

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK

'Demiryolu taşımacılığı ve lojistikte hedeflerinize ulaştıran güvenli ve uzman çözümler'

RESMİ DEMİRYOLU OPERATÖRÜ

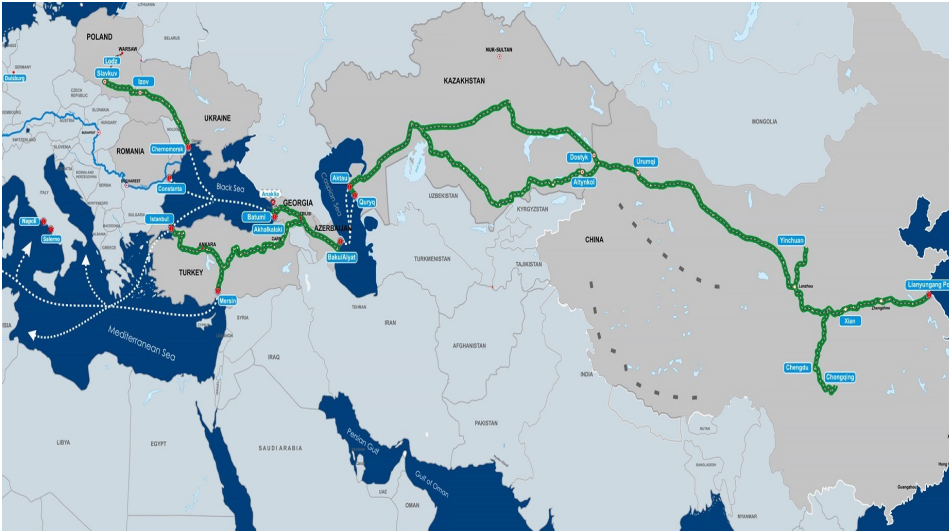
Pasifik Eurasia, Asya ve Avrupa arasındaki transit taşımalar ile uluslararası ticareti zenginleştirmek, lojistik alternatiflerini ve zincirlerini geliştirmek; küçük, orta ve büyük işletmelere lojistik konusunda seçenek sunmak, istihdama ve ülkemizin ihracatına katkı sağlamak amacıyla TCDD'nin resmi Operatörü olarak faaliyet göstermektedir

Firmamız BTK demiryolu hattında (Gürcistan-Azerbaycan-Kazakistan-Çin), ve Rusya ile imzalanan Kuzey koridoru hattında TCDD'nin tek resmi operatörüdür ve ayrıca ulusal medyada sıkça bahsedilen Çin'den Avrupa'ya giden ilk ihracat treninin Türkiye parkuru ve Marmara Tüneli geçişinin tüm organizasyonu/operasyonu firmamız tarafından gerçekleştirilmiştir.

PASİFİK EURASIA :

- TCDD'nin resmi operatörü
- Gürcistan Demiryolları MS Agency Türkiye resmi partneri
- Kazakistan Demiryolları KTZ Express'in Türkiye resmi acentesi
- Azerbaycan Demiryolları ADY Konteyner ve ADY Express'in Türkiye resmi acentesi
- XIAN Dry Port işletmesinin Türkiye Temsilcisi
- Rusya Federasyonu Demiryolları RZHD Logistics 'in Türkiye resmi partneri

"Ülkemizin dış ticaret hacminin artırılmasına yönelik, ucuz, güvenli, süreklilik esaslı bir taşıma modeli olan ve bu güne kadar hak ettiği ilgiyi görmeyen demiryolu taşımacılığı ile Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve Çin pazarı ihracatçılarımız ve ithalatçılarımıza açılmıştır."



TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE (TITR)

Ülkemiz demiryolu ray genişliği Avrupa standartları ile aynı olup 1435mm'dir. Ancak eski Sovyetler Birliği ülkeleri ray genişliği 1520 mm'dir. Ray genişliği farklılığından dolayı vagonlar kesintisiz ülkeler arası geçiş yapamamaktadır. Bu bağlamda ülkemiz tarafından hattın devamlılığı esas alınarak 1435mm ray genişliği Gürcistan'ın Ahılkelek (Ahalkalaki) istasyonuna kadar inşaat edilmiştir. Canbaz sınır kapısından 30 KM Gürcistan topraklarında 1435mm ray genişliği Ahılkelek istasyonuna kadar gitmektedir.



Ülkemizden/Mersin'den çıkan konteyner içerisinde ki bir ihracat yükü Kazakistan varışlı olarak aşağıda ki güzergâhı izlemektedir:

İhracatçı yükü yüklenen konteynerler çıkış istasyonlarında gümrük işlemleri bitirilerek TCDD platformlarına yüklenip Ahılkelek varışlı olarak yola çıkarılmaktadır. Ahılkelek'den 100 km önce bulunan Kars istasyonu sınır istasyonu/sınır kapısı statüsündedir ve giriş/çıkış yapan vagon/konteynerlerin sınır işlemleri Kars istasyonunda yapılmakta ve platform üzerinde konteynerler Ahılkelek istasyonuna çekilmektedir. Çekilen konteynerler tüm hat üzerinden hareket kabiliyeti bulunan portal vinç sayesinde konteynerleri TCDD platformlarından hazırda bulunan CIS platformlarına aktarmaktadır. Platformdan platforma aktarılan konteynerler için Demiryolu konvansiyonel birlik farklılığından dolayı ülkemizden COTIF standartlarına göre demiryolu konşimentosu olarak hazırlanan CIM ve Gürcistan Demiryolları makamları tarafından OSJD standartlarına göre demiryolu konşimentosu olan SMGS olarak hazırlanır. Aktarma ve evrak işlemleri Gürcistan paydaşlarımız tarafından hızlı bir şekilde gerçekleştirilmekte, Ahılkelekte herhangi bir gecikme yada beklemeye müsaade etmemektedirler. CIS platformları ile Ahılkelekten hareket eden konteynerler Gürcistan/Azerbaycan sınır kapısı olan Gardabani/Böyük Kesik sınır kapısını geçerek Hazar geçişini gerçekleştirmek üzere Bakü veya Alyat limanına varış yapmaktadır. Alyat ve Bakü limanları BTK hattının hayata geçmesi ile tüm ekipmanlar modernize edilmiştir. Limanlara platformlar üzerinde giriş yapan konteynerler hazırda bulunan 4 büyük raylı vinç ile liman sahasına indirilmekte ve gemiye yüklenmektedir. KTZ Express tarafından işletilen ve sadece BTK hattı konteyner taşımacılığı için tahsis edilen BEKET ATA ve TURKESTAN isimli gemiler Bakü ve Alyat limanlarından konteynerleri aralıksız olarak Kazakistan'ın Aktau limanına taşımaktadır. KTZ Express tarafından Aktau limanında karşılanan konteynerler Kazakistan platformlarına yüklenmekte ve aynı platformlar üzerinde Kazakistan istasyonları, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Tacikistan ve hatta Çin/Kazakistan sınır aktarma merkezi olan Horgos istasyonuna çekmektedir.

ESKİ SOVYET ÜLKELERİ ANA TAŞIMA MODELİ DEMİRYOLU

Özellikle eski Sovyet ülkelerinde ana yük taşıma modeli demiryolu'dur ve bir çok küçük-büyük depo ve fabrikalara iltisak hattı ile vagon çekilmektedir. Söz konusu bölgedeki ithalatçı-ihracatçı firmalar demiryolu taşıma modeline yabancı değildir ve demiryolu ile Türkiye'ye/den taşımaları memnuniyet ile karşılamaktadır. BTK hattı sayesinde denize kıyısı olmayan ve zor coğrafik şartlarda bulunan söz konusu ülkelere hava şartlarından etkilenmeden, navlun masraflarını minimize ederek ve fiyat/navlun stabilite avantajları ile 20 gün gibi kısa transit sürelerde taşıma imkânı sağlamaktadır.



KONTEYNER

- 20 DC
- 40 DC
- 40 HC

20' DRY CARGO			40' DRY CARGO			40' HIGH CUBE		
İç Ölçüleri			İç Ölçüleri			İç Ölçüleri		
Uzunluk	5,897 mm	19 ft 4.17 in	Uzunluk	12,031 mm	39 ft 5.66 in	Uzunluk	12,031 mm	39 ft 5.66 in
Genişlik	2,348 mm	7 ft 8.44 in	Genişlik	2,348 mm	7 ft 8.44 in	Genişlik	2,348 mm	7 ft 8.44 in
Yükseklik	2,390 mm	7 ft 9.90 in	Yükseklik	2,390 mm	7 ft 9.90 in	Yükseklik	2,695 mm	8 ft 10.12 in
Kapı Açılışı			Kapı Açılışı			Kapı Açılışı		
Genişlik	2,336 mm	7 ft 8.01 in	Genişlik	2,336 mm	7 ft 8.01 in	Genişlik	2,336 mm	7 ft 8.01 in
Yükseklik	2,280 mm	7 ft 5.45 in	Yükseklik	2,280 mm	7 ft 5.45 in	Yükseklik	2,585 mm	8 ft 5.75 in
Ağırlık			Ağırlık			Ağırlık		
Max Brüt	30,480 kg (24,000 kg)	67,200 lb (52,910 lb)	Max Brüt	32,500 kg (30,480 kg)	71,650 lb (67,200 lb)	Max Brüt	32,500 kg (30,480 kg)	71,650 lb (67,200 lb)
Dara	2,240 kg (2,290 kg)	4,940 lb (5,050 lb)	Dara	3,750 kg (3,770 kg)	8,270 lb (8,310 lb)	Dara	3,940 kg (3,990 kg)	8,690 lb (8,880 lb)
Max Yükleme	28,240 kg (21,710 kg)	62,260 lb (47,860 lb)	Max Yükleme	28,750 kg (26,710 kg)	63,380 lb (58,890 lb)	Max Yükleme	28,560 kg (26,490 kg)	62,960 lb (58,400 lb)
Yükleme	33 metre	1.165 feet	Yükleme	68 metre	2.401 feet	Yükleme	76 metre	2.684 feet

KONTEYNER TİPLERİ

Konteyner Temini

Hat üzerinden kullanılan konteyner tipleri 20 DC ve 40 HC olarak iki tiptir. Ülkemizden ihracat çıkışları yoğun olarak 40 HC olarak yapılmaktadır ancak ithalat kalemlerinde ise Kazakistan'dan yoğun olarak hububat ve yem hammaddeleri bulunmasından dolayı 20 DC konteyner talep edilmektedir. Hat üzerinde taşıma hacminin artması ve firmalarımızın BTK hattına ilgisinin artması ile ithalat ve ihracatta konteyner tip farklılığı nedeni ile konteyner stok problemi sıklıkla yaşana bir sorun haline gelmiş bulunuyordu. Bununla beraber firmamız tarafından paydaşlarımız ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde özellikle ihracatçımızın 40'lık konteyner sorununun çözümü noktasında ciddi yol alınmıştır.



tında Ülkeler Bazında İthalat-İhracat Taşımlarımız

Çıkış Ülkesi	Varış Ülkesi	Konteyner	Vg	Brüt Ton
Türkiye	Azerbeycan	649	473	28.178
	Kazakistan	673	529	28.812
	Özbekistan	245	139	8.443
	Gürcistan	36	18	1.038
	Rusya	6	18	1.038
	Türkmenistan	25	17	917
	Kırgızistan	11	5	446
	Tacikistan	2	2	103

im İhracat Taahhüsü	1.647	1.201	68.975
Kazakistan	1.454	885	58.433
Azerbaycan	212	203	6.286
Gürcistan			
Rusya	4	20	1.621
Türkmenistan	2	1	60
Özbekistan			
Çin	4	4	139
Kırgızistan			

İç İthalat Taşınması	1.676	1.113	66.539
GENEL TOPLAM	3.323	2.314	135.514

2018-2019 BTK

BTK Hattında Ülkeler Bazında İthalat-İhracat Taşıma
25.09.2019

Taşıma Tipi	Çıkış Ülkesi	Varış Ülkesi	Vg	Konteyner
İhraç	Türkiye	Azerbaycan	717	1.503
		Kazakistan	968	1.895
		Özbekistan	220	482
		Gürcistan	130	53
		Rusya	80	62
		Türkmenistan	309	706
		Kırgızistan	9	17
		Tacikistan	2	2

Toplam İhracat Taşınması		2.435	4.720
İthal	Kazakistan	1.402	2.321
	Azerbeycan	402	416
	Gürcistan	6	12
	Rusya	48	32
	Türkmenistan	34	54
	Özbekistan		
	Çin	84	155
	Kırgızistan		

Toplam İthalat Taşınması	1.976	2.990
GENEL TOPLAM	4.411	7.710

TAŞI TAŞIMA RAPORU**2018-2019 BTK HATTI TAŞIMA RAPORU**

KONVANSİYONEL VAGON TAŞIMACILIĞI

Ahılkelek vagondan vagona aktarma modeli yanı sıra boji değişimi ile ülkemize alınan CIS vagonları tekrar ihracat yükleri yüklenerek varış istasyonlarına doğru yola çıkmaktadır.

Rus açık vagon (polu vagon)'lar ile gelen yükler ahıl-kelek istasyonunda platform-lara aktarılarak varış istasyo-nuna ulaştırılmaktadır.

1.5 -2 M.TON TAŞIMA HEDEFİ:

Tabloda belirtildiği üzere, 2018'yılı BTK taşıma hacmi ile 2019 Eylül ayı sonu taşıma tonaj hacmi arasında ki fark iki katıdır. Hattın açıldığı günden bugüne kadar taşıma hacmi devamlı olarak artmaktadır. 2020 yılı için öngörülen taşıma tonajı 700.000 ton olup, devamında 1.5 -2 milyon ton oranına ulaşılması hedeflenmektedir. Taşıma hedeflerini yakalamak ve hatta hedeflerin üzerinde taşıma hacimlerine ulaşmak adına, hat üzerinden devamlılık esaslı iyileştirmeler tüm paydaşlarımız ile koordineli olarak gerçekleştirilmektedir. Lojistik merkezlerinin kurulması, alt yapıların iyileştirilmesi, konteyner/vagon/lokomotif sayılarının artırılması, fiyatların sabit tutulması, hazar geçişlerinde gemi sayısının artırılması, söz konusu iyileştirmelerin sadece bir kaçıdır.



ALYAT PORT – BAKÜ AZERBAIJAN

19.3.2020 / 13816



RUSYA MENŞEİLİ RULO SAÇ TAŞIMALARI

Rusya çelik sanayi devi rulo sac taşımaları ile BTK hattına dahil olmuştur ve deniz yolu taşımalarının büyük bir kısmını demiryolu ile yapmaya başlamıştır.

RUŞYA'NIN BTK HATTINA BAĞLANMASI

Rusya demiryolları (RZD) BTK hattına tam olarak 2019 yılında dâhil olmuştur. Rusya'dan gelen vagonlar Azerbaycan Samur/Yalama sınır kapısından girmesi ile Bakü üzerinden BTK hattına bağlanmaktadır. Rusya Federasyonu ile ülkemiz arasından olan yoğun dış ticaret hacmi demiryolu bağlantısı ile yeni bir ivme kazanacaktır. Geniş yüzölçümü nedeni ile Karadeniz limanlarından nihai varış noktalarına ara taşıma ihracat ve ithalat kalemlerinde önemli bir maliyet yekûnu tutmaktadır. Özellikle sanayinin yoğunlaştığı Tataristan, Sibirya ve iç bölgelere demiryolu hattı sayesinde transit sürelerde ve lojistik maliyetlerinde büyük iyileştirmeler sağlayacaktır. Demiryolu hattı ana taşıma modeli olarak kullanılan Rusya Federasyonu'nun da limanlarda oluşan yoğunluklar ve tıkanıklar büyük ölçüde rahatlayacaktır. İhracatta iç bölgelere alıcı firmaların depolarına satış imkânı sunan BTK hattı, Demir-Çelik, Hububat-Bakliyat-Yem hammaddelerinin ithalatında doğrudan ara taşımaya gerek olmaksızın ulaşım imkânı da sunmaktadır. Konvansiyonel vagon taşımaları sayesinde tek beyanname ile hem ithalat hem ihracat modellerinde doğrudan ve yüksek ticaret hacimleri mümkün hale gelmektedir. Yük yoğunluğu ve ürün sezonlarına bağlı olarak sürekli değişkenlik gösteren gemi navlunları firmalarımızın maliyet hesaplarında istikrara mani olmaktadır. Ancak demiryolu taşımacılığında navlunlar sürekli ve istikrarlıdır. Sezona ve yük yoğunluğuna bağlı olarak değişiklik göstermeyen demiryolu navlunları, bu bağlamda firmalarımızın maliyet hesaplamalarında ekonomik lojistik maliyet ve istikrar sağlayacaktır. Ahılkelek'de vagonlardan vagona aktarma modeli yanı sıra boji değişimi ile ülkemize alınan CIS vagonları tekrar ihracat yükleri yüklenerek varış istasyonlarına doğru yola çıkmaktadır. Rusya çelik sanayi devi rulo sac taşımaları ile BTK hattına dahil olmuştur ve deniz yolu taşımalarının büyük bir kısmını demiryolu ile yapmaya başlamıştır. CIS açık vagon (polu vagon)'lar ile gelen yükler ahılkelek istasyonunda platformlara aktarılarak varış istasyonuna ulaştırılmaktadır.

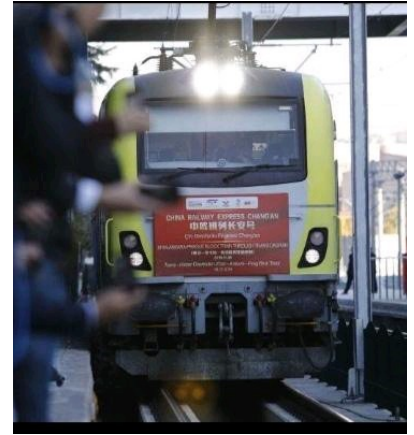


‘Çin’in Xi’an kentinden çıkan Chang’an Treni, Çin’den kalkıp Marmaray Tüp Geçidi’ni kullanan ilk yük treni unvanına sahip olarak, yolculuğunu Çekya’nın başkenti Prag’da sonlandırdı’

6 KASIM 2019 - ANKARA

YILLIK 300 BLOK TREN

Çin Halk Cumhuriyeti limanlarda ki nüfus yoğunluğunu azaltmak ve iç kesimlerinde ekonomik kalkınmayı sağlamak adına ‘Bir Yol Bir Kuşak’ olarak adlandırdıkları Modern Demir İpek Yolu hattına büyük önem vermekte ve tüm imkânlarını seferber etmektedirler. Hem ithalat hem de ihracat modellerinde navlun ödeyicisi Çin menşeli firmalara büyük sübvansiyonlar sağlamaktadır. Rusya federasyonu üzerinden Kuzey hattı olarak adlandırılan güzergâh Çin-Avrupa taşımalarında yoğun olarak kullanılmaktadır. Ancak Rusya ve AB ilişkilerinde ki istikrarsızlık transit sürelerin uzamasına ve hatta taşımaların aksamasına neden olmaktadır. Bu bağlamda Çin’in Xi’an kentinden çıkan Chang’an Treni, Çin’den kalkıp Marmaray Tüp Geçidi’ni kullanan ilk yük treni unvanına sahip olarak, yolculuğunu Çekya’nın başkenti Prag’da sonlandırdı. Türkiye parkuru ve Marmaray geçişi firmamız tarafından organize edilen deneme taşıması ile firmalarımızın Çin mallarına 15-20 gün gibi kısa transit sürelerde ulaşma ve ihracatçımıza Çin’in iç kesimlerinin açılma imkânı doğmuştur. Sanıldığı aksine Çin’den gelen Avrupa trenleri ülkemizi transit geçmeyecek olup, gelen konteynerler lojistik üslerimizde depolanacak ve Avrupa dağıtımını tekrar söz konusu depolardan yapılacaktır. Avrupa varışlı çıkışlarda ülkemiz bir lojistik üs olarak faaliyet gösterecek olup, lojistik firmalarına yeni imkânlar sunacaktır. Korona virüsü nedeni ile tedbir amaçlı Çin ile sınır kapılarımızda kısıtlamalar mevcut olmasına rağmen, 2020 yılı için Çinli paydaşlarımızın taşıma hedefleri 300 blok (13.200 konteyner) trendir.



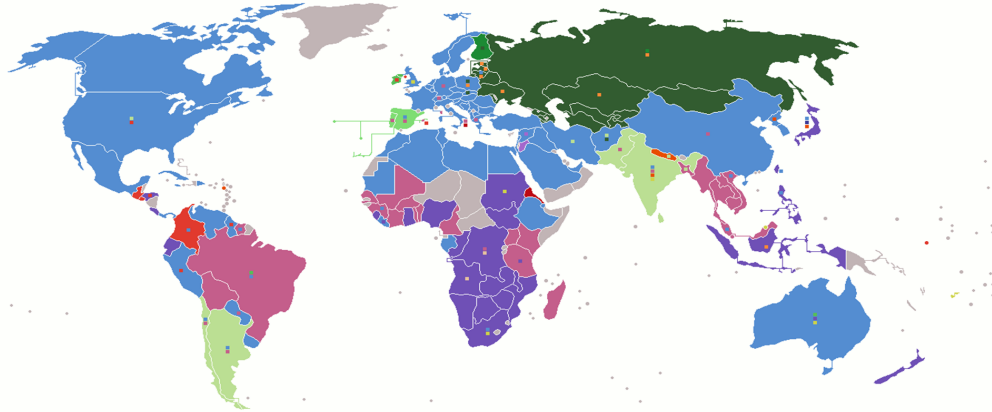


AVRUPA BLOK TREN TAŞIMALARIMIZ

‘Haftalık gidiş dönüş olarak 2 blok tren çıkışı gerçekleştiriyoruz’

AVRUPA BLOK TREN

Avrupa Blok trenlerimiz, Batı Avrupa ile Güney ve Güneydoğu Avrupa'yı birbirine bağlayan Macaristan ve Almanya arasında yüksek frekanslı bir ulaşım sistemidir. Bu sistem ayrıca Avusturya, Macar, Romanya ve Türkiye terminallerine doğrudan bağlantı sağlamaktadır. Haftalık blok tren çıkışlarımız ile Avrupa'nın her noktasına hızlı ve ekonomik lojistik hizmeti sağlanmaktadır. Asya ile Avrupa'yı demiryolları ile birbirine bağlayan firmamız, 3.ülke ticaret imkanlarını ülkemiz girişimcilerine açmaktadır.



	1676	1668	1600	1524	1520	1435	1372	1067	1050	1000	950	914	762	750	610	600
mm	1676	1668	1600	1524	1520	1435	1372	1067	1050	1000	950	914	762	750	610	600
ft in	5'6"	5'5.67"	5'3"	5'	4'11.8"	4'8.5"	4'6"	3'6"	3'5.3"	3'3.4"	3'1.4"	3'	2'6"	2'5.5"	2'	1'11.6"

DEMİRYOLU TAŞIMALARININ AVANTAJLARINI :

- 1- Denizyolu taşıma modeline göre çok daha kısa transit süre ve hızlı sevkiyat
- 2- Navlun avantajı ve Çin taşımlarında Çin devletinin ithalat-ihracat modelinde navlun sübvansiyonları
- 3- Çin halk cumhuriyeti, Rusya federasyonu iç bölgelerine ve denize kıyısı olmayan doğu ülkelerine direk ulaşım imkânı
- 4- Çin ve Rusya sevkiyatlarının Türkiye limanlarının yoğunluğunu azaltarak trafik yoğunluğunu rahatlatması
- 5-Limanlara uzak bölgelerde bulunan firmaların ithalat/ihracatlarını iç taşıma olmaksızın direk yapabilmesi
- 6- Tek beyanname – hacimli çıkışlara imkân tanınması
- 7-Hedef ülkelerin demiryolu modelini devamlı ve ana taşıma modeli olarak kullanıyor olması ve varış istasyonlarında yükleme/boşaltma kolaylığı
- 8- Yeşil lojistik – karbondioksit salınımının en düşük olduğu taşıma modeli olması
- 9- Hava ve iklim şartlarından sevkiyatların etkilenmemesi ve devamlılık
- 10- Navlunların istikrarlı olması ve ithalat/ihracat lojistik maliyet hesaplamalarının uzun vadeli yapılabilmesi
- 11- Taşıma modelleri arasında en güvenilir taşıma modeli olması
- 12- Özellikle eski Sovyet ülkelerinde ithalatçı-ihracatçı firmalarının demiryolu taşıma modeline yabancı olmamaları ve demiryolu ile Türkiye'ye/den taşımaları memnuniyet ile karşılamaları
- 13- Avrupa'ya ihracatlar da hızlı ve uygun lojistik hizmetler ile maliyetleri en aza indirmesi-
- 14- Asya ile Avrupa'yı demiryolları ile birbirine bağlayarak, 3.ülke ticaret imkanları

Bize Başvurunuz

Hizmetlerimiz ve ürünlerimiz hakkında daha fazla bilgi için bizi arayınız

Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir Yolu) No: 3 Next Level A Blok 1. Kat No: 1 06520 Söğütözü Çankaya / ANKARA

T: +90 (312) 285 80 90

F: +90 (312) 285 80 91

pazarlama@pasifikeurasia.com.tr

www.pasifikeurasia.com.tr adresindeki web sayfamızı ziyaret ediniz

'Yükünüzü Paylaşıyoruz'

19.3.2020 / 13816