

LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜLKE RAPORU

FRANSA

2024



T.C. PARIS BÜYÜKELÇİLİĞİ
TİCARET MÜŞAVİRLİĞİ

İçindekiler

1. Ülkenin Dış Ticaretinde Kullandığı Taşıma Modları.....	3
2. Lojistik Altyapısı.....	4
a. Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu Altyapısı	4
❖ Karayolu taşımacılığı	4
❖ Deniz yolu taşımacılığı ve Fransa'nın önemli limanları	5
❖ Nehir yolu taşımacılığı	6
❖ Demiryolu taşımacılığı.....	7
❖ Havayolu taşımacılığı.....	8
b. Önemli Limanlar, Lojistik Merkezler, Ticaret Merkezleri:.....	10
c. Yerel Lojistik Firmalar:.....	12
3. LPI Endeksi Sıralaması (2023 Yılı ve 2018 Yılı).....	13
4. Önemli Ticari Rotalar (Ülke Dış Ticaretinde Kullanılan Ana Taşımacılık Güzergâhları).....	13
5. Ülke ile Türkiye Arasındaki Taşıma Ücretleri	14
6. Dış Ticaret Taşımalarında Lojistik Sorunlar	14
7. Müşavirlik Değerlendirmesi.....	14
8. KAYNAKÇA	16

1. Ülkenin Dış Ticaretinde Kullandığı Taşıma Modları

Fransa’da taşımacılık ve depolama 2021 yılında 181.815 şirketi bir araya getirerek 230 milyar Avro ciro elde etmiş, 95 milyar Avro katma değer yaratmıştır. 2022 yılı sonunda 1,4 milyon kişinin taşımacılık ve depolama alanlarında ücretli olarak çalıştığı belirtilmektedir.

Neredeyse tüm nakliye ve depolama şirketleri mikro ve orta-küçük işletmeler KOBİ’lerdir. Bu şirketlerin çalışanları, sektördeki işçilerin yalnızca %30’unu teşkil etmekle birlikte, KOBİ’ler sektördeki şirketlerin gerçekleştirdiği katma değerın yalnızca beşte birini temsil etmektedir. Öte yandan büyük şirketlerin sektördeki etkisi çok baskındır, sektörün GSYİH’ye katma değerının %79’u ve işgücünün %70’i büyük ölçekli firmalar tarafından sağlanmaktadır.

Kara ve boru hattı taşımacılığı, katma değer açısından sektöre en büyük katkıyı (%47) sağlayarak, depolama ve yardımcı taşımacılık hizmetlerinin (%24) çok ilerisinde yer almaktadır. Kara ve boru hattı taşımacılığı aynı zamanda en büyük işveren (çalışanların %61’i) ve en büyük yatırımcıdır (%55).

Taşımacılık ve depolama şirketleri, tarım ve finans dışında Fransa piyasasında yer alan farklı sektörlerindeki tüm şirketlerden çok daha yüksek bir katma değer oranına sahiptir genel ortalama %30 iken, taşımacılık ve depolama şirketlerinde bu seviye ortalama %41’i bulmaktadır.

Fransa, taşımacılık ve depolama sektörlerindeki şirketlerin faaliyetlerinin 2021 yılı verileri ¹

Faaliyet alanı	Katma değer (milyon avro cinsinden)	Katma değer oranı %	Marj oranı ¹ %	İhracat oranı %	Yatırım oranı %
Kara taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı	44 286	45,0	18,7	6,1	35,2
Şehirlerarası yolcu demiryolu taşımacılığı	15 098	62,9	17,9	7,6	63,1
Demiryolu yük taşımacılığı	28	22,0	0,3	34,3	6,2
Diğer kara yolcu taşımacılığı	8 608	51,3	28,2	0,8	36,9
Karayolu yük taşımacılığı ve taşıma hizmetleri	19 983	35,2	13,1	7,1	S
Boru hattı taşımacılığı	569	74,3	71,4	2,0	S
Su ulaştırma	S	S	S	S	27,9
Deniz ve kıyı yolcu taşımacılığı	174	11,3	19,9	23,5	60,8
Deniz ve kıyı yük taşımacılığı	S	S	S	S	27,3
Nehir yolcu taşımacılığı	63	30,9	8,9	36,5	49,7
Nehir yük taşımacılığı	167	46,0	41,4	26,4	45,1
Hava Taşımacılığı	S	S	S	S	S

¹ Insee, É sane. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015946>

Yolcu hava taşımacılığı	2 729	21,9	-48,6	39,4	S
Hava taşımacılığı ve uzay taşımacılığı	S	S	S	S	S
Depolama ve yardımcı taşımacılık hizmetleri	22 351	36,0	45,8	20,9	22,3
Depolama ve depolama	2 748	35,3	31,3	8,4	33,8
Yardımcı taşıma hizmetleri	19 603	36,1	47,8	22,7	20,7
Posta ve kurye faaliyetleri	9 762	62,9	8,6	8,9	S
Evrensel hizmet yükümlülüğü çerçevesinde posta faaliyetleri	8 618	72,4	5,0	7,7	8,2
Diğer posta ve kurye faaliyetleri	1 144	31,5	36,7	13,1	S
Genel Toplam	95 102	41,4	33,9	26,2	29,9

S: istatistiksel gizliliğe tabi veriler.

1: Marj oranı faktör maliyetlerindeki katma değerle, katma değer oranı ise vergiler hariç katma değerle hesaplanır.

Katma değer: üretim hesabının bakiyesidir. Üretim değeri ile ara tüketim değerinin farkına tekabül etmektedir.

Katma değer oranı: Katma değer oranı, katma değer (VA) ciroya (CA) oranıdır.

Marj oranı (şirket istatistikleri): Marj oranı, brüt işletme fazlasının (EBE) katma değere (VA) oranıdır.

İhracat oranı: İhracat oranı, ihracat cirosunun (CA) toplam ciro içindeki payıdır.

Yatırım oranı (şirket istatistikleri): yatırım oranı (iş istatistikleri), katma değere katkı hariç brüt maddi yatırımların oranıdır (VA).

Kaynak:

2. Lojistik Altyapısı

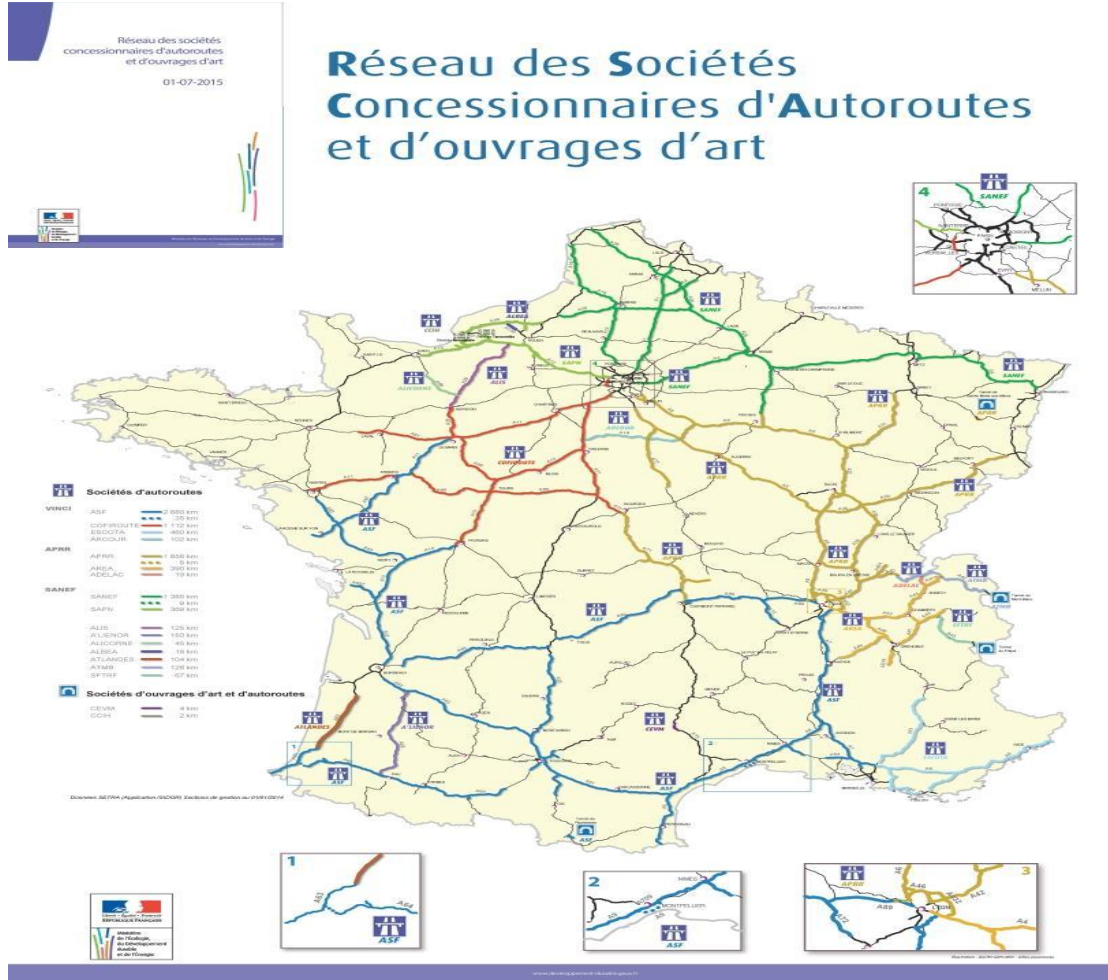
a. Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu Altyapısı

❖ Karayolu taşımacılığı²

- Ödemeye tabi olan otoyol ağının toplam uzunluğu 9.184 km'dir.
(Bunların içinde gidişli gelişli 3er şeritli otoyolların uzunluğu 2.387 km'dir.)
- Ödeme yapılmayan ücretsiz otoyollar 3.278 km
- Ulusal yollar 8.440 km (ücretsizdir)
- Departmental yolları 378 401 km (ücretsizdir)

² <https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>
<https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/2021/04/edlr2021-vf.pdf>

FRANSA KARAYOLLARI HARİTASI:



❖ Deniz yolu taşımacılığı ve Fransa'nın önemli limanları³

Fransa'da büyük limanların tümü devletin kamu kuruluşlarıdır. Bu limanlar deniz taşımacılığı trafiğinin %80'inden fazlasını elleçlemekte olup faaliyetlerini kendi coğrafi sınırları içerisinde yürütmektedirler.

Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Denizcilik Altyapısı ve Hareketlilik Genel Müdürlüğü (DGITM), büyük deniz limanlarını ve iki özerk liman olan Paris ve Strazburg'u denetlemektedir. Fransa devleti, ülkedeki deniz taşımacılığının geliştirilmesine aktif olarak katılmakta ve özellikle ulusal liman stratejisi aracılığıyla, Fransız limanlarının küresel ortamda rekabet gücünü ve çekiciliğini artırmayı amaçlayan girişimleri uygulamaktadır.

Fransa ankarasında yedi büyük liman bulunmaktadır:

- Dunkirk
- Le Havre

³ <https://www.mer.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>

- Rouen
- Nantes Saint-Nazaire
- La Rochelle
- Bordo
- Marsilya

Fransa'nın denizaşırı bölgelerinde ise dört büyük liman bulunmaktadır:

- Guyana
- Martinik
- Guadeloupe
- Port-Réunion

❖ Nehir yolu taşımacılığı ⁴

Fransa'da nehirlerde yolcu taşındığı gibi mal taşımacılığı da yapılmaktadır. Nehir taşımacılığı, malların veya yolcuların taşınmasına olanak tanıyan, iç su yolları (kanallar, su yolları, nehirler vb.) kullanılarak yapılan bir kara yolculuğu şeklindedir. Bazen geliştirilmiş veya setler yardımıyla yön verilerek kanalize edilmiş serbest akan yapay veya doğal nehirlerde yol almak mümkündür. Fransız Ulaştırma Bakanlığı, nehir taşımacılığındaki ana aktörleri denetler ve navigasyon altyapısının büyük bir kısmının bakımından sorumludur.

Nehirlerde yapılan yük taşımacılığı ekonomik, temiz, güvenilir ve emniyetli olarak nitelendirilmektedir. Nehir ulaşım ağı, özellikle geniş hatlı güzergahlar, özellikle sıkışık koridorlarda karayolu taşımacılığına gerçek bir alternatif oluşturma konusunda yadsınamaz avantajlara sahiptir. Nehir taşımacılığı, rekabet gücünü, özellikle belirli (ağır) kargolar ve tasarımcılara uygun olmasının yanı sıra tehlikeli malzemelerin veya istisnai konvoyların taşınmasına da uygun olan kitlesel yapısından almaktadır.

Nehir yolu ile taşımacılığın özellikle büyük şehirlere erişim için suyolu ağındaki önemli kapasite rezervleri; taşıma süresinin ve güvenliğinin güvenilirliği; taşınan ton-kilometre başına düşük enerji tüketimi ve sera gazı emisyonları en büyük avantajları olarak sayılmaktadır.

Nehir yoluyla mal taşımacılığı, hükümetin eyleminin merkezine yerleştirmek istediği yeşil enerjiye geçişin vektörlerinden biridir. Nehir taşımacılığı ile 1970'lerin başında 110 milyon ton kadar taşıma yapılırken, günümüzde önemli bir düşüş görülmektedir. Bu sebeplerden birisi olarak da kuraklık sayılmaktadır.

2022 yılında nehir yoluyla taşıma modu 49,4 milyon ton mal taşımıştır.

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/generalites-sur-transport-et-reseau-fluvial-en-france>

<https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/Carte-bienvenue-2022- Bienvenue-sur-le-r%C3%A9seau-de-Voies-navigables-de-France.pdf>

Nehirler üzerinden konteynerler ve tahıl trafiği faaliyetleri artmış olsa da, inşaatla bağlantılı faaliyetlerin taşımacılığı, nehir yolu ağının ana kullanıcı sektörü olmaya devam etmektedir.

Fransa’da kamuya nehir alanı, 8.500 km’si gezilebilir olmak üzere yaklaşık 18.000 km suyolu içermektedir. Fransa, toplam 38.000 km’lik uzunluğuyla Avrupa’nın en uzun suyolu ağına sahiptir.

Fransız ağının çoğunluğu (6.700 km), bakımını, işletimini ve modernizasyonunu sağlayan kamu kuruluşu Voies Navigables de France (VNF) tarafından yönetilmektedir:

4.100 km uzunluğundaki “ana” ağ, mal taşınması için kullanılmaktadır
2.600 km uzunluğundaki bölgesel ağ esas olarak turizme ayrılmıştır.

Bu ağ çok sayıda yapıyı içermektedir:

Yaklaşık 400 baraj, 1.799 şelale geçişi (kilit, kilit merdiveni, su eğimi), 637 boşaltma yapısı (savak, vana vb.), 83 koruma kapısı, 389 gıda sistemi (rezervuar barajı, kanal, pompa istasyonu, kilit bypass vb.), 28 kanal tüneli, 125 kanal köprüsü ve 806 geçiş yapısı (köprü, su kemeri vb.).



❖ Demiryolu taşımacılığı

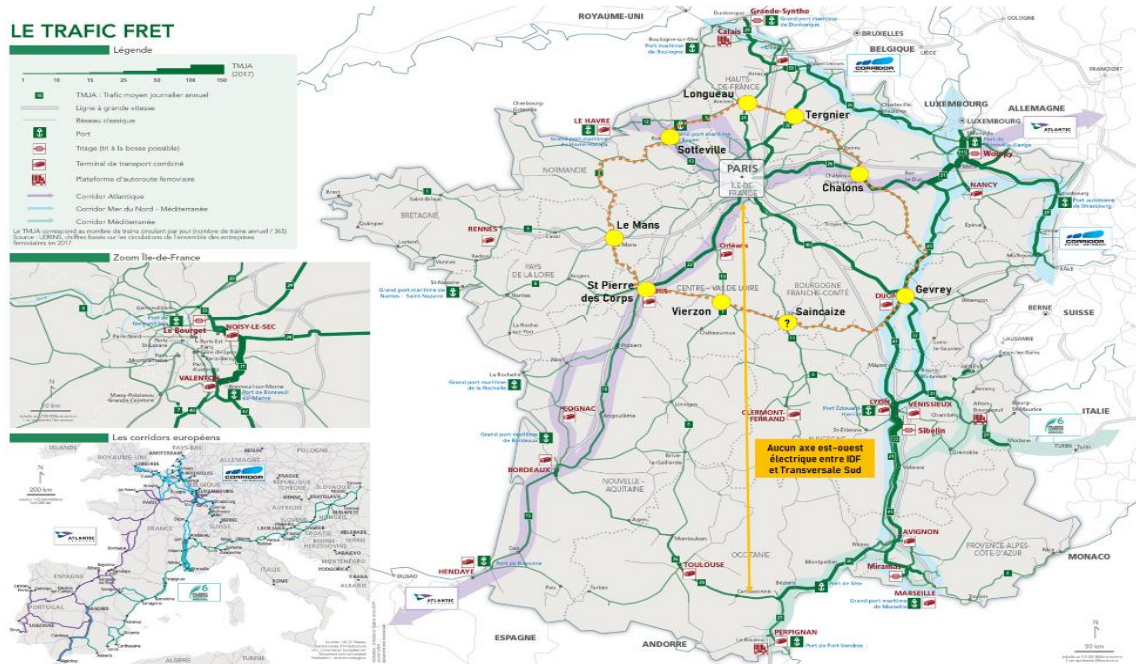
Fransız demiryolu ağı, yaklaşık 8.800 beldeyi geçen 28.000 km’lik hattıyla, her gün 5 milyon yolcunun ve 250.000 ton malın taşınmasını mümkün kılan güçlü bir bölgesel ağ oluşturmaktadır.

Son yıllarda trenle yük taşımacılığı, karayolu yük taşımacılığına göre pazar payını kaybetmiştir. Bugün demiryolu taşımacılığı, taşınan malların yalnızca %9'unu ilgilendirmektedir. Hükümet, karayolu taşımacılığına göre daha az gürültülü, daha az kirletici ve daha az tehlikeli olan bu ulaşım modunu yeniden canlandırmak istemektedir ve bu nedenle demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi için ulusal bir strateji başlatmaktadır.

Hedef, demiryolu taşımacılığı modunun payını 2030 yılına kadar ikiye katlayarak %9'dan (2019) %18'e çıkarmaktır. Uzun vadede hedef, demiryolu taşımacılığında 2050 yılına kadar %25'lik bir pay elde etmek olarak belirlenmiştir.

Hedeflere ulaşılmasında Demiryolu Taşımacılığının Geliştirilmesine İlişkin Ulusal Strateji, dört ana hat belirlemiştir :

- Hizmetlerin uygulanabilirliğini ve demiryolu yük operatörlerinin ekonomik modelinin sürdürülebilirliğini sağlamak;
- Ulusal demiryolu işletmecisi SNCF Réseau tarafından sağlanan hizmetin kalitesini artırmak;
- Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesini sağlayan altyapıların performansını güçlendirmek;
- Limanlar ve nehirlerle koordinasyonu geliştirmek.



❖ Havayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı diğer taşıma şekillerine göre en düşük paya sahiptir. Fransız havalimanlarından her sene yaklaşık 2,3 milyon ton mal geçmektedir. Havayolu taşımacılığı esas olarak uluslararası mal taşımacılığında kullanılmaktadır. Uluslararası taşımacılık toplam

hava taşımacılığının %92'sini teşkil etmektedir. 2004 ile 2019 yılları arasında hava kargo taşımacılığı yılda ortalama %3,0 artmıştır.

Hava yoluyla yük taşımacılığı yapan başlıca Fransız havalimanları aşağıdakilerdir:

- Paris-Charles de Gaulle Havalimanı (CDG)
- Lyon-Saint Exupéry Havalimanı (LYS)
- Toulouse-Blagnac Havaalanı (TLS)
- Marsilya-Provence Havaalanı (MRS)
- Nantes-Atlantique Havaalanı (NTE)

Taşımacılık (bin Ton)

	2004	2009	2014	2019
Ülke içi	124	104	156	172
Fransa Anakara	68	57	83	88
Deniz aşırı bölgeler	57	48	73	84
Uluslararası taşımacılık	1 329	1 284	2 022	2 099
Toplam trafik	1 454	1 389	2 178	2 272

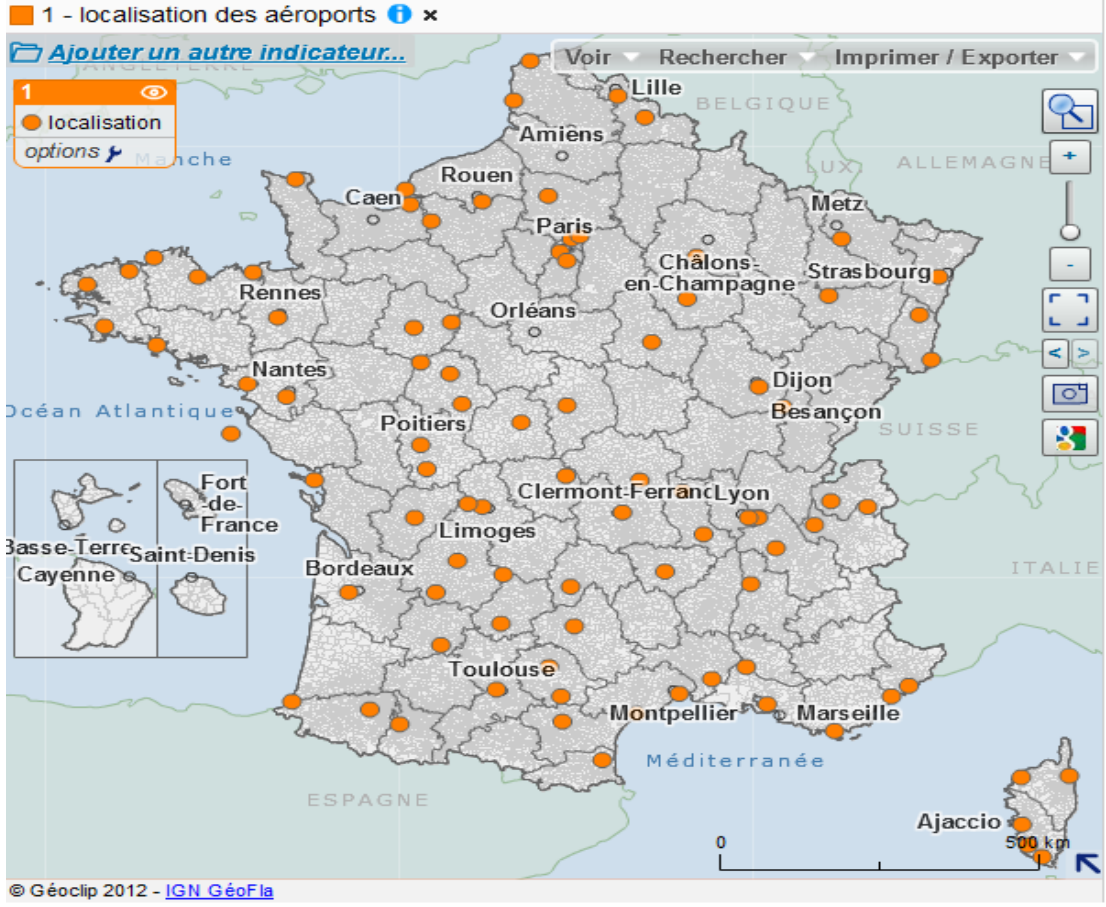
Kaynak : [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/22-transport-aerien-de-marchandises#:~:text=I%20concerne%20essentiellement%20le%20transport,%2C4%20%25%20en%202018\).](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/22-transport-aerien-de-marchandises#:~:text=I%20concerne%20essentiellement%20le%20transport,%2C4%20%25%20en%202018).)

**Havayolu taşımacılığının havaalanlarına ve senelere göre gelişimi
(Ton)**

Havalimanı	2019	2021	2022	% 2022/2021	% 2022/2019
Paris-Charles de Gaulle	1 927 176	1 957 273	1 847 660	-5.6%	-4.1%
Paris - Orly	88 609	73 751	76 534	3.8%	-13.6%
Bâle - Mulhouse	61 545	73 789	66 774	-9.5%	8.5%
Marseille Provence	59 694	56 526	53 716	-5.0%	-10.0%
Lyon-Saint Exupéry	57 278	50 076	52 980	5.8%	-7.5%
Toulouse - Blagnac	66 299	45 978	44 297	-3.7%	-33.2%
La Réunion Roland Garros	29 105	24 776	27 643	11.6%	-5.0%
Saint-Nazaire - Montoir	18 229	15 867	18 374	15.8%	0.8%
Paris-Vatry	2 869	29 781	17 950	-39.7%	525.7%
Nantes Atlantique	8 789	12 069	11 929	-1.2%	35.7%
Guadeloupe - Pôle Caraïbes	10 151	10 568	11 100	5.0%	9.3%
Martinique - Aimé Césaire	10 433	10 227	11 040	7.9%	5.8%
Tahiti - Faa'a	12 618	8 179	10 867	32.9%	-13.9%
Bordeaux	11 233	10 856	10 528	-3.0%	-6.3%
Rennes - Saint-Jacques	8 290	12 025	9 547	-20.6%	15.2%

Kaynak : <https://www.qualitairsea.com/newsroom/fret-aerien/articles/principaux-aeroports-francais-pour-le-transport-de-fret>

- **Fransa'da bulunan havaalanları**



Kaynak : <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-de-localisation-des-aeroports/>

b. **Önemli Limanlar, Lojistik Merkezler, Ticaret Merkezleri:**

- **Önemli Limanlar**

Fransa anakarasında yedi büyük liman bulunmaktadır:

- Dunkirk
- Le Havre
- Rouen
- Nantes Saint-Nazaire
- La Rochelle
- Bordo
- Marsilya

Fransa'nın denizaşırı bölgelerinde ise dört büyük liman bulunmaktadır:

- Guyana
- Martinik
- Guadeloupe
- Port-Réunion

- **Lojistik Merkezler⁵**

Ülkede lojistik merkezler en çok liman şehirleri ve büyük şehirler olan Paris, Lyon, Marsilya, La Rochelle le Havre şehirleri sayılmaktadır.

Ancak ülkenin Avrupa Birliği çerçevesinde sınırlarının açık olmasından dolayı sınır kentler olarak adlandırılan Belçika, Almanya, İsviçre, İtalya ile olan sınırlarda bulunan şehirler oldukça çok etkilenmektedir. Nitekim, ağır araçların geçişleri, uzun süre park halinde kalmaları vb. şeylerden doğan rahatsızlıklardan dolayı da AB ülkelerince ağır araçların şehir içine girmeleri sınırlandırılarak engel konmuştur.

- **Ticaret Merkezleri**

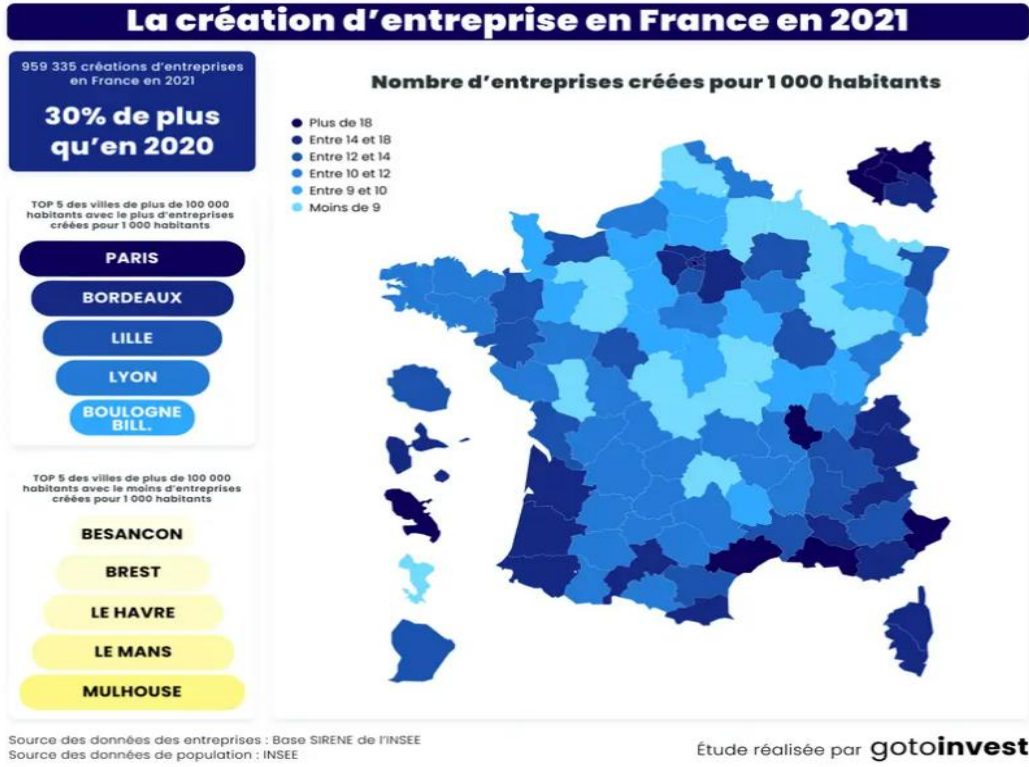
Fransa'da ekonominin en yoğun faaliyette olduğu şehirlerde nüfus yoğunlaşmıştır. Fransa'da en büyük 13 il, ülke nüfusunun %20'sine ev sahipliği yapmaktadır. Ülkede en dinamik beş kentsel alan ülkenin batısında veya güneybatısında yer almaktadır: Toulouse, Nantes, Rennes, Montpellier ve Bordeaux. Büyüme aynı zamanda Toulon, Nice, Lyon ve Grenoble'ın yanı sıra Strasbourg'da gerçekleşmiştir.

Ülkenin üçüncü büyük kentsel alanı olan Marsilya-Aix her yıl yaklaşık 8.000 kişiye ev sahipliği yapmaktadır. Öte yandan Rouen ve Lille'nin kentsel alanları ulusal ortalamaya göre daha az dinamik bir demografiye sahiptir.

Fransa'da ticaret merkezi sayılabilecek olan en çok iş kurulan ilk 10 şehir aşağıdaki gibidir:

1. Paris: 74.019 şirket (yani 33,84 şirket / 1.000 kişi)
2. Bordeaux: 7.757 şirket (yani 30,30 şirket / 1.000 kişi)
3. Lille: 5.663 (yani 23,92 şirket / 1.000 kişi)
4. Lyon: 12.444 (yani 23,79 şirket / 1.000 kişi)
5. Boulogne-Billancourt: 2.822 (yani 23,33 şirket / 1.000 kişi)
6. Nice: 8.043 (yani 23,25 şirket / 1.000 kişi)
7. Montpellier: 8.043 (yani 23,21 şirket / 1.000 kişi)
8. Montreuil: 2.438 (yani 22,32 şirket / 1.000 kişi)
9. Aix-en-Provence: 3.244 (yani 22,16 şirket / 1.000 kişi)
10. Saint-Denis: 2.408 (yani 21,44 şirket / 1.000 kişi)

⁵ . https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150416v1/file/2na_log_eur.pdf



<https://lejournal.cnrs.fr/nos-blogs/dialogues-economiques/dagricoles-a-industrielles-la-croissance-des-villes>
<https://www.maddyness.com/2022/10/14/villes-entreprises-creation-2021/>

c. Yerel Lojistik Firmalar:

Fransa'da dış ticaret taşımalarında faaliyet gösteren büyük ölçekli taşıma yapan en büyük 15 firma aşağıdaki gibidir:

- 1 Air France-KLM Group
- 2 Groupe ADP (Aéroports de Paris)
- 3 RATP
- 4 SNCF
- 5 La Poste
- 6 Bolloré
- 7 Getlink
- 8 UPS
- 9 Gefco
- 10 ID Logistics
- 11 XPO Logistics
- 12 CMA CGM
- 13 Keolis
- 14 Heppner
- 15 Stef

3. LPI Endeksi Sıralaması (2023 Yılı ve 2018 Yılı)⁶

- 2018: 16. sıra, 3,84 puan
- 2023: 13. sıra, 3,9 puan

	LPI Puanı	Gümrük Puanı	Altyapı Puanı	Uluslararası Sevkiyat Puanı	Lojistik Yetenek ve Kalite Puanı	Zamanında Teslimat Puanı	Takip ve İzleme Puanı
Fransa	3,9	3,7	3,8	3,7	3,8	4,1	4,0

4. Önemli Ticari Rotalar (Ülke Dışı Ticaretinde Kullanılan Ana Taşımacılık Güzergâhları)

Birleşik Krallık ve Benelüks Ülkelerine Doğru Paris-Lille Ekseni

Paris ile Lille'i birbirine bağlayan istikamet en kısa istikametlerden biridir. Ulaşım çözümü açısından ise feribotlarla Kanal'a ve Birleşik Krallık'a erişim sağlamaktadır. Bu eksen aynı zamanda Benelüks ülkelerine ulaşmayı ve Lüksemburg, Belçika ve Hollanda'ya mal ihraç veya ithal etmeyi de mümkün kılmaktadır.

Almanya'ya Ulaşım için Paris-Strazburg Ekseni

Paris-Strasbourg istikameti Grand-Est'i geçerek Almanya'ya bağlanmaktadır. Doğu Avrupa'ya mal ihracatı veya ithalatı için en iyi nakliye çözümü olduğu ifade edilmektedir. Bu yol Avrupa Birliği'nin tam ortasında yer almaktadır. Aslında Strazburg bölgesi, Birliğin en dinamik ekonomik bölgesi olan "Avrupa muzunun" bir parçasıdır. Bu nedenle Paris-Strasbourg ekseni Avrupa'daki bir faaliyet için ideal lojistik çözümdür.

İspanya'ya ya da ABD'ye Doğru Paris-Bordeaux Ekseni

İspanya ya da Amerika Birleşik Devletleri'ne ulaşım çözümü aranmakta ise, Paris-Bordeaux ekseni İspanya'ya karayolu erişimi ve Atlantik'e açık bir deniz alanı sağlamaktadır.

İtalya'ya ve Akdeniz Ülkelerine Doğru Paris-Lyon/Marsilya Ekseni

İtalya'ya veya Akdeniz'e yönelik lojistik çözümlere ihtiyaç duyulduğu ölçüde, Paris-Lyon ekseni veya Paris-Marsilya ekseninin kullanıldığı ifade edilmektedir.

Akdeniz Ülkeleri, Mağrip Ülkeleri

Akdeniz, Mağrip ile ticarete izin vermekte ve Cebelitarık Boğazı ile Süveyş Kanalı'na ayrıcalıklı bir erişim sağlamaktadır.

Fransa, Avrupa'ya ve dünyaya açık birçok ulaşım yolundan yararlanmaktadır.

<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-international-marchandises-et-cabotage>

<https://www.esprit-public.fr/quels-sont-les-principaux-axes-de-transport-en-france/>

⁶ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/70_SAC/76_TRA

5. Ülke ile Türkiye Arasındaki Taşıma Ücretleri ⁷

Fransız makamlarınca yayınlanan en son verilere göre: 2022'nin dördüncü çeyreğinde, depolama fiyatları (%1,9), elleçleme (%1,5), demiryolu taşımacılığı (%1,4) ve daha az ölçüde karayolu taşımacılığında (%1,0) artış göstermiştir. Ülkede havayolu taşımacılığında (%4,6) ve nehir taşımacılığında (%5,9) fiyatlar düşmekte, deniz taşımacılığında ise (%23,0) büyük bir düşüş yaşanmaktadır.

Kullanılan tüm taşıma modlarına ilişkin kg başı ücretlendirmeye dair detaylı son 20 yılın verileri ekteki belgede iletilmektedir.

6. Dış Ticaret Taşımalarında Lojistik Sorunlar

Yüksek Taşıma Maliyetleri: Yüksek taşıma maliyetleri, özellikle enerji fiyatlarındaki dalgalanmalar ve küresel ekonomik durum gibi faktörlerden kaynaklanabilmektedir. Bu durum, işletmelerin rekabet gücünü etkileyebilmektedir.

Gümrük İşlemleri ve Formaliteler: Karmaşık gümrük prosedürleri, belge talepleri ve diğer formaliteler dış ticarete gecikmelere ve ek maliyetlere neden olabilmektedir.

Taşıma Kapasitesi Sorunları: Özellikle yoğun dönemlerde, belirli taşıma modlarında (karayolu, denizyolu, havayolu) kapasite sıkıntıları yaşanabilmektedir.

Vize ve İzin Sorunları: Uluslararası taşımalarda vize ve izin sorunları, mal akışını engelleyebilmekte ve tedarik zincirini aksatabilmektedir.

Teknolojik Zorluklar: Yetersiz veya eski lojistik teknolojileri, izleme, takip ve veri paylaşımı gibi süreçleri etkileyebilmektedir.

Frekans ve Servis Kalitesi Sorunları: Belirli taşıma modlarında yetersiz frekanslar veya düşük servis kalitesi, lojistik süreçleri olumsuz etkileyebilmekte ve teslimat süreçlerini uzatabilmektedir.

7. Müşavirlik Değerlendirmesi

Taşıma Maliyetlerinde Artış: Yakıt fiyatlarının yükselmesi, taşıma ve nakliye maliyetlerini artırmıştır. Taşımacılıkta kullanılan araçların yakıt maliyetlerinin artması nedeniyle kar marjlarında azalma meydana gelebilmektedir. Bu durum, taşımacılık maliyetlerinin genel olarak artmasına neden olmaktadır.

Dijitalleşme ve İleri Teknolojilerin Kullanımı: Fransa dijitalleşme ve öncü teknolojiler kullanımı anlamında önde gelen ülkelerden birisidir. Halihazırda pek çok alanda önemli bir yer tutmaya başlayan yapay zekanın (AI) lojistik sektörüne entegrasyonu hususunda da çalışmalar yapılmaktadır. Bu anlamda yapay zekanın kullanımının lojistik operasyonlarının planlanma ve yürütülme biçiminde devrim yaratacağı, rotaları optimize etmek, stokları

⁷ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indices-des-prix-du-transport-de-fret-et-de-lentreposage-au-quatrieme-trimestre-2022>

yönetmek ve hatta gelecekteki talebi tahmin etmek için büyük hacimli verilerin analiz edilmesini mümkün kılacağı değerlendirildiğinde Fransa'da lojistik sektöründe bu hususun ön plana çıkmaya başlaması önemlidir. Lojistik kuruluşlarının operasyonlarında robotik, makine öğrenimi ve yapay zeka kullanımının 2024 yılında daha da artması Fransa'da çeşitli lojistik operasyonlarının hızının ve doğruluğunun bu teknolojik gelişmelerle iyileştirilmesini de beraberinde getirecektir.

Sürdürülebilirlik ve Lojistik: Fransa'da lojistiğin dijitalleştirilmesi ve karbonsuzlaştırılması stratejisi kapsamında, ulaştırma sektöründeki oyuncular, federasyonlar, araştırma enstitüleri ve yerel yönetimler birlikte çalışmaktadır. Bu bağlamda, **Lojistik 4.0⁸'in geliştirilmesi** ile Fransa'daki tedarik zincirinin rekabet gücünü artırmak ve lojistiğin çevresel etkisini kontrol etmek hedeflenmektedir. 4. Gelecek Yatırım Programı'nın Dijitalleşme ve Mobilitenin Karbonsuzlaştırılması stratejisinin bir parçası olarak Lojistik 4.0, toplu taşımacılığı ve çok modlu arayüzleri optimize etmeye, güvence altına almaya ve karbondan arındırmaya odaklanmaktadır. Lojistik 4.0'ın ayrıca, depolara akıllı otomasyonu getirerek verimliliği artırması ve insan hatasını azaltması beklenmektedir.

Yine Fransa'da sürdürülebilirliğe verilen önem kapsamında, elektrikli araçların ve alternatif taşımacılık çözümlerinin kullanımı yoluyla CO2 emisyonlarının azaltılması üzerinde durulmaktadır. Rota optimizasyonu ve kargo konsolidasyonu da karbon ayak izinin azaltılmasında kilit bir rol oynamaktadır. Lojistikte çevre dostu ve geri dönüştürülebilir ambalaj malzemelerinin benimsenmesi, güneş enerjisi ve enerji otomasyonu gibi eko-verimli teknolojilerle donatılmış yeşil depolara yatırım yapılması da önemli hususlardır.

Olimpiyat Oyunlarının Lojistik Üzerindeki Etkisi: 2024 yılında Fransa'da düzenlenecek Olimpiyat Oyunlarının, Fransa'daki lojistik üzerinde önemli bir etkiye sahip olacağı değerlendirilmektedir. Bu dünya çapındaki etkinlik öncesinde lojistik şirketlerinin taşıma kapasitesi, güvenlik ve mal ve insan akışlarının yönetimi açısından büyük zorlukları öngörmeleri ve sorunsuz ve verimli lojistik sağlamak için titiz bir planlama ve yerel yetkililer ve etkinlik organizatörleriyle yakın koordinasyon içinde bulunmalarını gerektirmektedir. Olimpiyat Oyunları aynı zamanda kentsel lojistik ve mobilite yönetimi gibi yenilikçi lojistik çözümlerinin test edilmesi ve uygulanması için de benzersiz fırsatlar sunmaktadır.

Lojistik Faaliyetlerin Bölgesel Dinamikleri: 2024'te Fransa'da lojistiğin rekabet gücünü korumak için mega şehirlere yeniden odaklanarak büyük değişiklikler geçireceği öngörülmektedir. Bu bağlamda, otoyolların (A1, A6, A7, A9) ve özellikle Ile-de-France (IDF)-Provence Alpes-Côte d'Azur (PACA) koridorunun baskın olmaya devam etmesi, ancak Centre-Val de Loire bölgesinin bu merkezler arasındaki konumu ve Avrupa'daki merkezi konumu itibarıyla stratejik bir rol oynaması öngörülmektedir. IDF ve PACA bölgelerindeki lojistik doygunlukla birlikte, maliyetleri rekabetçi tutarken arazi yetersizliğini yönetmek için Bourges gibi uzak bölgelere doğru bir eğilim olduğu da değerlendirilmektedir.

⁸ <https://www.ecologie.gouv.fr/digitalisation-et-decarbonation-logistique>

8. KAYNAKÇA

<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-international-marchandises-et-cabotage>
<https://www.esprit-public.fr/quels-sont-les-principaux-axes-de-transport-en-france/>
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indices-des-prix-du-transport-de-fret-et-de-lentreposage-au-quatrieme-trimestre-2022>
<https://lpi.worldbank.org/international/global>
https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/70_SAC/76_TRA
<https://lejournal.cnrs.fr/nos-blogs/dialogues-economiques/dagricoles-a-industrielles-la-croissance-des-villes>
<https://www.maddyness.com/2022/10/14/villes-entreprises-creation-2021/>
<https://www.qualitairsea.com/newsroom/fret-aerien/articles/principaux-aeroports-francais-pour-le-transport-de-fret>
<https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-de-localisation-des-aeroports/>
https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150416v1/file/2na_log_eur.pdf
<https://www.ecologie.gouv.fr/generalites-sur-transport-et-reseau-fluvial-en-france>
<https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2022/07/Carte-bienvenue-2022- Bienvenue-sur-le-r%C3%A9seau-de-Voies-navigables-de-France.pdf>
[https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/22-transport-aerien-de-marchandises#:~:text=Il%20concerne%20essentiellement%20le%20transport,%2C4%20%25%20en%202018\).](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/22-transport-aerien-de-marchandises#:~:text=Il%20concerne%20essentiellement%20le%20transport,%2C4%20%25%20en%202018).)
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015946>
<https://www.ecologie.gouv.fr/societes-concessionnaires-dautoroutes-sca>
<https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/2021/04/edlr2021-vf.pdf>
<https://www.mer.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>
<https://www.ecologie.gouv.fr/digitalisation-et-decarbonation-logistique>