

**T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu:**

**“PASİFİK EURASIA DTİ, BİR YILDA 600 MİLYON EURO DEĞERİNDE  
750 BİN TON İHRACAT YÜKÜ TAŞIMAYI PLANLIYOR”**

Asya'dan Avrupa'ya Demir İpek Yolu hayalinin gerçekleşmesi için 2019 yılından bu yana ülkeler arası önemli anlaşmalara ve taşımalara imza atan Pasifik Eurasia'nın 2023 yılında kurduğu Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği (DTİ), Türkiye'nin 3'üncü özel sektör demiryolu tren işletmecisi (DTİ) oldu. Türkiye'de uluslararası taşımacılık alanında faaliyet gösteren ilk özel demiryolu tren işletmecisi unvanına sahip olan Pasifik Eurasia DTİ, bugün (18 Ekim 2024, Cuma) Türkiye'den Avrupa'ya 38 tıra eşdeğer ihracat yüküyle dolu ilk blok trenini T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun katıldığı törenle uğurladı.

Törende konuşan Bakan Abdulkadir Uraloğlu, Pasifik Eurasia'nın ülkemizin üçüncü ve ilk uluslararası yük taşımacılığı yapan demiryolu tren işletmecisi sertifikası alarak sektörün gelişimi için önemli bir mihenk taşı olduğunu söyledi. Bakan Uraloğlu, İstanbul-Budapeşte parkurunda faaliyet gösterecek ihracat treninin Türkiye parkurunda 278 km, Bulgaristan parkurunda 406 km, Romanya parkurunda 634 km, Macaristan parkurunda da 231 km olmak üzere toplam 1.549 km yol kateceğini ve bu seyahatin 4 günde tamamlanacağını söyledi. Bakan Uraloğlu, “Bu tren hattında faaliyetlerine başlayan Pasifik Eurasia bundan sonra aylık 60, yıllık 600 trenle, 22 bin adet tıra eşdeğer 600 milyon Euro değerinde 750 bin ton ihracat yükü taşımayı planlıyor” diye konuştu.

Neredeyse yarım yüzyıl boyunca unutilan bir demiryolu sektörü olduğunu ifade eden Bakan Abdulkadir Uraloğlu, şunları söyledi: “1951-2004 yılları arasında toplam 945 kilometre demiryolu yapılmış. Bu sektörün serbestleşmeye açılabilmesi için öncelikle birçok önlemin alınması, hukuki engelin aşılması ve güçlü bir demiryolu altyapısının tahsisi gerekiyordu. Bu noktada Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde demiryollarını devlet politikası olarak ele aldık ve öncelikli sektör olarak belirledik. 2003 yılında yaklaşık 11 bin kilometre olan demiryolu uzunluğumuza; 2 bin 250 kilometresi YHT ve Hızlı tren hattı olmak üzere yaklaşık 3 bin kilometre ekledik. 13.919 km'ye yükselttik.”

**Tarihi İpek Yolu artık Demir İpek Yolu oldu**

Asya ile Avrupa kıtaları arasında en kısa, en güvenli, en ekonomik ve iklimi en elverişli demiryolu koridoru olarak değerlendirilen İpek Demiryolu projesinin hayata geçmesinin en çok önem verdikleri uluslararası işlerden biri olduğunu ifade eden Bakan Uraloğlu, “Bakın, yüzyıllar önce ipekböceklerinden elde edilen ipek iplikleri, Çin'den Avrupa'ya uzanan İpek Yolu'nun en değerli yüküydü. Şimdi ise bu tarihi yolda ipek yerine konteynerler taşıyor. Bu konteynerlerin içinde ise sadece tüketim malları değil, yeni bir dünya düzeninin inşası için gerekli olan ham maddeler, hatta yeni umutlar bulunuyor. Bu kadim ticaret yoluna

yeni bir soluk getiren, çelik atların yolu demiryolları, Çin ile Avrupa arasındaki yeni ipek yolu...Ve biz buna bugün 'ipek demiryolu' diyoruz" diye konuştu.

2023 yılında Çin-Avrupa arasında gerçekleşen 9 bin 340 tren seferi ve Avrupa – Çin arasında gerçekleşen 8 bin 180 tren seferi ile 1,9 milyon TEU yük taşındığına dikkat çeken Bakan Abdulkadir Uraloğlu, şunları söyledi: "Bu noktada Asya ve Avrupa arasında köprü görevi gören ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı fırsatların ekonomik ve ticari avantajlara dönüşebilmesi için demiryollarında yeni bir çağ başlattık. Bu kapsamda bu taşımalardan daha çok pay alabilmek için 30 Ekim 2017'de faaliyete başlayan Bakü - Tiflis - Kars Demiryolu Hattı demiryolu taşımacılığına yeni bir yön verdi. Çin-Türkiye arasında yaklaşık 8 bin 693 kilometrelik mesafe dikkate alındığında bu hat üzerinden konteynerler Çin'den Türkiye'ye 12 günde, Marmaray Tüp Geçiti'ni de kullanarak Çin'den Avrupa'ya ise 18 günde ulaşıyor. Çin-Türkiye-Avrupa arasında ilk tren 2019 yılı Ekim ayında Çin'den yola çıkıp, Çekya'nın Prag şehrine 18 günde ulaşmıştır. Bu ilk transit tren sonrasında Türkiye-Çin arasında blok tren konteyner taşımaları ülkemizin farklı noktalarından devam etmektedir. BTK demiryolu hattı kullanılarak açılışından bugüne kadar toplam 67.281 TEU ve konvansiyonel taşımalar da dahil olmak üzere toplam 1 milyon 502 bin tonun üstünde yük taşınmıştır. Bu miktarların önümüzdeki süreçte daha da artacağına inanıyoruz."

#### **Çin-Türkiye arasındaki toplam taşıma süresini 10 güne düşürmeyi hedefliyoruz**

Bakan Uraloğlu, Orta koridor ve BTK hattı üzerinden Çin-Türkiye-Avrupa arasında düzenli seferleri devam eden blok konteyner trenlerinde hedeflerini ise orta vadede yıllık 200 blok tren, uzun vadede ise yıllık 1.500 blok tren işletmek ve Çin-Türkiye arasındaki toplam taşıma süresini 12 günden 10 güne düşürmek olarak açıkladı.

Kalkınma Yolu Projesi'nin en önemli güzergâhlarından birisi olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden geçecek demiryolu projesinin uluslararası kredi kuruluşlarının yoğun ilgisinin olduğunu anlatan Bakan Uraloğlu, "Özellikle Dünya Bankası'nın yakın bir ilgisi var. İnşallah 2025 yılının ilk aylarında bu projenin yapım sürecine başlanması hususunda somut adımlar atacağımıza inanıyorum. Tüm bu mevcut çalışmalarımız ve hayata geçirmeyi planladığımız projelerimizle demiryolu ağıımızı 2028'de 17.287 km'ye, 2053'te ise 28.590 km'ye çıkarmayı hedefliyoruz. Ayrıca ulaştırma ve lojistik ana planımız doğrultusunda karayolu yolcu ve yük taşımacılığı payını yüzde 72'den yüzde 57'ye düşürürken, demiryolu yük taşımacılığı payını yüzde 5'ten yüzde 22'ye çıkarmayı planlıyoruz. Demiryollarıyla yıllık ortalama 32 milyon ton olan yük taşımacılığını 448 milyon tona yükseltmeyi hedefliyoruz" dedi.

Özel sektör şirketlerinin demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet göstermeye başlamalarını memnuniyetle karşıladıklarını anlatan Bakan Uraloğlu, bakanlık ve ilgili genel müdürlükler olarak adil rekabet koşulları ve sağlıklı işleyen bir yapıda demiryolu pazarının oluşması için çalıştıklarını ifade etti. Bakan Uraloğlu, "Ancak bu noktada artık her şeyi devletten beklemeyeceğiz. Bundan sonra demiryolları sektörünün büyütülmesinde özel demiryolu tren işletmecileri de sorumluluk alacak. Hep birlikte sektörümüzü daha güçlü bir yapıya kavuşturacağız. Bu düşüncelerle Pasifik Eurasia'nın bugün gerçekleştirdiği ilk İstanbul-Budapeşte seferinin daha nice seferler için bir başlangıç olmasını diliyorum" dedi.

İstanbul Valisi Davut Gül ise törende yaptığı konuşmada, "Başta Cumhurbaşkanımız olmak üzere şehrimize ve ülkemize böyle bir imkânı sağlayan, ihracatçılara ve ticaret erbabına ve Pasifik Eurasia kadrolarına teşekkür ediyorum" dedi.

### **Demiryolu ağını 14 bin kilometreye ulaştırdık**

TCDD Genel Müdürü Veysi Kurt, Pasifik Eurasia'nın İstanbul – Budapeşte güzergahındaki ihracat treninin uğurlanması töreninde yaptığı konuşmada, Türk demiryolu sektöründe son 22 yılda yaşanan büyük gelişmelere dikkat çekerek, "Son 22 yılda Türk demiryolu, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde on bin kilometre olan demiryolu ağını on dört bin kilometrelere ulaştırdık" dedi.

Yüksek hızlı tren işletmeciliğinde Türkiye'nin büyük bir sıçrama yaptığını belirten Kurt, "Hiç hızlı treni olmayan bir seviyeden, yüksek hızlı tren işletmeciliğinde Avrupa'da altıncı, dünyada sekizinci seviyeye ulaştık" şeklinde konuştu. Aynı zamanda, "demiryollarına yapılan yatırımın unutulduğu bir yapıdan, 59 milyar dolar yatırımın yapıldığı bir seviyeye ulaştık" ifadelerini kullanan Kurt, Türkiye'nin demiryolu ekipmanlarını yerli ve milli olarak üretebildiğini vurguladı. Kurt, "En ufak yol malzemesi olan ray bağlantı elemanını bile ithal eden bir yapıdan, kendi rayını, kendi tekerini, kendi vagon ve lokomotifini yerli ve milli olarak üreten bir seviyeye geldik. Bölgesel ve uluslararası koridorlarda Türkiye'nin rolünü güçlendirdik. Çin - Hazar - Türkiye - Avrupa Destinasyonunda Orta Koridor, Basra - Türkiye - Avrupa Destinasyonunda Kalkınma Yolu koridorlarının ulusal ve uluslararası her ölçekte konuşulduğu bir seviyeye ulaştık" dedi.

Demiryolu taşımacılığında rekabetçi bir yapının oluştuğunu belirten Kurt, şunları söyledi: "Demiryolu lojistiği ve yük taşımacılığında, tekelci bir yapıdan hem devletin hem de özel sektörün işletmecilik yapabildiği rekabetçi bir seviyeye yükseldik. Pasifik Eurasia'nın başlattığı yeni tren hattı da bu açıdan çok önemli. Bu trenin demiryolu ağıımızın trafik kapasitesinin verimli kullanılmasında ve Türk dış ticareti açısından oluşturacağı ilave imkanlar açısından çok önem taşıyor. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum."

### **Avrupa hattında taşımacılık kapasitemiz yüzde 50 oranında artacak**

Pasifik Eurasia Yönetim Kurulu Başkanı F. Nusret Dur ise, Pasifik Eurasia DTİ'nin Halkalı'dan başlayan seferlerinin Türkiye'nin lojistik anlamda merkez ülke olma hedefini destekleyecek çok önemli bir adım olduğunu söyledi. Pasifik Eurasia DTİ olarak Türkiye'den Budapeşte'ye doğru yola çıkan ilk trenin 19 vagonlu, 1.250 ton ağırlığında ve 550 metre uzunluğunda olduğunu ifade eden F. Nusret Dur, "Trende 16 dorse, 10 swapbody, 12 tank konteynır mevcut olup, 38 tıra eş değer bir ihracat yükü taşıyor. Halkalı-Avrupa hattında başlayacak olan tren seferlerimiz, Türkiye'nin lojistik anlamda bir köprü vazifesi görmesine büyük katkı sağlayacak ve iş hacmimizi önemli ölçüde artıracaktır. Hedefimiz kısa vadede Avrupa hattında taşımacılık kapasitemizi yüzde 50 oranında artırarak, şu an haftalık 10 olan tren sayımızı 15'e çıkarmaktır" diye konuştu.

Bir zamanlar demiryolu denildiğinde kara trenlerden çıkan yoğun dumanın akla geldiğini, gelişen teknoloji ve Türkiye'nin yaptığı alt yapı yatırımları sayesinde artık demiryolunun diğer taşıma modlarına göre çok daha çevreci ve sürdürülebilir bir taşıma modu olarak tercih edildiğini anlatan Dur, şunları söyledi: "Biz de Pasifik Eurasia olarak, çevreci ve sürdürülebilir taşımacılık anlayışını benimsemiş bir şirketiz. Lojistik sektöründe karbon ayak izini azaltmak ve demiryolu taşımacılığının çevre dostu bir model olarak yaygınlaştırılması öncelikli hedeflerimizden biridir. Bu vizyonla Ocak 2024'te 'Yeşil Lojistik Belgesi' aldık. Operasyonlarımızın çevreye olan etkisini en aza indirmeyi ve gelecek nesillere daha yaşanabilir bir dünya bırakmayı amaçlıyoruz. Bu tren seferleri de bu vizyonumuzun bir parçasıdır."

Pasifik Eurasia olarak 2019 yılında girdikleri lojistik sektöründe pek çok ilke imza attıklarını belirten F. Nusret Dur, “Çin Türkiye ve Türkiye Çin blok tren seferleri, Türkiye- Rusya blok tren seferleri gibi ülkemiz dış ticaretinde etkisi olan pek çok stratejik ve önemli taşımaların ilklerini gerçekleştirdik. Ülkemizde uluslararası taşımacılıkta demiryolunun payının artırılması misyonuna paralel olarak, öncelikle Kuşak Yol projesinin önemli bir parçası olan Orta koridor ve sonrasında ise Avrupa yönünü de dahil ederek Orta Asya’dan ve Çin’den Türkiye ve devamında Avrupa’ya veya tersi yönde kesintisiz taşıma yapılabilmesi için pek çok yatırım yaptık, pek çok iş birliğine de imza attık. Çin-Türkiye-Avrupa ekseninde iş hacimlerini artırmak ve Türkiye’nin bu güzergâh üzerindeki stratejik önemini pekiştirmek amacıyla halen yeni iş birliktelikleri oluşturuyoruz. Bu bağlamda, Gürcistan ve Azerbaycan ile partner olarak yürüttüğümüz Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı üzerindeki çalışmalar sayesinde Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Tacikistan, Azerbaycan ve diğer Asya ülkelerinden Türkiye’ye ve Türkiye üzerinden Avrupa’ya demiryolu ile taşınacak yüklerin kapasitesini artırdık. Avrupa’da Almanya, Macaristan, Slovakya gibi ülkelerde büyük iş birliği anlaşmaları imzaladık. Kapıdan kapıya teslim modeli ile Avrupa’da bütünleşik lojistik çözümler üreten bir şirket alt yapısı oluşturduk” dedi.