

PASİFİK EURASIA ORTA KORİDORLA TÜRKİYENİN ULUSLARARASI LOJİSTİKTEKİ GÜCÜNÜ ARTIRACAK

Demiryolu lojistiğinde Türkiye'nin en büyük taşımacılık şirketi olan Pasifik Eurasia Asya ile Avrupa arasında stratejik değere sahip Orta Koridor güzergahında demiryolu taşımacılığını geliştirmek hedefi ile Çin Devlet Demiryolu şirketi China Railway ile güçlerini birleştirdi.

Bünyesinde dört ana sektörde 55 şirket bulunan lojistiğin yanı sıra teknoloji savunma sanayii enerji gayrimenkul ve inşaat sektörlerinde iddialı proje ve atılımlar ile gün geçtikçe büyüyen Pasifik Holdingin bağlı iştiraki Pasifik Eurasia stratejik öneme sahip Orta Koridor güzergahında demir yolu taşımacılığını hak ettiği potansiyeline kavuşturmak amacıyla Çin devlet demir yolu şirketi China Railway ile stratejik mutabakata vardı. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Mayıs ayında Çine yaptıkları ziyaret sonrasında Çin demiryolu lojistiğinin en üst kurumu olan China Railway'nin iştiraki China Railway International Multimodal Co. Ltd. ile Çin-Türkiye-Avrupa hattında 17 Haziran 2025 tarihli Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Sözleşmesi imzalayan Pasifik Eurasia bu anlaşma kapsamında başlangıçta yapacağı 10 blok tren seferinin ardından düzenli olarak devam edecek olan blok tren seferleri ile ilk etapta yıllık bin tren hedefine koşacak.

Pasifik Holding Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Erdoğan Pasifik Eurasia'nın bu zamana kadar Çinin eyaletlerinin lojistik platform şirketleriyle anlaşmalar yaptığını son iş birliğinin 57 platformu kapsayan demiryolu lojistiği faaliyetlerinin koordinesini yapan devlet kurumunun şirketi ile imzalandığını söyledi. Çinin demiryolu taşımacılığında otorite konumunda olan bir şirket ile yaptıkları bu iş birliğinin önümüzdeki dönemde yeni fırsatları da beraberinde getireceğini ifade eden Erdoğan Bu anlaşma ile Orta Koridor üzerinde hacimde hızlı bir artış sağlanması ve ilk etapta yılda 1.000 adet blok tren seferine ulaşılması hedefleniyor. Bu hedeflerin daha da büyümesi ve hacimlerinin artırılması amacıyla yeni anlaşmalar için de çalışmalarımız devam ediyor. 27-29 Haziran tarihlerinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın düzenlediği Cumhurbaşkanımızın açılışını yapacağı 50 den çok ülkenin bakan düzeyinde katılacağı bizim de Pasifik Holding olarak ana sponsoru olduğumuz Küresel Ulaştırma Koridorları Forumu 2025 forumunda Çinli muhataplarımızla stratejik değere sahip yeni anlaşmalar imzalamayı hedefliyoruz diye konuştu.

Fatih Erdoğan tüm bu gelişmelerin hem ülkemizin lojistik merkez olma konusundaki stratejisini hem de Pasifik Eurasianın Orta Koridorda ana oyuncu olma hedefini desteklediğine dikkat çekti.

Gündemimiz Orta Koridor.

Pasifik Holding Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Erdoğan küresel ticaretin enerji arz güvenliğinin ve siyasi nüfuz mücadelesinin büyük ölçüde lojistik hatlar ve ulaşım koridorları üzerinden yürütüldüğü bir çağda ticaret yolları artık sadece ekonomik değil jeopolitik ve güvenlik mimarisinin temel bileşenleri haline geldiğini söyledi.

21. yüzyılın ilk çeyreğindeki gelişmeler içinde en dikkat çeken hususların başında dünyada küresel ticaret ağlarının jeopolitik ve jeoekonomik gelişmelerle birlikte hızla dönüştüğünü söyleyen Erdoğan Çin'in 2013 yılında bir vizyon projesi olarak başlattığı Kuşak ve Yol İnisiyatifi çerçevesinde yeniden şekillenen dengeler Orta Koridorun önemini öne çıkarıyor. Orta Koridor ile Türkiye hem mevcut jeopolitik konjonktür hem de yapısal gerçeklik açısından bölgesel bir geçiş hattı olmanın ötesinde bir merkez ülke stratejisine dönüşmektedir dedi. Erdoğan Türkiye'nin bu koridorun kilit ülkesi olarak lojistik enerji dijitalleşme ve sürdürülebilirlik alanlarında kritik avantajlara sahip olduğunu da sözlerine ekledi.

Orta Koridor dengeli dirençli ve stratejik derinliğe sahip bir rota

Orta Koridorun Çinden başlayıp Kazakistan Hazar Denizi ülkeleri Azerbaycan Gürcistan ve Türkiye üzerinden Avrupaya uzanan bir ticaret güzergahı olduğunu ifade eden Erdoğan şunları söyledi: Bizim vizyonumuzda bu rota bir alternatif olmanın da ötesinde hem coğrafi hem de ekonomik açıdan Türkiye'ye büyük fırsatlar sunuyor. Orta Koridor yük taşımacılığında alternatif güzergahlara kıyasla maliyet avantajı ve zaman tasarrufu sağlama potansiyeline sahip. Orta ve uzun vadede devletimizin başta Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı ve diğer ilgili bakanlıklarının Orta Koridora dair tedbir ve tasarrufları ile birlikte bu koridorun yeterli kapasiteye kavuşmasını ve verimli kullanıma geçmesini bekliyoruz. Bu süreçte Pasifik Eurasia bu hedeflere dair adeta bir lokomotif işlevi görecektir.

Fatih Erdoğan Kuzey Koridorunun Çinden başlayarak Kazakistan Rusya ve Belarus üzerinden Avrupaya uzanan hattı kapsadığını kara koridorları arasında 2015-2021 arasında en işlevsel rota olarak öne çıksa da Rusya-Ukrayna Savaşının bu güzergâhın jeopolitik kırılganlığını açığa çıkardığını muhtemel ekonomik ve lojistik ambargoların Kuzey Koridoru üzerindeki taşımacılık faaliyetlerini riskli hale getirdiğini anlattı.

Fatih Erdoğan denizlerde jeopolitik kuşatma ve güvensizliğin siyasal ve askeri çatışmalar nedeni ile ivmelenmekte olduğunu Güney Koridorunun Çinden başlayarak Avrupaya ulaşan ağırlıklı olarak deniz tabanlı bir güzergâh olduğunu anlattı. Teorik potansiyeline rağmen güzergahtaki ülke ve bölgelerden kaynaklı yüksek jeopolitik

tehditler nedeniyle Güney Koridorunun kırılğan bir yapıya sahip olduğunu ifade eden Erdoğan Orta Koridorun dengeli dirençli ve stratejik derinliğe sahip bir rota olduğunu vurguladı.

Orta Koridorun potansiyeline ulaşabilmesi için zaman içinde Türkiye Çin AB ülkeleri Azerbaycan Gürcistan Kazakistan ve Türk Devletleri Teşkilatı üyesi diğer ülkeler arasında ortak demiryolu modernizasyonu lojistik merkezlerin koordinasyonu ve dijital sınır kapıları projeleri hayata geçmesi gerektiğini vurgulayan Erdoğan Bunlara ek olarak sınır ötesi e-ticaret ve finansal entegrasyonun artırılması yönünde büyük adımlar atılmaya başlandı ve bu durum gün geçtikçe ivmelenecek dedi. Erdoğan Dünya Bankası AB ve Çin odaklı raporların da ifade ettiğı gibi bölgedeki ticari yük hacminin 2030 yılına kadar yüzde 50 artacağını öngördüklerini bunun Türkiye için büyük bir fırsat olduğunu sözlerine ekledi.

Türkiye Küresel Ticaretin Merkezi Olma Potansiyelinde

Türkiyenin AB tedarikinden daha büyük pay alma hedefi ile yeşil dönüşüm ve dijitalleşme odaklı yatırımlar yaparak Asya Avrupa ve Afrikanın tam ortasında bir lojistik merkez olarak konumlanması gerektiğini ifade eden Erdoğan 2023te 94 trilyon dolar olan küresel lojistik pazarının 2033te 20 trilyon doları aşacağı öngörüsü Türkiye için bir büyüme fırsatı yaratıyor. Ayrıca e-ticaret şehirleşme ve refah artışı gibi yapısal eğilimler de demir yolu taşımacılığına olan talebi artırıyor dedi.

Fatih Erdoğan Enerji arz güvenliğini artırmak ve bölgesel karbon emisyonlarını azaltmak için ortak yeşil enerji yatırımları teşvik ediyor. Türkiyenin 2053 net sıfır karbon hedefi ile uyumlu bu projeler bölgenin enerji politikasını yeniden şekillendirecek ve bu durum demiryolu lojistiğini daha avantajlı duruma getirecek. Orta Koridor ve bu koridoru odak haline getiren Pasifik Eurasianın girişimleri ile Türkiye ekonomisine ve bölgesel istikrara ciddi katkı sağlamanın heyecanını yaşıyoruz diyerek sözlerini noktaladı.