



FAS KRALLIĞI



ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK SEKTÖRÜ RAPORU

Tarih: Temmuz 2026

Raporu Hazırlayan: Rabat Ticaret Müşavirliği ve Kazablanka Ticaret Ofisi

İÇİNDEKİLER

1. GENEL GÖRÜNÜM VE STRATEJİK ÇERÇEVE

- 1.1 Fas'ın Lojistik Merkez Olma Hedefi
- 1.2 Ulaştırma ve Lojistik Politikaları ve Strateji Belgeleri
- 1.3 Fas'ın Küresel Tedarik Zincirlerindeki Konumu
- 1.4 2030 FIFA Dünya Kupası'nın Ulaştırma Altyapısına Etkisi
- 1.5 Lojistik Altyapısındaki Öne Çıkan Gelişmeler

2. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMAN ALTYAPISI

- 2.1 Deniz Taşımacılığının Dış Ticaretteki Yeri
- 2.2 Başlıca Limanlar ve Liman Yönetim Yapısı
- 2.3 Tanger Med Limanı ve Uluslararası Bağlantıları
- 2.4 Liman Trafiği ve Aktarma Faaliyetleri
- 2.5 2030 Ulusal Liman Stratejisi ve Gelecek Perspektifi

3. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

- 3.1 Hava Trafiğinin Genel Görünümü
- 3.2 Başlıca Havalimanları ve Yolcu Trafiği
- 3.3 Havalimanı Kapasite Artışı ve Aéroport 2030 Stratejisi
- 3.4 Hava Kargo ve Operasyonel Kapasite
- 3.5 Fas'ın Bölgesel Hava Ulaşım Merkezi Olma Hedefi

4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

- 4.1 Karayolu Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Yeri
- 4.2 Karayolu Altyapısı ve Otoyol Ağı
- 4.3 2030 FIFA Dünya Kupası Kapsamındaki Karayolu Yatırımları

5. ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE TIR

- 5.1 Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Genel Görünümü
- 5.2 Tanger Med ve Diğer Geçiş Noktaları
- 5.3 Gümrük ve TIR İşlemlerinin Dijitalleştirilmesi

6. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

- 6.1 Demiryolu Sisteminin Genel Görünümü
- 6.2 Al Boraq Yüksek Hızlı Tren Hattı
- 6.3 Rail Maroc 2040 Stratejisi ve Yatırım Programı
- 6.4 Demiryolu Yolcu Taşımacılığı
- 6.5 Demiryolu Yük Taşımacılığı
- 6.6 Demiryolu Araçları ve Yerli Üretim Kapasitesi

7. TÜRKİYE-FAS ARASI TAŞIMACILIK

- 7.1 Kullanılan Taşıma Modları ve Genel Görünüm
- 7.2 Transit Süreleri
- 7.3 Taşıma Maliyetleri ve Maliyeti Belirleyen Unsurlar
- 7.4 Türkiye-Fas Taşımacılığında Mevcut Durum

8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

KAYNAKÇA

1. GENEL GÖRÜNÜM VE STRATEJİK ÇERÇEVE

1.1 Fas'ın Lojistik Merkez Olma Hedefi

Fas, uluslararası ticaret akımlarında önemli bir lojistik merkez ve transit geçiş noktası haline gelmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda, doğal kavşak niteliğindeki konumu ve son yıllarda bu doğrultuda izlenen stratejik devlet politikaları sayesinde uluslararası lojistik alanında önemi her geçen gün artan bir ülke olarak öne çıkmaktadır. Altyapı alanında yapılan büyük ölçekli yatırımların, artan iç talebin karşılanması yanı sıra esas olarak ülkenin uluslararası ticaret akımlarının önemli bir durağı ve transit geçiş noktası haline gelmesini desteklemeye yönelik olduğunu söylemek mümkündür.

Küresel tedarik zincirlerinde güçlenen nearshoring/glocalisation eğilimleri ve ülkede uzun yıllardır süregelen siyasi ve ekonomik istikrar da Fas'ın kalkınma hedeflerini desteklemiştir. Bu gelişmeler, başta AB olmak üzere Batı ülkelerinden gelen yabancı yatırımların ve uluslararası kalkınma finansmanına erişimin artmasına katkıda bulunmuştur.

Fas'ın lojistik alanındaki ilerlemesi uluslararası göstergelere de yansımaktadır. Dünya Bankası tarafından 2018 yılında yayımlanan Lojistik Performans Endeksi'ne (Logistics Performance Index – LPI) göre Fas, 2,67 puan ile 160 ülke arasında 67'nci sırada yer almıştır. 2023 yılında ise metodolojisi güncellenen LPI'de 3,1 puan ile 139 ülke arasında yine 67'nci sırada yer almıştır. Her ne kadar 2023 yılı endeksi önceki dönemlerle birebir karşılaştırılabilir nitelikte olmasa da ulaştırma altyapısı, liman yatırımları, lojistik hizmet kalitesi ve uluslararası bağlantılardaki gelişmeler dikkate alındığında Fas'ın bölgesel bir lojistik merkez olma yönündeki ilerlemesini sürdürdüğünü görülmektedir.

Fas, bu sonuçla Afrika kıtasında lojistik performansı en yüksek ülkeler arasında yer alırken; özellikle ulaştırma altyapısı, uluslararası sevkiyatların düzenlenmesi, lojistik hizmet kalitesi ve teslimatların zamanında gerçekleştirilmesi göstergelerinde bölgesel ortalamanın üzerinde performans sergilemiştir.

1.2 Ulaştırma ve Lojistik Politikaları ve Strateji Belgeleri

Fas'ın ulaştırma ve lojistik politikaları, son yıllarda birbirini tamamlayan ulusal strateji belgeleri doğrultusunda şekillendirilmektedir. Yeni Kalkınma Modeli kapsamında hazırlanan "2030 Havalimanı Stratejisi (Aéroport 2030)" ile havalimanı kapasitesinin artırılması ve uluslararası hava bağlantılarının güçlendirilmesi; "Fas Demiryolları 2040 Stratejisi (Rail Maroc 2040)" doğrultusunda yüksek hızlı tren ve konvansiyonel demiryolu ağının genişletilmesi; "2030 Ulusal Liman Stratejisi (Stratégie Portuaire Nationale à l'Horizon 2030)" çerçevesinde ise liman kapasitesinin artırılması ve Fas'ın uluslararası aktarma (transshipment) merkezi konumunun güçlendirilmesi amaçlanmaktadır.

Söz konusu stratejiler, Fas'ın Avrupa, Afrika ve Atlantik havzasını birbirine bağlayan entegre bir lojistik merkez olma hedefini desteklemektedir. Bu çerçevede ülkede liman, havalimanı, demiryolu ve karayolu altyapısına yönelik yatırımlar birbirini tamamlayacak şekilde yürütülmektedir.

1.3 Fas'ın Küresel Tedarik Zincirlerindeki Konumu

Fas'ın coğrafi konumu, ülkenin Avrupa, Afrika ve Atlantik havzası arasındaki ticaret akımlarında stratejik bir konum elde etmesini sağlamaktadır. Özellikle Avrupa pazarlarına yakınlığı, Afrika kıtasına açılan bir geçiş noktası olması ve Tanger Med gibi yüksek kapasiteli bir liman altyapısına sahip olması, ülkenin uluslararası tedarik zincirlerindeki önemini artırmaktadır.

Küresel tedarik zincirlerinde son yıllarda güçlenen nearshoring ve globalisation eğilimleri de Fas'ın bu konumunu desteklemektedir. Ülkedeki siyasi ve ekonomik istikrar ile ulaştırma altyapısına yönelik yatırımlar, özellikle Avrupa ülkelerinden gelen yabancı yatırımlar açısından Fas'ın cazibesini artırmaktadır.

1.4 2030 FIFA Dünya Kupası'nın Ulaştırma Altyapısına Etkisi

Fas'ın İspanya ve Portekiz'le beraber 2030 FIFA Dünya Kupası'na ev sahipliği yapacak ülkeler arasında yer almasının kesinleşmesi, ulaştırma altyapısına yönelik yatırımların hız kazanmasına katkıda bulunmuştur.

Fas yönetimi, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesini Dünya Kupası'nın başarısında temel bir unsur olarak görmekte ve bu kapsamda otoyol ve demiryolu ağının geliştirilmesi, hızlı tren hatlarının uzatılması ve yeni inşa edilen çeşitli tesislere yönelik ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi gibi alanlarda çok sayıda yeni proje açıklamaktadır.

Bu yatırımlar, yalnızca organizasyonun gerektirdiği ulaşım altyapısının oluşturulmasına yönelik olmayıp, aynı zamanda Fas'ın uzun vadeli ulaştırma ve lojistik hedeflerini desteklemektedir. Özellikle büyük şehirler, havalimanları, limanlar, sanayi bölgeleri ve lojistik merkezler arasındaki bağlantıların güçlendirilmesi, ülkenin uluslararası ticaret akımlarındaki rekabet gücünün artırılması açısından büyük önem taşımaktadır.

1.5 Lojistik Altyapısındaki Öne Çıkan Gelişmeler

Fas'ın lojistik alanında güçlenen konumunu ortaya koyan gelişmeler son dönemde daha sık gündeme gelmektedir. Günümüzde ülkenin en önemli deniz limanı olan Akdeniz'in en yoğun konteyner limanı haline gelmiştir.

Yine Akdeniz kıyısında bulunan Nador şehrinde de Türk firması STFA ve Fas firması SGTM ortaklığında büyük çaplı bir liman inşa edilmekte olup, projenin ilk fazının 2026 yılı içerisinde kademeli olarak devreye alınması planlanmaktadır.

Lojistik bağlantıların güçlenmesine ilişkin gelişmeler kapsamında Maersk firması, Hindistan'dan ABD'ye olan "MECL" seferinde Kuzey Akdeniz limanlarına uğramayıp yalnızca Tanger Med Limanı'nda duracağını ilan etmiştir. İspanya'nın Cádiz Limanı'ndan Fas'ın Agadir Limanı'na RO-RO seferlerinin başlatılması ve böylece Avrupa-Afrika ticaret akımının buraya yönlendirileceğine ilişkin haberler ile Fas Limanlar İdaresi'nin Afrika ülkelerinin liman idareleri ile mutabakatlar (MoU) imzalaması da son dönemde öne çıkan gelişmeler arasında yer almaktadır.

Uzun süredir gündemde olan, Cebelitarık Boğazı'nın altından tünel ile Avrupa'ya (İspanya) demiryolu ve RO-LA karayolu bağlantısının sağlanmasına yönelik proje ile ilgili olarak ise tünelin fizibilite çalışmaları İspanya'nın ilgili idaresi tarafından Alman şirketi Herrenknecht Ibérica S.A.'ya yaptırılmaktadır.

2. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE LİMAN ALTYAPISI

2.1 Deniz Taşımacılığının Dış Ticaretteki Yeri

Deniz taşımacılığı, Fas'ta uluslararası ticaretin ana kanalını temsil etmekte ve taşımacılık faaliyetlerinin %96'sından fazlasını oluşturmaktadır. Karayoluyla gerçekleştirilen dış ticaret faaliyetleri ise toplam taşımacılığın yaklaşık %2-3'ünü oluşturmaktadır.

Ülkede önemli sayıda yük gemisi bulunmasına rağmen, uluslararası konteyner taşımacılığının büyük bölümü CMA CGM, MSC ve Maersk gibi küresel denizcilik şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir.

Fas'ın sahip olduğu coğrafi konum, özellikle Avrupa, Afrika ve Atlantik havzası arasındaki ticaret akımlarında denizyolu taşımacılığının stratejik önemini artırmaktadır. Bu kapsamda ülkenin liman altyapısına yönelik yatırımları, yalnızca dış ticaret hacminin karşılanmasına değil, Fas'ın uluslararası aktarma (*transshipment*) merkezi olarak konumunun güçlendirilmesine de hizmet etmektedir.

2.2 Başlıca Limanlar ve Liman Yönetim Yapısı

Fas'ta limanların önemli bir bölümü Fas Ulusal Limanlar Ajansı (*Agence Nationale des Ports – ANP*) tarafından yönetilmektedir. ANP tarafından yönetilen başlıca limanlar Kazablanka, Agadir, Jorf Lasfar, Safi, Mohammedia ve Nador limanlarıdır.

Tanger Med Liman Kompleksi ise ANP'den bağımsız olarak **Tanger Med Port Authority** tarafından yönetilmektedir. Limanın farklı bir yönetim yapısına sahip olması, sahip olduğu uluslararası aktarma fonksiyonu ve özel lojistik bölgelerle bütünlük yapısıyla ilişkilidir.

ANP tarafından yönetilen limanlara ilişkin gemi hareketleri ve güncel operasyonel bilgiler, Ajansın "*Mouvements des navires*" çevrim içi bilgi sistemi üzerinden takip edilebilmektedir. (<https://www.anp.org.ma/fr/services/mvm-navires>)

2.3 Tanger Med Limanı ve Uluslararası Bağlantıları

Günümüzde Fas'ın en önemli deniz limanı olan Tanger Med Limanı, yılda yaklaşık 10 milyon TEU'nun üzerinde konteyner elleçleme kapasitesi ve toplam yaklaşık 142 milyon ton yük elleçleme hacmiyle Akdeniz'in en yoğun konteyner limanlarından biri haline gelmiştir. Liman, küresel konteyner limanları sıralamasında da ilk 20 içerisindeki konumunu güçlendirmiştir.

Tanger Med Limanı'nın Avrupa, Afrika, Asya ve Amerika kıtalarındaki çok sayıda limanla doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. Limandan başlıca pazarlara ortalama denizyolu transit süreleri, gerçekleşen süreler farklı olabilmekle beraber, Avrupa için yaklaşık 3 gün, Güney Amerika için yaklaşık 10 gün ve Çin için yaklaşık 20 gün olarak verilmektedir.

Liman, Afrika kıtasındaki çok sayıda liman ile düzenli denizyolu bağlantısına sahip olup, küresel ölçekte 180'den fazla limana ve 70'in üzerinde ülkeye doğrudan bağlantı sağlamaktadır.

Tanger Med Limanı'nın bağlantılı olduğu diğer limanlar arasındaki hatlara ilişkin bilgilere limanın bağlantı ve lojistik hizmetleri sistemi üzerinden ulaşılabilir. (<https://www.tangermedport.com/fr/service/services-logistiques/connectivite/>)

Ayrıca, limanın sahip olduğu Ro-Ro ve konteyner bağlantıları, Avrupa ile Fas arasındaki ticaretin yanı sıra Fas'ın Afrika pazarlarına yönelik ticaretinde de önemli bir rol oynamaktadır. Limanın yüksek kapasitesi ve geniş bağlantı ağı, Fas'ın uluslararası ticaret akımlarındaki stratejik konumunu destekleyen temel unsurlardan biridir.

2.4 Liman Trafiği ve Aktarma Faaliyetleri

Fas Ekipman ve Su Bakanlığı tarafından verilen rakamlara göre, Fas limanlarında 2025 yılında toplam liman trafiği bir önceki yıla göre %8,9 oranında artarak 262,6 milyon tona ulaşmıştır.

2025 yılı itibarıyla Fas limanlarındaki yük trafiğinin %50,5'ini aktarma (*transshipment*) faaliyetleri oluştururken, bunu %29,6 ile ithalat, %15,7 ile ihracat, %3,6 ile kabotaj ve %0,6 ile yakıt ikmali (*bunkering/soutage*) faaliyetleri izlemiştir.

Aktarma faaliyetlerinin toplam liman trafiğinin yarısından fazlasını oluşturmaları, özellikle Tanger Med Limanı öncülüğünde Fas'ın uluslararası denizyolu taşımacılığında bölgesel bir aktarma merkezi olarak konumunu daha da güçlendirdiğini göstermektedir.

2025 yılında Fas limanlarına uğrayan ticari gemi sayısı da artış eğilimini sürdürmüştür. Özellikle Tanger Med, Jorf Lasfar ve Kazablanka limanları ülke liman trafiğinin yaklaşık %88'ini gerçekleştirmiştir.

Yolcu trafiği açısından ise Fas limanlarından 2025 yılında toplam 5.585.310 yolcu geçiş yapmış olup, bu rakam bir önceki yıla göre %5,4 artış göstermiştir. Tanger Med ve Tanger Ville limanları toplam yolcu trafiğinin %84'ünden fazlasını gerçekleştirmiştir.

Söz konusu gelişmeler, Fas'ın liman altyapısının yalnızca yük taşımacılığı açısından değil, yolcu ve transit taşımacılığı bakımından da önemini koruduğunu göstermektedir.

2.5 2030 Ulusal Liman Stratejisi ve Gelecek Perspektifi

Fas'ın liman yatırımları ve deniz taşımacılığı politikaları, "2030 Ulusal Liman Stratejisi (Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030)" kapsamında şekillendirilmektedir.

Strateji kapsamında liman kapasitesinin artırılması, aktarma (*transshipment*) faaliyetlerinin geliştirilmesi, limanların dijitalleştirilmesi ve Fas'ın küresel deniz taşımacılığı ağlarındaki konumunun güçlendirilmesi hedeflenmektedir.

Bu çerçevede Tanger Med'in mevcut kapasitesinin ve uluslararası bağlantılarının geliştirilmesinin yanı sıra Nador West Med gibi yeni liman yatırımları da Fas'ın uzun vadeli lojistik hedeflerini desteklemektedir.

Fas'ın deniz taşımacılığındaki mevcut konumu değerlendirildiğinde, ülkenin yalnızca kendi dış ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayan bir liman altyapısı geliştirmediği; aynı zamanda Avrupa, Afrika ve diğer küresel ticaret merkezleri arasındaki yük akımlarından daha fazla pay almayı hedeflediği görülmektedir. Özellikle Tanger Med'in aktarma kapasitesi, Ro-Ro bağlantıları ve geniş uluslararası liman ağı, Fas'ın bölgesel bir lojistik merkez olma stratejisinin temel unsurlarından birini oluşturmaktadır.

3. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI

3.1 Hava Trafiğinin Genel Görünümü

2025 yılı, Fas havayolu taşımacılığı açısından şimdiye kadarki en başarılı yıllardan biri olmuştur. Fas Ulusal Havalimanları Ofisi (ONDA) tarafından 2026 yılında açıklanan 2025 yılı verilerine göre, ülke havalimanlarında toplam yolcu trafiği bir önceki yıla göre yaklaşık %11 artarak 32,7 milyondan 36,3 milyon yolcuya ulaşmış ve böylece tarihî bir rekor kırılmıştır.

Söz konusu gelişme, son yıllarda Fas'ın ulaştırma altyapısına yaptığı yatırımların ve uluslararası hava bağlantılarını güçlendirmeye yönelik politikalarının sonucudur. Bununla birlikte, 2025 Afrika Uluslar Kupası'nın (CAN 2025) Fas'ta düzenlenmesi de ülkeye gelen uluslararası ziyaretçi sayısını artırarak hava trafiğindeki büyümeye önemli katkı sağlamıştır.

Fas havalimanlarında 2025 yılında yaklaşık 265 bin uçak hareketi gerçekleşmiştir. Yolcu trafiğindeki büyümeye paralel olarak hava kargo taşımacılığı da gelişimini sürdürmüş ve özellikle Kazablanka merkezli uluslararası bağlantılar sayesinde hava kargo trafiği yaklaşık 100 bin tona ulaşmıştır.

Bu göstergeler, Fas hava ulaştırma sektörünün yalnızca yolcu taşımacılığında değil, operasyonel kapasite ve yük taşımacılığı bakımından da büyümeye devam ettiğini göstermektedir.

3.2 Başlıca Havalimanları ve Yolcu Trafiği

2025 yılı verileri, Fas'taki hava trafiğinin büyük ölçüde ülkenin başlıca havalimanlarında yoğunlaştığını göstermektedir.

Kazablanka V. Muhammed Havalimanı, yıl sonunda ilk kez 11 milyon yolcu eşiğini aşarak ülkenin ve Afrika'nın en önemli hava ulaşım merkezlerinden biri olma konumunu pekiştirmiştir. Aynı dönemde Marakeş Havalimanı da tarihinde ilk kez yıllık 10 milyon yolcuya ulaşmıştır.

Rabat-Salé Havalimanı %26, Tanca Havalimanı ise %17 oranında büyüme kaydetmiştir. Kazablanka, Marakeş, Agadir, Tanca ve Rabat havalimanları ülke genelindeki toplam yolcu trafiğinin yaklaşık %90'ını gerçekleştirmiştir.

Bununla birlikte, büyümenin yalnızca büyük havalimanlarıyla sınırlı kalmadığı görülmektedir. Essaouira, Béni Mellal ve Errachidia gibi bölgesel havalimanlarında da yeni uçuş hatlarının açılması ve turizm faaliyetlerinin gelişmesi sayesinde dikkat çekici yolcu artışları yaşanmıştır.

Bu durum, hava ulaştırma altyapısına yapılan yatırımların ülke geneline yayılmaya başladığını ve bölgesel havalimanlarının ulusal ulaşım ağı içerisindeki öneminin giderek arttığını göstermektedir.

3.3 Havalimanı Kapasite Artışı ve Aéroport 2030 Stratejisi

Hava ulaştırma sektöründeki büyümenin temel unsurlarından biri "2030 Havalimanı Stratejisi (Aéroport 2030)" kapsamında yürütülen yatırımlardır.

Bu strateji kapsamında havalimanı kapasitelerinin artırılması, altyapının modernizasyonu, yolcu deneyiminin iyileştirilmesi ve uluslararası hava bağlantılarının güçlendirilmesine yönelik yatırımlar hız kazanmıştır.

Fas havalimanlarının toplam kapasitesinin 2030 yılına kadar 80 milyon yolcuya ulaştırılması hedeflenmektedir. Bununla birlikte, daha uzun vadeli planlamalarda 2035 yılına kadar 90 milyonun üzerinde yolcu kapasitesine ulaşılması öngörülmektedir.

Bu amaç doğrultusunda, Fas'ın milli havayolu şirketi Royal Air Maroc (RAM), filosunu 2037 yılına kadar yaklaşık dört katına çıkararak 200 uçağa ulaştırmayı planladığını açıklamıştır.

Havalimanı yatırımları, artan yolcu talebinin karşılanması yanı sıra Fas'ın Avrupa, Afrika ve Amerika arasında bölgesel bir hava ulaşım merkezi (hub) olarak konumunu güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

3.4 Hava Kargo ve Operasyonel Kapasite

Fas hava ulaştırma sektöründeki büyüme yolcu taşımacılığı ile sınırlı kalmamaktadır. 2025 yılında ülke havalimanlarında yaklaşık 265 bin uçak hareketi gerçekleşirken, hava kargo taşımacılığı da büyümesini sürdürmüş ve özellikle Kazablanka merkezli uluslararası bağlantılar sayesinde hava kargo trafiği yaklaşık 100 bin tona ulaşmıştır.

Hava kargo kapasitesindeki gelişme, özellikle hızlı teslimat gerektiren ve yüksek katma değer taşıyan ürünlerin uluslararası taşımacılığında Fas'ın lojistik konumunu desteklemektedir.

3.5 Fas'ın Bölgesel Hava Ulaşım Merkezi Olma Hedefi

Fas'ın hava ulaştırma altyapısının geliştirilmesi yalnızca artan yolcu talebini karşılamayı değil, aynı zamanda ülkenin Avrupa, Afrika ve Amerika arasında bölgesel bir hava ulaşım ve lojistik merkezi (hub) olarak konumunu güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

2025 yılında yolcu trafiğinde ulaşılan rekor seviyeler, havalimanı kapasitesindeki artış, bölgesel havalimanlarının gelişimi, hava kargo trafiğindeki büyüme ve Royal Air Maroc'un filo genişleme planları birlikte değerlendirildiğinde, Fas'ın hava ulaştırma sektöründe uzun vadeli bir büyüme stratejisi izlediği görülmektedir.

4. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

4.1 Karayolu Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Yeri

Fas'ta karayolu taşımacılığı, ulaştırma sisteminin temel bileşenlerinden biri olup ülke içi yolcu taşımacılığının yaklaşık %90'ını, yük taşımacılığının ise %75'ini gerçekleştirmektedir. Bu durum, karayolu altyapısının hem ekonomik faaliyetlerin sürdürülmesinde hem de ülkenin lojistik sisteminin işleyişinde merkezi bir rol oynadığını göstermektedir.

Ülkede karayolu yük taşımacılığı da büyümesini sürdürmektedir. 2024 yılında karayolu ile taşınan yük miktarı bir önceki yıla göre yaklaşık %5 artış göstererek yaklaşık 220 milyon tona ulaşmıştır. Fas Ulaştırma ve Lojistik Bakanlığı, bu artışı sanayi üretimi, dış ticaret hacmi ve lojistik faaliyetlerdeki genişlemenin yanı sıra sektörün modernizasyonuna yönelik reformlarla ilişkilendirmektedir.

Karayolu taşımacılığındaki büyümenin temelini ise son yıllarda geliştirilen ulaşım altyapısı oluşturmaktadır. Ülkenin karayolu ağı, sanayi bölgeleri, limanlar, havalimanları ve büyük şehirler arasındaki bağlantıların sağlanmasında kritik öneme sahiptir.

4.2 Karayolu Altyapısı ve Otoyol Ağı

Güncel veriler incelendiğinde, Fas'ın toplam karayolu ağı yaklaşık 60.000 km uzunluğunda olup bunun yaklaşık 35.000 km'sini devlet tarafından yönetilen sınıflandırılmış karayolu ağı (*r seau routier class *) oluşturmaktadır.

Bu ağı çerisinde yaklaşık 1.800 km otoyol, 15.000 km'den fazla ulusal yol, 11.000 km'den fazla bölgesel yol ve il yolları yer almaktadır.

Son yıllarda özellikle Tanger Med, Kazablanka, Rabat, Marake  ve Agadir'i birbirine bağlayan otoyol ve ekspres yol projeleri sayesinde ülkenin lojistik altyapısı önemli  l de güçlendirilmiştir. Bu yatırımlar, başta limanlar ve sanayi bölgeleri olmak üzere ülkenin önemli ekonomik merkezleri arasındaki ulaşım bağlantılarının geliştirilmesine katkı sağlamaktadır.

4.3 2030 FIFA Dünya Kupası Kapsamındaki Karayolu Yatırımları

Karayolu altyapısının geliştirilmesine yönelik yatırımların son dönemde daha da hız kazanmasında Fas'ın İspanya ve Portekiz ile birlikte 2030 FIFA Dünya Kupası'na ev sahipliği yapacak olması önemli rol oynamıştır.

H k met tarafından açıklanan yatırım programları kapsamında, başta Kazablanka, Rabat, Tanca, Marake , Agadir ve Fes olmak üzere maçların oynanacağı şehirlerde yeni otoyollar,  evre yolları, kav aklar ve ekspres yol projeleri hayata geçirilmektedir.

Bunun yanında stadyumlar, havalimanları, limanlar ve hızlı tren hatları arasında kesintisiz ulaşımın sağlanması yönelik çok sayıda bağlantı yolu da inşa edilmektedir.

Bu yatırımlar yalnızca Dünya Kupası organizasyonuna yönelik geçici hazırlıklar olarak görülmemeli; aynı zamanda Fas'ın uzun vadeli ulaştırma ve lojistik stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilmelidir.

5. ULUSLARARASI KARAYOLU TAşIMACILIğI VE TIR

5.1 Uluslararası Karayolu Ta ımacılığının Genel Görünümü

Deniz ta ımacılığından sonra Fas'ın dış ticaretinde önemli bir taşıma modu olarak uluslararası karayolu taşımacılığı öne çıkmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyetleri Faslı ta ımacılar ile ağırlıklı olarak İspanyol ve Fransız lojistik şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir.

Avrupa Birliği, Fas'ın uluslararası karayolu ta ımacılığındaki başlıca pazarı olup, geri kalan ta ımalar ise Doğu Avrupa ile Moritanya üzerinden bazı Sahra Altı Afrika ülkelerine gerçekleştirilmektedir.

Fas'ın Avrupa ile olan coğrafi ve ticari bağlantıları nedeniyle uluslararası karayolu taşımacılığı, özellikle hızlı teslimat gerektiren ve denizyoluna kıyasla daha kısa transit sürelerinin tercih edildiği yükler açısından önem taşımaktadır.

5.2 Tanger Med ve Diğer Geçiş Noktaları

Uluslararası karayolu taşımacılığının en önemli geçiş noktası Tanger Med Limanı'dır. Liman, Avrupa ile Fas arasındaki Ro-Ro ve TIR ta ımalarının büyük bölümünü üstlenmektedir.

2025 yılında Tanger Med Limanı'ndan geçen uluslararası TIR aracı sayısı, bir önceki yıla göre yaklaşık %3,6 artarak 535.203'e ulaşmıştır. Bu araçların yaklaşık %96'sı Tanger Med Limanı üzerinden transit olarak gerçekleştirilmiştir. Liman yönetimi, artışın özellikle otomotiv, tarım-gıda ve sanayi ürünleri ihracatındaki büyümeden kaynaklandığını belirtmektedir.

Tanger Med üzerinden gerçekleştirilen Ro-Ro taşımacılığı, Avrupa ile Fas arasındaki ticaretin sürekliliği açısından stratejik öneme sahiptir. Özellikle İspanya ile gerçekleştirilen deniz geçişi karayolu taşımaları, Fas'ın Avrupa pazarlarıyla lojistik bağlantısının temel unsurlarından biridir. Limanın gelişmiş Ro-Ro altyapısı, yüksek kapasitesi ve Avrupa'daki limanlarla bağlantıları, Tanger Med merkezli bir taşımacılık modelinin oluşmasını sağlamıştır.

Nador Limanı ikinci derecede bir geçiş noktası olarak faaliyet gösterirken, Kazablanka Limanı'nın TIR taşımacılığındaki payı oldukça sınırlıdır. Bu yapı, Fas'ın Avrupa ile ticaretinde Tanger Med merkezli Ro-Ro ve TIR taşımacılığının ağırlığını ortaya koymaktadır.

Tanger Med'in, Avrupa ile ticaretin yanı sıra Fas'ın Afrika pazarlarına yönelik lojistik faaliyetlerinde de önemli bir rol üstlenmesi beklenmektedir. Limanın Avrupa, Akdeniz ve Afrika arasındaki bağlantıları, Fas'ın bölgesel bir lojistik merkez olma hedefini desteklemektedir.

5.3 Gümrük ve TIR İşlemlerinin Dijitalleştirilmesi

Son yıllarda Fas hükümeti, uluslararası karayolu taşımacılığının rekabet gücünü artırmak amacıyla gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi, sınır geçişlerinin hızlandırılması ve TIR operasyonlarının elektronik ortamda yönetilmesine yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Bu çerçevede, 2024 yılında uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin araç ve sürücü kayıt sistemi dijital ortama aktarılmıştır.

Dijitalleşme çalışmaları, taşıma operasyonlarında işlem sürelerinin azaltılması, sınır geçişlerinin daha etkin yönetilmesi ve gümrük süreçlerinde şeffaflığın artırılması açısından önem taşımaktadır.

6. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI

6.1 Demiryolu Sisteminin Genel Görünümü

Fas demiryolu sistemi, yolcu ve yük taşımacılığının yanı sıra limanlar ile sanayi bölgeleri arasındaki lojistik bağlantıların sağlanması bakımından ülkenin ulaştırma altyapısında önemli bir yere sahiptir. Özellikle Tanger Med Limanı ile sanayi bölgeleri arasındaki yük taşımacılığının demiryoluna kaydırılması, lojistik maliyetlerin azaltılması ve karbon emisyonlarının düşürülmesi açısından önem taşımaktadır.

Fas Ulusal Demiryolları Ofisi'nin (Office National des Chemins de Fer – ONCF) yayımladığı Recueil Statistiques 2025 verilerine göre Fas demiryolu ağı 2.295 km hat uzunluğuna ve 3.848 km ray uzunluğuna sahiptir. Ağın yaklaşık %64'ü elektrifikasyona sahip olup, ülke genelinde 137 istasyon hizmet vermektedir.

Demiryolu ağının yanı sıra, sistemin taşıma kapasitesini destekleyen lokomotif ve yük vagonu filosu bulunmaktadır. Mevcut filoda 107 elektrikli lokomotif, 105 dizel lokomotif ve 4.723 yük vagonu bulunmaktadır.

Fas, ayrıca Afrika kıtasının tek yüksek hızlı tren hattı olan Al Boraq'a ev sahipliği yapmaktadır.

6.2 Al Boraq Yüksek Hızlı Tren Hattı

2018 yılında hizmete giren Al Boraq yüksek hızlı tren hattı, Fas'ın demiryolu altyapısındaki en önemli yatırımlardan biridir. Tanca ile Kazablanka arasında hizmet veren hat, 320 km/s işletme hızıyla Afrika kıtasındaki ilk ve halen tek yüksek hızlı tren hattı olma özelliğini taşımaktadır.

Al Boraq hattının Fas'ın Kenitra şehrinden Marakeş'e uzatılması amacıyla yürütülen proje kapsamında altyapı, üstyapı ve sinyalizasyon işlerine ilişkin çok sayıda ihale sonuçlandırılmıştır.

Bu çerçevede Fransız, Faslı, Çinli ve Güney Koreli firmalar farklı proje paketlerini üstlenmiş olup, demiryolu platformu, köprüler, tüneller, ray döşeme ve elektrifikasyon çalışmalarının 2030 FIFA Dünya Kupası öncesinde tamamlanması hedeflenmektedir.

Al Boraq hattının Marakeş'e kadar uzatılması, ülkenin kuzeyindeki Tanca ve Kenitra ile Rabat, Kazablanka ve Marakeş gibi önemli ekonomik ve turistik merkezler arasındaki ulaşım bağlantısını güçlendirecektir.

6.3 Rail Maroc 2040 Stratejisi ve Yatırım Programı

ONCF tarafından açıklanan 2040 Fas Demiryolu Stratejisi (Rail Maroc 2040) kapsamında yaklaşık 96 milyar dirhemlik yatırım yapılması öngörülmektedir.

Program çerçevesinde yüksek hızlı tren (LGV) ağının yaklaşık 430 km daha uzatılarak Marakeş'e ulaştırılması, ulusal demiryolu ağının modernizasyonu, yeni banliyö hatlarının geliştirilmesi ve yük taşımacılığının artırılması hedeflenmektedir.

Uzun vadeli hedefler doğrultusunda yaklaşık 1.300 km yüksek hızlı tren ağına ulaşılması, 43 kentin demiryolu ağına bağlanması ve ülke nüfusunun yaklaşık %87'sinin mevcut %51'lik orana kıyasla demiryolu hizmetlerinden yararlanabilir hale getirilmesi öngörülmektedir.

Söz konusu yatırım programı, Fas'ın demiryolu altyapısını yalnızca yolcu taşımacılığını destekleyen bir sistem olmaktan çıkararak, ülkenin ekonomik merkezlerini, limanlarını, sanayi bölgelerini ve lojistik merkezlerini birbirine bağlayan entegre bir ulaşım ağına dönüştürme hedefini ortaya koymaktadır.

6.4 Demiryolu Yolcu Taşımacılığı

ONCF'nin 2025 yılında yayımladığı verilere göre demiryolu yolcu taşımacılığı artış eğilimini sürdürmektedir. 2025 yılında yaklaşık 55,6 milyon yolcu taşınmış olup, bu rakam kurum tarihindeki en yüksek yolcu sayısını temsil etmektedir.

Aynı dönemde Al Boraq yüksek hızlı tren hattı 5,6 milyon yolcuya hizmet vermiştir. 2025 yılının ilk altı ayında ise toplam yolcu sayısı bir önceki yılın aynı dönemine göre %3 artış göstererek yaklaşık 27 milyon seviyesine ulaşmıştır.

Yolcu taşımacılığındaki bu büyüme, Fas'ta demiryolunun şehirlerarası ulaşım ve özellikle büyük kentler arasındaki yolcu hareketliliği açısından giderek daha önemli bir ulaşım modu haline geldiğini göstermektedir.

6.5 Demiryolu Yük Taşımacılığı

Demiryolu yük taşımacılığı da son yıllarda büyümesini sürdürmüştür. 2025 yılında fosfat dışı genel yük (*fret & logistique*) hacmi 9 milyon tonun üzerine çıkmıştır. Bu büyümede özellikle konteyner ve enerji ürünleri taşımacılığındaki artış etkili olmuştur.

Aynı dönemde ONCF'nin en önemli yk segmentlerinden biri olan fosfat taşımacılığı da güçlü bir toparlanma göstermiştir. Taşınan fosfat miktarı bir önceki yıla göre yaklaşık %12 artış kaydederek 14,2 milyon tonun üzerine çıkmıştır.

Demiryolu yük taşımacılığındaki gelişme, özellikle limanlar ile sanayi bölgeleri arasında daha yüksek kapasiteli ve düzenli taşıma bağlantılarının kurulması açısından önem taşımaktadır.

6.6 Demiryolu Araçları ve Yerli retim Kapasitesi

Fas'ta demiryolu sektöründe yerli üretim kapasitesinin geliştirilmesi amacıyla bir demiryolu araçları üretim tesisi kurulması planlanmaktadır.

ONCF'nin yeni tren alım programı kapsamında kurulması planlanan üretim tesisinin yalnızca Fas'ın ihtiyaçlarını karşılaması değil, uzun vadede Afrika pazarına yönelik bölgesel bir demiryolu sanayi merkezi haline gelmesi de hedeflenmektedir.

7. TÜRKİYE-FAS ARASI TAşIMACILIK

7.1 Kullanılan Taşıma Modları ve Genel Görünüm

Türkiye ile Fas arasındaki taşımacılık faaliyetlerinde denizyolu, Ro-Ro destekli karayolu, uluslararası karayolu ve havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Tercih edilen taşıma modu; taşınan ürünün niteliği, teslim süresi, maliyet beklentisi ve teslim şekline (*Incoterms*) göre değişiklik göstermektedir.

Fas'ın Avrupa'ya yakın konumu ve özellikle Tanger Med Limanı'nın gelişmiş bağlantı ağı sayesinde iki ülke arasındaki transit süreleri Akdeniz havzasındaki birçok ülkeye kıyasla rekabetçi seviyededir.

Denizyolu taşımacılığı, konteyner bazlı yükler açısından en ekonomik taşıma seçeneği olup Türkiye'den Tanger Med, Kazablanka ve Agadir limanlarına düzenli hat seferleri gerçekleştirilmektedir.

Ro-Ro destekli karayolu taşımacılığı, özellikle teslim sresinin denizyoluna kıyasla daha kısa tutulmasının önemli olduğu yüklerde tercih edilmektedir. Havayolu taşımacılığı ise daha çok acil ve yüksek katma değerli yükler açısından ne çıkmaktadır.

7.2 Transit Süreleri

Türkiye ile Fas arasındaki taşımalarda transit süreleri kullanılan taşıma moduna, güzergâha, aktarma durumuna, sınır ve gümrük işlemlerindeki yoğunluğa ve dönemsel operasyonel koşullara göre değişiklik göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığında Türkiye'den Tanger Med, Kazablanka ve Agadir limanlarına gerçekleştirilen taşımalarda transit süreleri, liman yoğunluğu ve aktarma durumuna bağlı olarak, doğrudan hatta 7 güne kadar düşmüş bulunmaktadır..

Karayolu taşımacılığında ise Türkiye'den Avrupa üzerinden gerçekleştirilen Ro-Ro bağlantıları ve devamındaki karayolu taşımaları sayesinde yükler ortalama 15 gün içerisinde Fas'a ulaştırılabilmektedir. Doğrudan uluslararası karayolu taşımalarında bu süre güzergâha ve sınır geçişlerindeki yoğunluğa bağlı olarak 6-10 güne kadar çıkabilmektedir.

Havayolu taşımacılığında ise İstanbul ile Kazablanka arasındaki teslim süreleri genellikle 1-2 gün seviyesindedir.

7.3 Taşıma Maliyetleri ve Maliyeti Belirleyen Unsurlar

Taşıma maliyetleri bakımından denizyolu, özellikle yüksek hacimli ve konteyner bazlı yüklerde en düşük maliyetli taşıma modu olmayı sürdürmektedir.

Ro-Ro destekli karayolu taşımacılığı, daha kısa teslim süresi sağlaması nedeniyle orta maliyet seviyesinde değerlendirilirken, uluslararası karayolu taşımacılığı güzergâh uzunluğu ve geçiş maliyetleri nedeniyle denizyoluna kıyasla daha yüksek maliyet oluşturabilmektedir.

Havayolu taşımacılığı ise yüksek hız avantajına karşılık en yüksek maliyetli taşıma modudur.

Türkiye ile Fas arasındaki uluslararası taşımacılık maliyetleri; taşıma modu, yükün ağırlığı ve hacmi, ürünün niteliği, teslim şekli (*Incoterms*), yakıt fiyatları, döviz kurları, liman ve terminal hizmet bedelleri, mevsimsel talep, küresel navlun piyasalarındaki gelişmeler ile gümrük ve sınır geçişlerindeki operasyonel yoğunluk gibi çok sayıda faktörden etkilenmektedir.

Özellikle son yıllarda küresel lojistik piyasalarında yaşanan dalgalanmalar, navlun fiyatlarının dönemsel olarak önemli ölçüde değişmesine neden olmuştur. Bu nedenle Türkiye-Fas taşımacılığında tek bir standart maliyetten söz etmek yerine, taşıma modu ve yük özelliklerine göre değişen maliyet yapısının dikkate alınması gerekmektedir.

7.4 Türkiye-Fas Taşımacılığında Mevcut Durum

Türkiye ile Fas arasındaki taşımalarda son yıllarda önemli bir iyileşme sağlanmış olmakla birlikte, bazı yapısal sorunlar da bulunmaktadır.

Bunların başında uluslararası navlun fiyatlarında dönemsel dalgalanmalar, Avrupa üzerinden gerçekleştirilen karayolu taşımalarında transit geçiş maliyetleri, sürücülere yönelik vize uygulamalarında yaşanan güçlükler ve Ro-Ro ile konteyner hatlarında belirli dönemlerde ortaya çıkan kapasite yetersizlikleri gelmektedir.

Ayrıca, gümrük işlemlerinin dijitalleşmesine rağmen bazı dönemlerde sınır geçişlerinde yaşanan bekleme süreleri ve liman yoğunluğu teslim sürelerini olumsuz etkileyebilmektedir.

Bu sorunlar, özellikle kısa transit süresi gerektiren ve zaman hassasiyeti yüksek yüklerde taşıma maliyetlerinin ve operasyonel risklerin artmasına neden olabilmektedir.

8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Fas, son yıllarda ulaştırma ve lojistik altyapısının geliştirilmesine yönelik yaptığı yatırımlar sayesinde Avrupa ile Afrika arasında bölgesel bir lojistik merkez olma yönünde önemli bir dönüşüm gerçekleştirmektedir. Tanger Med Limanı'nın gelişimi, karayolu ve demiryolu ağının liman ve sanayi bölgeleriyle entegrasyonu, havalimanı yatırımları ve 2030 FIFA Dünya Kupası kapsamında yürütülen altyapı projeleri bu dönüşümün başlıca unsurlarını oluşturmaktadır.

Özellikle Tanger Med Limanı'nın yüksek aktarma kapasitesi, Avrupa ve Afrika'daki çok sayıda limanla bağlantısı ve Ro-Ro taşımacılığındaki rolü, Fas'ın uluslararası ticaret akımlarındaki konumunu güçlendirmektedir. Buna paralel olarak karayolu ve demiryolu bağlantılarının geliştirilmesi, Fas'ın çok modlu taşımacılık kapasitesini desteklemektedir.

Fas'ın Avrupa pazarlarına yakınlığı, Afrika kıtasına açılan kapı olma niteliği ve gelişmiş liman altyapısı, Türk firmaları açısından da önemli fırsatlar sunmaktadır. Türkiye ile Fas arasındaki mevcut taşımacılık faaliyetlerinin geliştirilmesinin yanı sıra, Fas'ın Batı Afrika pazarlarına yönelik bölgesel bir lojistik üs olarak değerlendirilmesi mümkündür. Özellikle Tanger merkezli dağıtım, depolama ve lojistik operasyonların Avrupa-Afrika ticaret akımlarına entegre edilmesi, Türk firmalarının bölgedeki faaliyetlerini çeşitlendirmelerine ve yeni pazarlara erişimlerini kolaylaştırmalarına katkı sağlayabilir.

Bu potansiyelin daha etkin kullanılabilmesi için Türkiye ile Fas arasındaki taşımacılık maliyetlerinin azaltılması, Ro-Ro ve konteyner hatlarının çeşitlendirilmesi önem taşımaktadır. Bunun yanında iki ülkenin lojistik sektörleri arasındaki kurumsal iş birliğinin güçlendirilmesi, taşıma kapasitesinin artırılması ve alternatif taşıma güzergâhlarının geliştirilmesi, ticari ilişkilerin lojistik açıdan daha rekabetçi hale gelmesine katkı sağlayacaktır.

Sonuç olarak Fas, gelişen ulaştırma altyapısı ve lojistik kapasitesi sayesinde Avrupa ile Afrika arasındaki ticaret akımlarında giderek daha önemli bir konum edinmektedir. Bu yapı, Türkiye açısından Fas'ı yalnızca bir ticaret pazarı olarak değil, aynı zamanda Avrupa ve özellikle Batı Afrika pazarlarına erişimde değerlendirilebilecek bölgesel bir lojistik merkez olarak öne çıkarmaktadır.

KAYNAKÇA

- Agence Nationale des Ports (ANP) – Fas Ulusal Limanlar Ajansı
<https://www.anp.org.ma/>
- Tanger Med Port Authority – Tanger Med Liman İdaresi
<https://www.tangermedport.com/>
- Office National des Chemins de Fer (ONCF) – Fas Ulusal Demiryolları Ofisi
<https://www.oncf.ma/>
- Office National des Aéroports (ONDA) – Fas Ulusal Havalimanları Ofisi
<https://www.onda.ma/>
- Autoroutes du Maroc (ADM) – Fas Ulusal Otoyollar Şirketi
<https://www.adm.co.ma/>
- Ministère du Transport et de la Logistique – Fas Ulaştırma ve Lojistik Bakanlığı
<https://www.transport.gov.ma/>
- Ministère de l'Équipement et de l'Eau – Fas Ekipman ve Su Bakanlığı
<https://www.equipement.gov.ma/>
- PortNet S.A. – Fas Dış Ticaret İşlemleri Ulusal Portalı
<https://www.portnet.ma/>
- Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII) – Fas Gümrük ve Dolaylı Vergiler İdaresi
<https://www.douane.gov.ma/>
- Ministère de l'Économie et des Finances – Fas Ekonomi ve Maliye Bakanlığı
<https://www.finances.gov.ma/>
- Royaume du Maroc – Fas Krallığı Resmî Portalı
<https://www.maroc.ma/>