan 2026] <https://www.kielinstitut.de/publications/the-cost-of-closing-the-strait-of-hormuz-energy-bottlenecks-and-global-food-security-19613/>
- Huang, D., Wang, S., Loughney, S., & Wang, J. (2022). Evolutionary game model of strategic maritime transport passages: A case of the Strait of Hormuz. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(3), 1-18. <https://doi.org/10.3390/jmse10030346>
- Hunt, L. (2026). *Myanmar's military on the back foot over fuel shortages*. The Diplomat. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://thediplomat.com/2026/03/myanmars-military-on-the-back-foot-over-fuel-shortages/>
- Interesse, G. (2026). *The Strait of Hormuz crisis: What the Iran conflict means for energy, shipping, and business in the Middle East*. Middle East Briefing. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.middleeastbriefing.com/news/strait-of-hormuz-crisis-iran-conflic-energy-business/>
- International Energy Agency [IEA]. (2022). *Southeast Asia energy outlook 2022*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.iea.org/reports/southeast-asia-energy-outlook-2022>
- International Energy Agency [IEA]. (2024). *Singapore: Oil*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.iea.org/countries/singapore/oil>
- International Energy Agency [IEA]. (2026). *Oil market report – March 2026*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026>
- J.P. Morgan. (2026). *US–Israel military operation against Iran: Are markets on edge?*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.jpmorgan.com/insights/global-research/commodities/iran-us-tensions-market-effec>
- Jervis, R. (1978). Cooperation under the security dilemma. *World Politics*, 30(2), 167–214. <https://doi.org/10.2307/2009958>
- Jeyaretnam, M. (2026). *How Trump's war with Iran is impacting Asia's economy—and why that matters for the world*. Time. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://time.com/article/2026/03/16/us-israel-iran-war-trump-asia-economy-oil-energy-inflation-recession>
- Khan, A., Shi, C., & Ali, F. (2024). An integrated approach to strengthening maritime security: A case study of Gwadar Port of Pakistan. *Marine Development*, 2(1), 1-16. <https://doi.org/10.1007/s44312-024-00027-0>
- Khan, A., Shi, C., & Ali, F. (2025). Gwadar as a strategic alternative to the Strait of Hormuz: Assessing China's long-term energy security and trade routes. *East Asia*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1007/s12140-025-09462-2>
- Khatoon, S., Khan, H., & Shafi, N. (2024). China's geostrategic interests in the Indian Ocean region: Implications for regional security and Sino-Indian relations. *Global Strategic & Security Studies Review*, IX(II), 1–12. [https://doi.org/10.31703/gsssr.2024\(IX-II\).01](https://doi.org/10.31703/gsssr.2024(IX-II).01)
- Khmer Times. (2026). *Fuel prices rise amid Middle East war*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.khmertimeskh.com/501861554/fuel-prices-rise-amid-middle-east-war/>
- Kimura, S., Morikawa, T. ve Phoumin, H. (Ed.). (2017). *Oil supply resilience in ASEAN* (ERIA Research Project Report FY2016, No. 03). Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. https://www.eria.org/RPR_FY2016_03.pdf
- Kyal, N. (2026). *Global oil and natural gas shortages and Myanmar*. MoeMaKa in English. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://moemaka.net/eng/2026/04/global-oil-and-natural-gas-shortages-and-myanmar/>
- Laotian Times. (2026). *Lao government secures 14 million liters of diesel to address fuel shortage*. [Erişim Tarihi: 14 Nisan 2026] <https://laotiantimes.com/2026/03/25/lao-government-secures-14-million-liters-of-diesel-to-address-fuel-shortage>

- Lloyd's List. (2026). *Iran attacks prompt Red Sea rethink as box shipping exits Strait of Hormuz*. [Erişim Tarihi: 13 Nisan 2026] <https://www.lloydslist.com/LL1156478/Iran-attacks-prompt-Red-Sea-rethink-as-box-shipping-exits-Strait-of-Hormuz>
- Lott, A., & Kawagishi, S. (2022). The legal regime of the Strait of Hormuz and attacks against oil tankers: Law of the sea and law on the use of force perspectives. *Ocean Development & International Law*, 53(2–3), 123–146. <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158>
- Malay Mail. (2026a). *Anwar slams Israeli-US attack on Iran as 'vile attempt' to derail negotiations, warns region 'at the edge of catastrophe'*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2026/02/28/anwar-slams-israeli-us-attack-on-iran-as-vile-attempt-to-derail-negotiations-warns-region-at-the-edge-of-catastrophe/210776>
- Malay Mail. (2026b). *Anwar: Malaysia, Singapore concerned over Strait of Hormuz closure amid West Asia conflict*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2026/03/26/anwar-malaysia-singapore-concerned-over-strait-of-hormuz-closure-amid-west-asia-conflict/213881>
- Malay Mail. (2026c). *Economy minister says Strait of Hormuz closure could drive up oil, LNG prices*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2026/03/03/economy-minister-warns-strait-of-hormuz-closure-could-drive-up-oil-lng-prices/211130>
- Maligro, T. (2026). *Philippine peso slides to record-low P60 vs US dollar*. Rappler. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.rappler.com/business/philippine-peso-slides-record-low-vs-united-states-dollar/>
- Manifold Times. (2026). *In-depth: Singapore bunkering sector clarifies uncertainty, copes with supply disruptions*. [Erişim Tarihi: 15 Nisan 2026] <https://www.manifoldtimes.com/news/in-depth-singapore-bunkering-sector-clarifies-uncertainty-copes-with-supply-disruptions>
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The tragedy of great power politics*. W.W. Norton & Company.
- Middle East Council on Global Affairs [MECGA]. (2026). *Asia and the Iran conflict: Energy vulnerability and the imperative for action*. [Erişim Tarihi: 14 Nisan 2026] <https://mecouncil.org/publication/asia-and-the-iran-conflict-energy-vulnerability-and-the-imperative-for-action/>
- Middle East Forum. (2026). *America's military buildup around Iran: What we know and what it means*. [Erişim Tarihi: 9 Nisan 2026] <https://www.meforum.org/mef-reports/americas-military-buildup-around-iran-what-we-know-and-what-it-means>
- Mobley, R. A. (2022). Deterrence without escalation: Fresh insights into U.S. decisionmaking during Operation Earnest Will. *Joint Force Quarterly*, 106, 71–81.
- Navias, M. S., & Hooton, E. R. (1996). *Tanker wars: The assault on merchant shipping during the Iran-Iraq conflict, 1980–1988*. I.B. Tauris.
- Nguyen, D. (2026). *Iran conflict drives Vietnam gasoline prices up by 7%*. VnExpress International. [Erişim Tarihi: 11 Nisan 2026] <https://e.vnexpress.net/news/business/markets/iran-conflict-drives-vietnam-gasoline-prices-up-by-7-5049071.html>
- Pambudi, N. A. (2018). Geothermal power generation in Indonesia, a country within the ring of fire: Current status, future development and policy. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 81, 2893–2901. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2017.06.096>
- Rachman, J. (2026). *Southeast Asia's energy emergency begins*. Foreign Policy. [Erişim Tarihi: 7 Nisan 2026] <https://foreignpolicy.com/2026/03/31/southeast-asias-energy-emergency-begins/>

- Ramadhani, R. ve Marzaman, A. (2024). Maritime stability in the Strait of Hormuz: Challenges, global impacts, and multilateral diplomacy. *Hypothesis: Multidisciplinary Journal of Social Sciences*, 3(2), 81–96. <https://doi.org/10.62668/hypothesis.v3i02.1293>
- Rappler. (2026). *US-Israel vs Iran war: How global oil supply disruptions impact the Philippines*. [Erişim Tarihi: 17 Nisan 2026] <https://www.rappler.com/philippines/gulf-crisis-impact-disruptions-global-oil-supply/>
- Reuters. (2011). *Shutting Strait 'easy as drinking water': Iran*. Emirates 24|7. [Erişim Tarihi: 3 Nisan 2026] <https://www.emirates247.com/business/shutting-strait-easy-as-drinking-water-iran-2011-12-29-1.434975>
- Rodrigue, J.-P. (2004). Straits, passages and chokepoints: A maritime geostrategy of petroleum distribution. *Cahiers de Géographie du Québec*, 48(135), 357–374. <https://doi.org/10.7202/011797ar>
- SAYS. (2026). *We produce our own oil, so why is the Strait of Hormuz closure such a big problem for Malaysia?*. [Erişim Tarihi: 8 Nisan 2026] <https://says.com/my/news/we-produce-our-own-oil-so-why-is-the-strait-of-hormuz-closure-such-a-big-problem-for-malaysia>
- Seraji, S. ve Mahmoudi Lamooki, M. (2018). A survey of the strategic importance of the Strait of Hormuz in the Middle East, with an emphasis on Iran's role in maintaining its security. *International Journal of Political Science*, 8(3), 71–78. <https://oiccpres.com/ijs/article/view/7556>
- Shepard, J. U., & Pratson, L. F. (2020). Maritime piracy in the Strait of Hormuz and implications of energy export security. *Energy Policy*, 140, 111379. 1-69. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111379>
- Strangio, S. (2026). *In Southeast Asia, the scramble for energy is on*. The Diplomat. [Erişim Tarihi: 13 Nisan 2026] <https://thediplomat.com/2026/03/in-southeast-asia-the-scramble-for-energy-is-on/>
- Tang, S. (2009). The security dilemma: A conceptual analysis. *Security Studies*, 18(3), 587–623. <https://doi.org/10.1080/09636410903133050>
- Temiz, S. (2024). *ASEAN Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (Siyasi Yapısı ve Gelişimi)*. Berikan Yayınları.
- Temiz, S., Akaras Iğdır, A. ve Altun, Ö. (2026). *ASEAN'ın Doğuşu: Bölgeselcilik Mefkuresinde İlk Evre*. Berikan Yayınları.
- Thangavelu, S. M., Ing, L. Y. ve Urata, S. (2015). Assessing energy security using indicator-based analysis: The case of ASEAN member countries. *Social Sciences*, 4(4), 1269–1284. <https://doi.org/10.3390/socsci4041269>
- The Edge Malaysia. (2026). *Iran war and Hormuz blockade test Malaysia's supply chain and fuel resilience*. [Erişim Tarihi: 5 Nisan 2026] <https://theedgemaalaysia.com/node/796527>
- The Jakarta Post. (2026a). *Pressure grows for Indonesia to quit Board of Peace amid US-Israel war against Iran*. [Erişim Tarihi: 10 Nisan 2026] <https://www.thejakartapost.com/world/2026/03/04/pressure-grows-for-indonesia-to-quit-board-of-peace-amid-us-israel-war-against-iran.html>
- The Jakarta Post. (2026b). *Analysis: Strait of Hormuz blockade exposes Indonesia's energy vulnerabilities*. [Erişim Tarihi: 16 Nisan 2026] <https://www.thejakartapost.com/opinion/2026/03/17/analysis-strait-of-hormuz-blockade-exposes-indonesias-energy-vulnerabilities.html>
- The Nation. (2026). *Govt orders all foreign fuel retailers to freeze diesel price*. [Erişim Tarihi: 4 Nisan 2026] <https://www.nationthailand.com/news/general/40063264>
- The Star. (2026a). *Petrol price drop will be delayed*. [Erişim Tarihi: 18 Nisan 2026] <https://www.thestar.com.my/news/nation/2026/04/10/petrol-price-drop-will-be-delayed>

- The Star. (2026b). *Hormuz Strait risks could push up Malaysia's energy costs, says Economy Minister*. [Erişim Tarihi: 6 Nisan 2026] <https://www.thestar.com.my/news/nation/2026/03/03/hormuz-strait-risks-could-push-up-malaysias-energy-costs-says-economy-minister>
- The Straits Times. (2026). *A forgotten crisis explains today's oil shock and Asia's likely next steps*. Magzter. [Erişim Tarihi: 12 Nisan 2026] <https://www.magzter.com/stories/newspaper/The-Straits-Times/A-FORGOTTEN-CRISIS-EXPLAINS-TODAYS-OIL-SHOCK-AND-ASIAs-LIKELY-NEXT-STEPS>
- Tullo, A. (2026). *Iran war hits the chemical sector*. Chemical & Engineering News. [Erişim Tarihi: 2 Nisan 2026] <https://cen.acs.org/business/petrochemicals/Iran-war-hits-chemical-sector/104/web/2026/03>
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of international politics*. McGraw-Hill.
- World Bank. (2023). *Employment in agriculture (% of total employment)*. World Bank Open Data. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] <https://data.worldbank.org/indicator/SL.AGR.EMPL.ZS>
- World Bank. (2023). *Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP)*. World Bank Open Data. [Erişim Tarihi: 8 Haziran 2026] <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS>
- World Bank. (2026a). *Commodity Markets Outlook April 2026*. World Bank Group. [Erişim Tarihi: 7 Haziran 2026] <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/04/28/commodity-markets-outlook-april-2026-press-release>
- World Bank. (2026b). *Fertilizer prices surge as Strait of Hormuz disruptions tighten supplies*. World Bank Blogs. [Erişim Tarihi: 7 Haziran 2026] <https://blogs.worldbank.org/en/opendata/fertilizer-prices-surge-as-strait-of-hormuz-disruptions-tighten->
- World Bank. (2026c). *Food security update*. World Bank Group. [Erişim Tarihi: 7 Haziran 2026] <https://www.worldbank.org/en/topic/agriculture/brief/food-security-update>

Extended Abstract

The global energy order has long rested upon the uninterrupted functioning of a handful of maritime chokepoints, among which the Strait of Hormuz occupies a singularly critical position. Carrying approximately twenty percent of daily global oil consumption and nearly a quarter of liquefied natural gas trade, this narrow waterway constitutes not merely a logistical artery but a strategic fulcrum upon which the economic stability of energy-importing regions precariously rests. The escalation of the Iran–Israel conflict in February 2026, culminating in coordinated strikes against Iranian civilian, military, and nuclear infrastructure, transformed a long-theorized risk scenario into a tangible geopolitical reality. The de facto closure of the strait brought daily tanker traffic to a near standstill and triggered what the International Energy Agency characterized as the largest single supply disruption in the modern history of the global oil market. Against this backdrop, the present study investigates the multidimensional repercussions of the crisis on the economies of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN).

The analytical architecture of the study rests upon three interrelated pillars: neorealist international relations theory, the chokepoint cascade mechanism, and energy security theory. Mearsheimer’s offensive realism and Waltz’s defensive realism jointly illuminate why regional actors—most notably Iran and Saudi Arabia—have rendered the Strait of Hormuz a site of perpetual securitization, while the concept of the security dilemma explains the self-reinforcing spiral of militarization in the Gulf. Complementing this geopolitical lens, the chokepoint cascade framework developed by Hinz and colleagues captures the transmission mechanism through which a disruption in hydrocarbon flows reverberates through petrochemical production, fertilizer supply, and ultimately food prices. This theoretical synthesis enables the study to transcend the narrow confines of conventional energy security analysis and situate the crisis within a broader matrix of structural interdependencies.

The study adopts a qualitative, multi-case analytical approach, drawing upon primary sources including governmental statements, international agency reports, and sectoral data, alongside an extensive secondary literature. It examines the crisis through three guiding research questions: how the closure reshapes ASEAN energy security, how the cascading shock propagates through agricultural and industrial sectors, and how the emergence of alternative routes—most notably China’s Gwadar corridor—reconfigures ASEAN’s dependency structure.

The empirical analysis yields several interlocking findings. First, ASEAN economies exhibit markedly heterogeneous yet uniformly severe vulnerabilities. The Philippines, importing nearly ninety percent of its crude oil from the Middle East, was compelled to declare a national energy emergency, while Thailand imposed price ceilings on diesel and prohibited petroleum exports beyond its immediate neighbors. Vietnam suspended fuel taxes and curtailed aviation capacity; Indonesia faced a ballooning subsidy burden as the fiscal assumptions underlying its 2026 budget collapsed. Singapore, as the world’s second-largest refining hub, experienced an acute operational shock and, in a notable

departure from its traditional diplomatic posture, signed a bilateral energy security agreement with Australia while openly calling upon China to assume greater regional responsibility. Malaysia, despite its status as a net energy exporter, proved structurally vulnerable owing to the configuration of its refineries, which were calibrated for imported Gulf crude. The least developed ASEAN members—Myanmar, Laos, and Cambodia—bore the harshest burden, lacking both fiscal capacity and policy instruments to absorb the shock.

Second, the crisis confirmed the empirical validity of the chokepoint cascade thesis. Disruptions in Iranian methanol capacity and damage to Qatar's Ras Laffan complex tightened global urea and hydrocarbon derivative markets, thereby elevating agricultural input costs across the region at the very moment when Northern Hemisphere planting seasons demanded peak fertilizer availability. Third, ASEAN's response was characterized by institutional fragmentation: member states pursued divergent, at times mutually contradictory, national measures, exposing the inadequacy of existing regional coordination mechanisms such as the ASEAN Power Grid and energy cooperation agreements.

The study's original contribution to the literature resides in its adaptation of the chokepoint cascade perspective—linking energy security with food security—to the ASEAN context, and in its reframing of the Hormuz crisis not as an exceptional contingency but as the manifestation of long-standing structural neglect within the regional architecture. It further highlights how China's strategic cultivation of Iranian ties and its Gwadar-centered diversification strategy reshape the geopolitical terrain upon which ASEAN must navigate, potentially substituting one form of dependency for another.

The study concludes that ASEAN's vulnerability is neither incidental nor exclusively the product of exogenous shocks; rather, it reflects an accumulated failure to construct resilient institutional, infrastructural, and diplomatic capacities. It proposes a multilateral framework encompassing coordinated energy and fertilizer reserves, the operationalization of the ASEAN Power Grid, the establishment of an Energy Solidarity Fund, and a more transparent engagement with Gulf states. The 2026 Hormuz crisis thus constitutes both a diagnostic moment revealing ASEAN's structural fragilities and an imperative for collective action, demonstrating that individual responses can no longer suffice in addressing regional challenges of such magnitude.