

LOJİSTİK ÜLKE RAPORU - ÜRDÜN

1. ÜLKENİN DIŞ TİCARETİNDE KULLANDIĞI TAŞIMA MODLARI

Ürdün; kuzey ve güney (AB ve Türkiye – Suudi Arabistan ve Körfez Ülkeleri) ile doğu ve batı (Kuzey Afrika, Mısır – Irak, İran, Asya) arasında önemli bölgesel ve uluslararası eşya taşımacılığı güzergâhlarının kavşağında yer almaktadır. Ürdün'ün mevcut konumu, lojistik endüstrisini hayati bir sektör ve Ürdün ekonomisinin önemli bir bileşeni haline getirmektedir.

2023 yılı verilerine göre, Ürdün'de ulaştırma sektörü GSYH'nin %5,3'ünü oluşturmakta ve toplam iş gücünün %5,9'unu istihdam etmektedir.

Ürdün'de dış ticaret taşımacılığı temel olarak kara, deniz ve hava olmak üzere üç ana taşıma modelinden oluşmaktadır. Ürdün Ulaştırma Bakanlığı'nın yakın zamanda yaptığı bir araştırmaya göre, Ürdün'ün dış ticaret akışının yaklaşık %70-75'i, ülkenin güneyinde yer alan Kızıldeniz'deki tek deniz limanı olan Akabe Bölgesi'nde gerçekleşmektedir.

Bölgesel ticarete ise ürünlerin sevkiyatı; komşu ülkelerden Ürdün'e, Ürdün dışına veya Ürdün üzerinden transit nakliyesi çoğunlukla karayolu taşımacılığı modeline bağlı olarak gerçekleştirilmekte olup, Krallığın; Suudi Arabistan, Irak, Suriye, Filistin ve İsrail'e ve bu ülkelerden kara tarafındaki sınır geçişleri ulusal karayolu sistemine entegre bir şekilde gelişmiştir.

Ürdün'de demiryolu taşımacılığının kısıtlı bir rolünün olması ve yurt içi yük taşımacılığıyla sınırlı kalması nedeniyle dış ticaret lojistiğinde bu taşıma modu alternatif olarak değerlendirilememektedir. Demiryolu taşımacılığı özelinde Ürdün'de, Osmanlı İmparatorluğu'nun 20. yüzyılın başında inşa ettiği Hicaz demiryolunun bir parçası olan, dar hatlı tarihi bir demiryolu hattı bulunmaktadır. Söz konusu hat üzerinde yerel turistik seferler yapılmaktadır. Ayrıca, bu hattın güney bölümü, Akabe Limanı'nı Krallığın güneyindeki fosfat madenlerine bağlamakta, bu madenlerden limana demiryolu aracılığıyla sevkiyat yapılabilir.

Hava taşımacılığı modeline göre ise, Ürdün'de faaliyet gösteren üç uluslararası havalimanı; Amman'da Kraliçe Alia Uluslararası Havalimanı, Akabe'de Kral Hüseyin Uluslararası Havalimanı ve Amman Sivil Havalimanı (Marka Havalimanı) bulunmaktadır. Ürdün'e ve Ürdün'den uzun mesafe dış ticaret taşımacılığı, esas olarak Amman'ın güneyinde bulunan Kraliçe Alia Uluslararası Havaalanı tarafından yönetilmekte olup diğer havalimanları bu anlamda kısıtlı bir rol üstlenmektedir.

Dolayısıyla, dış ticarete ürünlerin Ürdün'e giriş, çıkış ve transit işlemleri büyük ölçüde deniz ve kara taşımacılığı modlarına bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Aşağıda yer alan tablolarda Ürdün'deki ilgili kurum ve kuruluşların istatistiklerine göre taşımacılık faaliyetlerine ilişkin veriler gösterilmektedir.

Tablo (1): Ürdün Gümrük Noktalarındaki Kamyon Hareketi (2019-2022)

Yıl	Çıkış Sayısı	Giriş Sayısı	Toplam
2019	218,488	315,267	633,755
2020	262,087	271,150	533,237
2021	313,139	334,579	647,718
2022	443,501	464,774	908,275

Kaynak: Ürdün Gümrük İdaresi

Tablo (2): Akabe Limanı'ndaki Toplam Kargo Elleçleme Hareketi (2019-2022 Dönemi Ton Cinsinden)

Yıl	2019	2020	2021	2022
İthalat Hacmi/ Ton	10,903,998	9,857,239	10,075,276	11,341,397
Büyüme Oranı (%)	-2%	-10%	2%	12%
İhracat Hacmi / Ton	9,459,947	9,054,659	9,900,712	11,518,816
Büyüme Oranı (%)	9%	-4%	9%	16%

Kaynak: Akabe Liman Yönetimi

Tablo (3): Akabe Limanı'na Giriş Yapan Gemilerin Hareketi

Yıl	2019	2020	2021	2022
Gemi Sayısı	2097	1578	1845	1424
Büyüme Oranı (%)	-8%	-4%	17%	-23%

Kaynak: Akabe Liman Yönetimi

Tablo (4): Ürdün'deki 3 Havalimanının Tamamında Ton Cinsinden Gelen / Giden Kargo ve Hava Posta Hareketi (2019-2022)

Yıl	2019		2020		2021		2022	
Tür	<u>Kargo</u>	<u>Posta</u>	<u>Kargo</u>	<u>Posta</u>	<u>Kargo</u>	<u>Posta</u>	<u>Kargo</u>	<u>Posta</u>
Giriş	62,207	899	30,050	176	35,494	677	40,209	998
Çıkış	43,832	641	19,651	135	24,720	601	27,859	573
Toplam	106,039	1,540	49,701	311	60,214	1,278	68,068	1,571

Kaynak: Ürdün Sivil Havacılık Kurumu

2. LOJİSTİK ALTYAPISI

a. Karayolu, Denizyolu, Demiryolu ve Havayolu Altyapısına İlişkin Bilgiler

Ürdün diğer gelişen ülkelerle karşılaştırılabilecek bir ulaştırma endüstrisine sahip gibi görünse de sektörün ayrıntılarına inildiğinde Ürdün'deki ulaştırma endüstrisinin; kurumlar, şirketler ve işletmelerden oluşan karmaşık bir yapıdan oluştuğu anlaşılmaktadır.

Sektörün her taşımacılık modu içerisinde aşağıda yer alan kategoriler ayırt edilebilmektedir:

- Altyapı, hizmetler, bakım vb. işleri planlayan ve yöneten yetkililer
- Düzenleyici makamlar veya organlar
- Altyapı geliştirme şirketleri
- Altyapı bakım ve işletme organları (kamu kurumları ve özel şirketler)
- Yük taşımacılığı operatörleri
- Ekonomik yapının temsilcileri (Odalar ve Dernekler)

Ayrıca, ulaştırma ve lojistik alanında ulusal düzeyde yine bazı sektörlerden, taşıma modlarından veya altyapı çalışmalarının belli bir bölümünden farklı bakanlıklar sorumludur. Örneğin; Ulaştırma Bakanlığı, demiryolu taşımacılığı, sivil havacılık ve deniz taşımacılığından sorumlu iken, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ise karayolu taşımacılığından sorumlu, ancak toplu taşıma operasyonları ve yük taşımacılığından sorumlu bulunmamaktadır. Planlama ve Uluslararası İşbirliği Bakanlığı, Enerji Bakanlığı, Sanayi, Ticaret ve Tedarik Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı sektörün diğer bazı alanlarında düzenleme yapmaya yetkili diğer bakanlıklar olarak yer almaktadır.

İlaveten, strateji ve politikaların uygulanmasından ve ilgili sistemlerin işleyişinden aşağıda yer alan farklı düzenleyici kurum ve kuruluşlar sorumludur:

- Kara Taşımacılığı Düzenleme Komisyonu (Land Transport Regulatory Commission-LTRC), karayollarındaki yük taşımacılığından sorumludur.
- Sivil Havacılık Düzenleme Komisyonu (Civil Aviation Regulatory Commission), Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan politikaların yürütülmesinden ve ticari

hava taşımacılığı politikası da dahil olmak üzere sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur.

- Ürdün Denizcilik Otoritesi (Jordan Maritime Authority), denizcilik sektörünün düzenlenmesi, denetlenmesi ve geliştirilmesinden, özel sektörün rolünün geliştirilmesinden, rekabetin teşvik edilmesinden, çevrenin korunmasından ve deniz güvenliği standartlarından sorumludur.
- Akabe Demiryolu Şirketi, 22 km uzunluğundaki demiryolu ağının güney kısmındaki madenlerden sadece fosfat ve diğer madencilik ürünlerinin Akabe Limanı'na taşınmasından sorumludur.
- Ürdün Hicaz Demiryolu, 210 km uzunluğundaki demiryolunun kalan bölümlerinin altyapı ve hizmetlerini gerçekleştirmektedir.

Ürdün lojistik sektöründeki temel yapı, ana ulaşım modlarına karşılık gelen aşağıdaki sektörlerden oluşur:

- Karayolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Denizyolu taşımacılığı

i. Karayolu taşımacılığı

Ürdün'ün karayolu ağı 8.515 km uzunluğundadır. Ulaşım ağının 3.376 km.si otoyol, 2.031 km.si tali yol ve 2.906 km.si kırsal yoldan oluşmaktadır. 2002 yılından bu yana 25 yıllık bir planlama çerçevesinde, karayolu ağının ülke çapında genişletilmesi ve büyük şehirler arasında bağlantının sağlanması yönünde önemli adımlar atılmaktadır.

Karayolu taşımacılığında yer alan ana kurumlar Ulaştırma Bakanlığı ile Kara Taşımacılığı Düzenleme Komisyonu'dur. Bakanlık, geliştirilen politikaların uygulanmasından sorumludur. Özel sektörün rolünün artırılması, yatırımların çekilmesi, ulaştırma sektörünün verimliliğinin artırılması ve güvenlik standartlarının belirlenmesi gibi görevleri mevcuttur. Kara Taşımacılığı Düzenleme Komisyonu'nun sorumlulukları arasında ise; genel kara taşımacılığı politikasının uygulanması, karayolu taşımacılığı hizmetleri ağı, tesisleri ve güzergahları için gerekli planların

geliştirilmesi, tesislerinin işletilmesi, lisans ve izinlerin verilmesi, taşıyıcıların sınıflandırılması, bireysel kamyon sahipleri ve ağır yük taşımacılığına ilişkin ruhsatlandırma ve bu tür taşımalara ilişkin prosedürlerin yerine getirilmesi gibi faaliyetler yer almaktadır.

Güncel verilere göre, Ürdün'de %78'i bireylere ait olmak üzere 20.700'ün üzerinde ağır vasıta çalışmakta ve çoğunluğu konteyner ve ham petrol taşımacılığı yapan 253 adet lisanslı karayolu yük taşımacılığı şirketi bulunmaktadır.

ii. Havayolu taşımacılığı

Ürdün'de hali hazırda ikisi Amman'da ve biri Akabe'de olmak üzere üç havaalanı bulunmakta olup, yolcu ve hava kargo trafiğinin önemli bir bölümü Ürdün'ün en büyük havaalanı olan Kraliçe Alia Uluslararası Havaalanı'nda gerçekleştirilmektedir. Kraliçe Alia Uluslararası Havaalanı, 2007 yılından bu yana "Airport International Group" isimli firma tarafından 25 yıllık yap-işlet-devret (YİD) sözleşmesi kapsamında işletilmektedir. Havalimanının yolcu kapasitesi 2016 yılında 9 milyon iken, rehabilitasyon ve genişletme çalışmalarının ardından günümüzde kapasite 12 milyona kadar çıkarılmıştır. 2023 yılında yaklaşık 70 bin uçuş gerçekleştirilmiş olup, yolcu sayısı 8 milyona kadar ulaşmıştır.

Tamamen kamu iştiraki olan "Ürdün Havalimanları Şirketi", Ürdün'deki tüm havalimanı yatırımlarından sorumludur. Ayrıca, Amman Sivil Havalimanı'nın tüm operasyonel ve yönetsel sorumluluğunu üstlenmektedir. Sivil Havacılık Düzenleme Komisyonu tarafından yetkilendirilen "Akabe Havalimanları Şirketi" ise Akabe'de bulunan Kral Hüseyin Uluslararası Havalimanı'nın işletmesini gerçekleştirmektedir.

Sivil Havacılık Düzenleme Komisyonu, Sivil Havacılık Kanunu'nun yasal çerçevesi dahilinde hükümetin hava taşımacılığı politikasını uygulamakla sorumludur. Komisyonun temel hedefleri arasında Ürdün'ün uluslararası havacılık sistemine entegrasyonuna ilişkin süreçlerin kolaylaştırılması ve havayolu bağlantılarının genişletilmesi yer almaktadır. Ücret ve tarifeler, Komisyon tarafından gerçekleştirilen hizmetler esas alınarak tahsil edilmektedir. Bu hizmetler; lisans, izin ve sertifikaların verilmesi, Ürdün Sivil Havaalanları ve hava navigasyon tesislerinin işletilmesi gibi faaliyetleri içermektedir.

iii. Denizyolu taşımacılığı

Ürdün'de denizcilik sektörü 1972 tarihli Deniz Ticaret Kanunu çerçevesinde düzenlenmekte olup, Ürdün Denizcilik Komisyonu tarafından yönetilmektedir. Komisyonun; deniz taşımacılığını düzenleme, denetleme ve geliştirme yetkisi bulunmakta, gemi acenteleri (hem liman acenteleri hem de nakliye hatlarının temsilcileri) Komisyon tarafından lisanslanmaktadır. Komisyon aynı zamanda Ürdün bayrağını taşıyan gemilerin tescilinden de sorumludur. Denizyolu taşımacılığı ve yan hizmetler %50 oranında yabancı sermaye tavanına tabidir. Kayıt ücreti Ürdün bandıralı gemiler için geminin yaşına, verdiği hizmete ve net kayıtlı tonaja göre değişiklik göstermektedir,

Ürdün'ün en önemli deniz bağlantı noktası olan Akabe Bölgesi, ülkenin güneyinde, Kızıldeniz'in kuzey ucunda yer almaktadır. Bölgeye hava, kara ve deniz yoluyla ulaşım imkanı bulunmaktadır. Tüm önemli havalimanlarından Ürdün'ün başkenti Amman'a veya Akabe'deki Kral Hüseyin Uluslararası Havalimanı'na doğrudan uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Akabe'ye hizmet veren havayolları arasında Türk Havayolları, Royal Jordanian, Norveç, Ryan Air, EasyJet, Nord Wind ve Ural Air gibi düzenli ve charter uçuşlar bulunmakla birlikte, Gazze'deki devam eden savaş nedeniyle havayolu şirketlerinin büyük çoğunluğu seferlerini askıya almıştır. Hali hazırda, yalnızca Türk Havayolları tarafından doğrudan veya Amman aktarmalı seferler sürdürülmektedir.

b. Önemli Limanlar, Lojistik ve Ticaret Merkezleri

Ürdün, sınırlarını Suudi Arabistan, Irak, Suriye, İsrail ve Filistin ile paylaşmaktadır. Kızıldeniz'deki Akabe Körfezi'nin ağzında yer alan Akabe Limanı Ürdün'ün tek büyük limanıdır. Akabe yüzyıllardır Asya, Orta Doğu, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan ticaret yollarının kesiştiği önemli bir kavşak ve ticaret merkezi olmuştur. Ürdün, Akabe Körfezi'nin kuzeyinden güneyine Suudi Arabistan sınırlarına kadar uzanan 26 kilometrelik kıyı şeridine sahiptir. Akabe'nin ana limanı, güneyde daha derin suların varlığı nedeniyle şehrin güney kısmına yakın bir konumda bulunmaktadır. Mevcut haliyle Limanda, toplam uzunluğu yaklaşık 2120 metre olan ve 32 modern rıhtıma yayılan 12 terminal bulunmaktadır. Demirli vaziyette bulunan 8 geminin yanı sıra, 70 ila 80 bin ton civarında deplasmana sahip çeşitli büyüklük ve modellerde 23 geminin elleçleme işlemi gerçekleştirilmektedir. Yıllık elleçleme kapasitesi tahıl, genel kargo, maden ve canlı hayvan olmak üzere 36 milyon tona ulaşmaktadır.

Akabe Limanı'nda yer alan Akabe Konteyner Terminali, Aqaba Development Corporation (ADC) ile "Aqaba Ports Management Terminals" şirketi arasında 2006 yılında imzalanan 25 yıllık yapı-ışlet-devret anlaşması kapsamında kurulan bir ortak girişimdir. Söz konusu terminal, konteyner hacmine göre Kızıldeniz'in en yoğun ikinci tesisi olarak faaliyet göstermekte ve lojistik merkezi olarak Ürdün ekonomisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Terminalin işletme hakları AMP Terminalleri olarak faaliyet gösteren Danimarkalı şirket A. P. Moller Maersk Group'a devredilmiştir. Şirket tarafından terminal hizmetleri (gemilerin yanaşması, konteynerlerin elleçlenmesi, envanter kontrolü vb.) sağlanmaktadır.

Akabe Özel Ekonomi Bölgesi (Aqaba Special Economic Zone-ASEZ), çeşitli ekonomik faaliyetlerin tek bir yatırım penceresi aracılığıyla kayıt altına alınması ve ruhsatlandırılmasına yönelik işlemlerin basitleştirildiği özel bir yatırım bölgesidir. ASEZA'nın merkezi geliştirme kolu olan Aqaba Development Corporation, 2004 yılında kurulmuş olup, mülkiyeti Ürdün Hükümeti ile ASEZA'ya aittir. Şirketin rolü arasında ASEZ'e yeni yatırımların çekilmesi, ASEZ çok modlu taşımacılık ağının geliştirilmesi, lojistik, sanayi ve liman sektörleri için dünya standartlarında altyapı ve üstyapı oluşturulması yer almaktadır. ADC ayrıca stratejik gayrimenkul geliştirme projeleri başlatma, limanlar, havalimanları ve arazi dahil olmak üzere stratejik varlıkları geliştirme ve yönetme gibi bir misyona da sahiptir.

Kara yük taşımacılığı açısından bakıldığında, Ürdün komşu ülkelere toplam 9 kara sınır kapısı ile bağlanmaktadır. Suudi Arabistan ile paylaşılan 3 geçiş noktası (Al-Omari, Al-Durra ve Almudawarah), Suriye ile paylaşılan 2 geçiş noktası (Jaber ve Al-Ramtha), Irak'la yalnızca bir geçiş noktası (Al-Karamah) ve İsrail ile 3 ortak sınır kapısı bulunmaktadır (Arap Vadisi, Kral Hüseyin Köprüsü ve Ürdün Vadisi). Aşağıdaki tabloda, büyük sınır geçiş noktalarından ticari amaçlı giriş-çıkış yapan araçların trafik akışı gösterilmektedir.

Tablo (5): Ürdün'ün Başlıca Gümrük Merkezlerinden Giriş-Çıkış Yapan Araç Sayısı (2019 – 2022)

Sınır Kapısı	2019		2020		2021		2022	
	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış	Giriş	Çıkış
Al-Karamah (Irak)	52,113	51,386	62,440	63,053	44,511	44,290	5,055	7
Al-Omari (Suudi Arabistan)	168,743	165,566	130,056	129,144	175,502	175,682	277,488	219,970
Al-Muddawarah (Suudi Arabistan)	13,592	19,107	2,941	3,746	1,017	1,912	8,754	15,296
Jaber (Suriye)	29,785	22,324	27,779	20,246	42,943	23,017	54,447	35,060
Ürdün Vadisi (İsrail)	27,873	27,343	24,302	23,798	36,321	35,175	46,629	44,338
Kral Hüseyin Köprüsü (İsrail)	23,161	32,762	23,632	22,100	34,285	33,063	76,898	78,473

Kaynak: Ürdün Ulaştırma Bakanlığı

c. Yerel Lojistik Firmalar

Kara Taşımacılığı Düzenleme Komisyonu kayıtlarına göre, lisanslı taşımacılık şirketlerinin sayısı 2022 yılında toplam 338 iken, 2023 sonu itibarıyla 253 şirket kayıtlı şirket hali hazırda faaliyetlerine devam etmektedir.

d. Ülkede Faaliyet Gösteren Türk Lojistik Firmaları

Ürdün'de deniz taşımacılığı lojistik hizmetlerinde faaliyet gösteren bir Türk şirketi (Euroasian Maritime Ltd.) bulunmaktadır.

3. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ SIRALAMASI

Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index-LPI); Dünya Bankası tarafından hazırlanan, ülkelerin dış ticaret lojistiği performanslarında karşılaştıkları zorluk ve fırsatları ortaya koyan, performanslarını iyileştirmek için neler yapabileceklerini tespit etmeye yarayan ve belli kriterlere göre ölçümleme yapan bir kıyaslama aracıdır. Endeks hesaplamalarında;

- Lojistik hizmetlerdeki yetkinlik ve kalite,

- Sevkiyat işlemlerinde rekabetçi fiyat oluşturulmasına yönelik sağlanan kolaylıklar,
- Teslimatın belirlenen süre içerisinde gecikme olmaksızın gerçekleştirilme sıklığı,
- Taşıma ve dış ticaret işlemleri altyapı kalitesi,
- Gümrük ve elleçleme işlemlerinin etkinliği,
- Sevkiyatın izleme ve takibinin sağlanma yetkinliği

gibi temel kriterler üzerinden 1 (en düşük performans) ile 5 (en yüksek performans) arasında puanlama yapılarak ülkelerin ortalama lojistik performansı tespit edilmekte ve bu veriler çerçevesinde ülkeler arasında sıralama yapılmaktadır.

Tablo (6): Dünya Bankası LPI Raporu-Ürdün (2007-2018)

Yıl	Puan	Dünya Sıralaması	Toplam Ülke Sayısı
2007	2.89	52	153
2010	2.74	81	158
2012	2.56	102	158
2014	2.87	68	163
2016	2.96	67	163
2018	2.69	84	163

Buna göre; Ürdün tarafından sunulan veriler çerçevesinde ülkeye ilişkin son olarak yapılan değerlendirme 2018 yılında gerçekleştirilmiş olup, 2.69 ortalama puanıyla Ürdün 163 ülke arasında 84. sırada yer almıştır. Daha sonraki yıllarda yapılan ölçümlenelerde, Ürdün'e ilişkin herhangi bir veri yayımlanmamıştır.

4. ÖNEMLİ TİCARİ ROTALAR

Ürdün'de dış ticaret işlemlerinde (ithalat, ihracat ve transit) ürünlerin sevkiyatı için 3 ana karayolu taşıma koridoru bulunmaktadır. Bunlar:

- Kuzey-Güney-Orta koridor (Ürdün'ü Suriye ve Suudi Arabistan'a bağlamakta)
- Batı Sınır Koridoru (Suriye sınırını Akabe'ye bağlamakta)

- Doğu Koridoru (Merkezden gelen, Ma'an'ı Irak sınırına bağlamakta)

Ayrıca, Akabe Limanı üzerinden deniz taşımacılığı vasıtasıyla dünyanın pek çok yerine ürünlerin sevkiyatı gerçekleştirilmekte olup, transit ticaret kapsamında İsrail'de bulunan Hayfa Limanı alternatif bir rota olarak dış ticaret işlemlerinde tercih edilebilmektedir.

Son dönemde, Kızıldeniz'de yaşanan gerilim nedeniyle alternatif güzergahlar üzerinden taşımacılık işlemleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Ürdün'ün özellikle Doğu Asya ülkeleriyle olan ticaretinde ürünlerin sevkiyatı, Kızıldeniz'de bulunan Babu'l Mendep Boğazı by-pass edilerek Birleşik Arap Emirlikleri ve Suudi Arabistan'da bulunan limanlar üzerinden transit ticaret olarak yapılmaktadır.

5. ÜRDÜN İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ TİCARETTE KULLANILAN TAŞIMA MODLARINA GÖRE ÜCRETLER

Tablo (7): Taşıma Modlarına Göre Türkiye-Ürdün İkili Ticareti

Ticaret Tipi	Taşıma Şekli	2018	2019	2020	2021	Pay_2021	2022	Pay_2022
İhracat	Denizyolu	692.469.809	545.061.041	517.368.899	680.268.952	87,1%	824.034.874	85,3%
	Havayolu	182.772.537	107.000.429	57.415.137	75.968.341	9,7%	114.009.992	11,8%
	Karayolu	13.423.027	15.193.737	10.583.367	24.573.347	3,1%	27.783.346	2,9%
Toplam İhracat		889.669.040	667.325.261	585.367.403	780.810.640	100,0%	966.074.990	100,0%
İthalat	Denizyolu	98.274.541	37.569.269	52.495.687	87.498.362	80,8%	102.164.648	71,5%
	Diğer				9.362.260	8,6%	26.878.839	18,8%
	Havayolu	4.214.206	10.913.773	40.907.292	8.573.024	7,9%	8.382.260	5,9%
	Karayolu	698.867	479.882	798.075	2.873.523	2,7%	5.424.873	3,8%
Toplam İthalat		103.187.614	48.962.924	94.201.054	108.307.169	100,0%	142.850.620	100,0%

Kaynak: Bakanlık Bilgi Sistemi

Ürdün'e olan dış ticaretimizin yaklaşık %85'i denizyoluyla gerçekleştirilmekte olup, ticaretimizde yoğunlukla Akabe Limanı kullanılmaktadır. Gazze'de başlayan savaş öncesinde, Ülkemiz ile Ürdün arasındaki ticarete İsrail'de bulunan Hayfa Limanı transit ticaret kapsamında alternatif güzergâhlardan biri olarak tercih edilmekteydi. Ancak, savaşla birlikte buradaki sevkiyatların

büyük çoğunluğu Akabe Limanı üzerinden gerçekleştirilmekte, kısmen de olsa Hayfa Limanı üzerinden transit ticaret devam etmektedir.

Ülkemiz ile Ürdün arasındaki ticarete karayolu taşımacılığı Suriye'deki iç karışıklıklar sebebiyle uzun bir süredir gerçekleştirilememektedir. Irak üzerinden transit ticaret olarak zaman zaman karayoluyla sevkiyat gerçekleştirilse de, söz konusu güzergâhtaki güvenlik tehdidi nedeniyle düzenli bir ticaret akışı sağlanamamaktadır.

Hali hazırda, Ülkemiz ile Ürdün arasındaki ticaret kapsamında, İstanbul Ambarlı Limanı ile Akabe Limanı arasında deniz taşımacılığında ortalama taşıma ücretleri; 20'lik konteyner için 1750 ABD Doları iken, 40'lık konteyner için ise 2150 ABD Doları civarındadır. Mersin-Akabe Limanları arasında ise 20'lik konteyner taşıma ücreti 1750 ABD Doları, 40'lık konteyner ise 2200 ABD Doları olarak ücretlendirilmektedir. İsrail'de bulunan Hayfa Limanı üzerinden gerçekleştirilen transit ticaret kapsamında ise; Mersin Limanı'ndan Amman'a olan sevkiyatlarda 40'lık konteyner 6100 ABD Doları ve İstanbul'dan Amman'a 3450 ABD Doları olarak tarifelenmektedir. Aynı güzergâhta Amman'dan İstanbul'a gerçekleştirilen sevkiyatlarda 40'lık konteyner tarifesi 3700 ABD Doları ve Amman'dan Mersin'e ise 2400 ABD Doları civarında ortalama sevkiyat bedelleri bulunmaktadır.

Havayolu taşımacılığı olarak incelendiğinde; 2023 yılında Ürdün'den tüm dünyaya toplamda 37,4 milyon ABD Doları tutarında ihracat gerçekleştirilmiş olup, bunun %7,3'ü yani yaklaşık 4,1 ABD Doları tutarındaki bölümü THY tarafından taşınmış, ortalama taşıma ücreti ise kilogram başına 2,43 ABD Doları olarak hesaplanmıştır. Aynı dönemde, Ürdün'den Ülkemize yapılan ihracatta THY aracılığıyla 330 bin ABD Doları tutarında eşya kilogram başı ortalama 2,59 ABD Doları ücretle taşınmıştır. 2023 yılında Ürdün'ün dünyadan ithalatında yaklaşık 132 milyon ABD Doları tutarında hava kargo taşımacılığı yapılmış olup, %11 payla THY 14 milyon ABD Doları tutarında taşıma gerçekleştirirken, kilogram başına ortalama ücret 2,5 ABD Doları olmuştur.

6. DIŞ TİCARET TAŞIMALARINDA LOJİSTİK SORUNLAR

Ürdün'de lojistik sektörü ekonomik büyümeye katkıda bulunan önemli sektörlerden biri olarak kabul edilmektedir. Bu önemli sektörü geliştirmeye ve Ürdün'ün stratejik coğrafi konumundan yararlanmaya yönelik bir dizi yatırımlar gerçekleştirilmektedir.

Diğer ülkeler gibi bu sektörün performansı da petrol fiyatı, sigorta maliyetleri, güvenlik koşulları, sınırların kapatılması gibi dış faktörlerden olumlu ya da olumsuz etkilenmektedir.

Ürdün'de dış ticaret taşımacılığında karşılaşılan başlıca sorunlar şu şekilde özetlenebilir:

- Taşıma modellerinin ve alternatiflerinin eksikliği
- Sektördeki yasama ve denetleme organlarının çokluğu, kurumların görev alanlarının birbiriyle örtüşmesi
- Kurumlar arası etkileşim ve koordinasyon eksikliği
- Sektördeki yatırımları yönlendirmek ve çekmek için Devletin mali kaynaklarının kısıtlılığı

Öte yandan son dönemlerde, Yemen'deki Husilerin Kızıldeniz'de Babu'l Mendep Boğazı'nda İsrail ile bağlantılı uluslararası ticari gemilere yönelik başlattığı müdahaleler sonrası denizcilik şirketlerinin rotalarını Ümit Burnu'na çevirmesi nedeniyle gemilerin seyahat sürelerinin 10 ila 14 güne, hatta bazı rotalarda 20 güne kadar uzadığı gözlenmekte ve Kızıldeniz'deki gemi trafiği önemli ölçüde azalmış bulunmaktadır.

Uluslararası Para Fonu ve Oxford Üniversitesi tarafından oluşturulan PortWatch veri tabanına göre, Babu'l Mendep Boğazı'ndaki ticaret hacmi 21 Ocak 2024 ile biten haftada 2023 yılının aynı dönemine göre yüzde 59,2 yavaşlamıştır. Süveyş Kanalı'nın ticaret hacmi bu dönemde %44 gerilerken, Ümit Burnu'nun ticaret hacminde ise %55,5 artış gerçekleşmiştir.

Küresel ticaretin yaklaşık %12'sinin yapıldığı, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayarak Avrupa ile Asya arasındaki en kısa rotayı sunan Süveyş Kanalı'ndan geçişler azalırken, Ümit Burnu'nu dolaşan gemilerin seyahat süreleri ve maliyetlerindeki yükseliş, navlun fiyatlarına da artış olarak yansımaktadır.

Denizcilik araştırma ve danışmanlık şirketi Drewry'nin Dünya Konteyner Endeksi'nden derlenen bilgilere göre, 40'lık konteyner bileşik endeksi 30 Kasım 2023 tarihinde 1382 dolar seviyesinde iken, 2024 yılının Ocak ayı sonu itibariyle endeksin yaklaşık 4 bin dolara yükseldiği ifade edilmektedir.

Bu dönemde, navlun fiyatlarında da %186,8 artış yaşandığı, 40'lık konteynerin navlun fiyatındaki yıllık bazda artışın %93,6'yı bulduğu ve navlun fiyatlarındaki artışın günden güne devam ettiği tespit edilmektedir. Navlun fiyatlarında en yüksek artış %355,6 ile Şanghay-Cenova hattında gerçekleşmiş olup, Şanghay-Rotterdam hattında %325,6, Şanghay-New York hattında yüzde 139,7 ve Şanghay-Los Angeles hattında %120,4 artış yaşanmıştır.

Drewry'nin Dünya Konteyner Endeksi'nde 40'lık konteynerin spot navlun fiyatı Ekim 2022'den beri en yüksek seviyesine ulaşırken, salgın öncesi dönem ortalamasının da %179 üzerinde seyretmektedir.

Öte yandan, Danimarkalı denizcilik şirketi “Maersk”, dünyanın en büyük konteyner şirketi İtalyan-İsviçre ortaklı “Mediterranean Shipping Company”, Alman taşımacılık şirketi “Hapag-Lloyd”, Fransız gemicilik şirketi “CMA CGM” ve İngiliz enerji şirketi “BP” bölgedeki seferlerini askıya almış bulunmaktadır. Ayrıca, Danimarkalı tanker şirketi “Torm”, Kızıldeniz'in güneyinden tüm geçişlerini durdururken, enerji şirketi “Shell” de Kızıldeniz'den geçişlerini askıya almıştır.

Bölgede yaşanan tüm bu gelişmeler, navlun, konteyner ve sigorta fiyatlarında artışa sebep olmakta, bu durum tüm küresel ekonomiyi etkileyen bir sorun haline dönüşmektedir. Yaşanan gerilimin sona ermesine yönelik bir takım adımlar atılsa da, bu sorunun getirdiği olumsuz yansımaların kısa vadede ortadan kalkması beklenmemektedir. Söz konusu maliyet artışlarının ürün fiyatlarına yansımaları halinde, küresel ekonomide hali hazırda devam eden enflasyon sorununun daha da tetiklenmesi ihtimal dahilindedir.

Ürdün konumu itibarıyla tüm bu gelişmelerin merkezinde yer aldığından, yaşanan lojistik sorunlardan doğrudan etkilenmektedir.

Ürdün Sanayi Odası tarafından yapılan açıklamada; sanayi sektörünün ihtiyaç duyduğu hammadde ve girdi malzemelerinin büyük bölümünü Doğu Asya ülkelerinden sağladığı, bu ülkelerden alınan ürünlerin toplam ithalatın % 22'sini oluşturduğu, ABD ve Hindistan'ın ihracat yapılan ülkelerin başında geldiği, 2023 yılında ihracatın % 23,7'sinin ABD'ye ve % 24'ünün Doğu Asya ülkelerine yapıldığı belirtilerek, Kızıldeniz'de yaşanan gelişmelerin tedarik zinciri sürdürülebilirliği açısından başta sanayi sektörü olmak üzere Ürdün için ciddi bir tehdit oluşturduğu vurgulanmıştır.

Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu öncesinde, Ürdün'e yönelik ithalatın yaklaşık %61'i, ihracatın ise %25'inin Babu'l Mendep Boğazı'ndan yapıldığı bilinmekte olup, alternatif güzergâh kullanılmasının sevkiyatların gecikmesine ve ulaşım maliyetinin yükselmesine neden olduğunu kaydedilmiştir. Güneydoğu Asya'dan gelen konteynerler için taşıma ücretlerinin %160-170 oranında yükseldiği, Kuzey Amerika ve Avrupa'dan Akabe'ye taşımacılık fiyatlarının ise %60-100 oranında arttığı, benzer şekilde nakliye sigorta fiyatlarının da yükseldiği tespit edilmiştir.

IMF tarafından yayınlanan güncel bir raporda; Gazze'deki savaşın uzaması ve farklı bölgelere yayılmasının Ürdün'e olumsuz yansıtacağı, başta turizm gelirlerinin düşmesi, yatırımcı güveninin ve tüketimin gerilemesi nedeniyle ekonomik büyüme oranının %2'nin altında kalabileceği, Ürdün Hükümeti'nin savaşın muhtemel olumsuz etkilerine karşı acil tedbirler alması ve sosyal destek sistemini genişletmesi gerektiği ifade edilmiştir.

7. MÜSAVİRLİK DEĞERLENDİRMESİ

Ülkemiz ile Ürdün arasındaki ikili ticaret hacmi 2023 yılı itibariyle yıllık yaklaşık 1 milyar ABD Dolarına ulaşmış bulunmaktadır. Coğrafi olarak iki ülke birbirine yakın olsa da, Ortadoğu'da hali hazırda devam eden istikrarsızlık ve siyasi gerilimler lojistik sorunları da beraberinde getirmektedir.

Özellikle karayolu taşımacılığı gibi her iki ülkenin kendi içinde görece gelişmiş sektörü ikili ticarete kullanılamamakta, çoğunlukla deniz taşımacılığına bağımlı olarak lojistik faaliyetler yürütülmektedir.

Her ne kadar Suriye'de istikrar ve güven ortamının sağlanması kısa vadede mümkün görünmese de, orta ve uzun vadede normalleşmenin sağlanması halinde, Ülkemiz ile Ürdün arasındaki ikili ticarete karayolu transit taşımacılığının geçmişteki gibi en makul ve tercih edilen taşıma modlarından biri olması mümkündür.

Deniz taşımacılığı özelinde bakıldığında, Akabe Limanı ve Hayfa Limanı üzerinden transit ticaret en önemli iki alternatif güzergâh olarak ticaretimizde aktif bir şekilde kullanılmaktadır. Ancak, Gazze'de yaşanan savaş ve Kızıldeniz'deki güvenlik riskleri gibi etmenler nedeniyle son

dönemlerde önemli maliyet artışları yaşanmakta, taşıma süreleri uzamakta ve teslimatlarda gecikme veya erteleme yaşanabilmektedir.

Bu gibi sorunların getirdiği olumsuzlukları en aza indirmek adına Ülkemiz ile Ürdün arasında doğrudan sefer yapan deniz taşımacılığı hatlarının oluşturulmasının, hem maliyetlerin hem de taşıma sürelerinin düşürülmesi açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Geçmişte bu yönde atılan adımlar olmuş ancak nihayete erdirilememiştir. 2015 yılında “Hatay RORO” firması tarafından Süveyş Kanalı geçişli İskenderun–Akabe RoRo hattının oluşturulmasına yönelik girişimlerde bulunulmuştur. Bu hattın oluşturulmasıyla birlikte, Ülkemiz ihraç ürünlerinin 4 gün içerisinde Akabe’ye ulaşması ve Akabe üzerinden diğer Körfez ülkelerine geçişin sağlanması, aynı şekilde yeni pazar arayışları içerisinde olan Ürdün ihraç ürünlerinin Rusya ve Doğu Avrupa Ülkelerine Türkiye üzerinden taşınması hedeflenmiştir. Ancak, ilgili taraflar arasında yapılan görüşmeler kesintiye uğramış ve süreç askıya alınmıştır.

Bu kapsamda, konunun yeniden iki ülke kamu ve özel sektör temsilcilerinin gündemine getirilmesine ihtiyaç duyulmakta olup, Ülkemiz ile Ürdün arasında 2024 yılı içerisinde yapılması planlanan Karma Ekonomik Komisyon Toplantısı’nda ilgili paydaşların katılımıyla değerlendirilmesi ve söz konusu lojistik hattın oluşturulmasına yönelik özel sektörü teşvik mekanizmalarının geliştirilmesi mümkündür.