



REYSAS LOJİSTİK

AVRUPA'YA MARMARAY'DAN ulaşacak

Durmuş
Döven



taşımalarını geçmektedir. Demiryolunda intermodal taşımacılığa uygun altyapının da geliştirilmesi gerekmektedir. Üç tarafı denizlerle kaplı ülkemizde tehlikeli madde taşımacılığının halen %90'a yakın bölümü karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığı üzerindeki bu yükü almak gerekmektedir. Bu hem taşıma maliyetlerini düşürecek, hem de karayollarındaki tehlikeli madde taşıma riskini azaltacak hatta taşımada oluşan karbon salınımını düşürecektir.

İKİNCİ TRENİ ANADOLU'DAN KALDIRACAK

Marmaray hattını kullanarak gerçekleştirdiğiniz projenin detaylarını öğrenebilir miyiz? Gündeminizde yeni projeler var mı?

Türkiye'de üretilen otomotiv parçalarını ve beyaz eşyaları taşıyan ilk ihracat blok treni 21 Mayıs'ta Sakarya Arifiye Tren İstasyonu'ndan hareket etmiştir. "Asrın projesi Marmaray"ı kullanarak direkt Avrupa'ya giden trenimiz, Marmaray sayesinde Anadolu'dan Avrupa'ya direkt ulaşacak ülkemizin ilk ihracat treni olmuştur. Reysas olarak 20 yıldır Türkiye'den Avrupa'nın birçok noktasına ihracat taşımacılığı yaptığımızı belirtmek isteriz. Bu tren Türkiye'de üretilen otomotiv parçalarını ve beyaz eşyaları taşıyan ilk ihracat blok treni olma özelliğini de

Lojistik sektöründe imza attığı ilk'lerle dikkatleri üzerine çeken Reysas Lojistik, "yarının işi diyerek" ciddi yatırımlar gerçekleştirdiği demiryolu taşımacılığında tarihe geçen bir adıma daha imza attı. Marmaray'dan ilk ihracat blok trenini geçiren şirket, ikinci bir proje için de çalışma yürütüyor. Marmaray'dan geçecek ikinci treni Anadolu'dan kaldıracaklarını belirten Reysas Taşımacılık ve Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Durmuş Döven, filo yatırımına devam ederken, Köseköy'de bulunan terminallerini aktif şekilde kullanıma açacaklarını söyledi.

taşımaktadır. Tren 36 konteynerden ve 18 vagonun oluşmakta ve 535 metre uzunluğundadır. Tren yaklaşık 5 gün transit süreyle Macaristan'ın Sopron kentindeki istasyona ulaşacaktır. Yine Reysas bir ilke imza atarak ilk ithalat blok trenini de aynı parametrelerle ve yine değişik sektörden müşterilerle Marmaray'dan geçirerek 2 Haziran'da Arifiye'ye getirmiştir. Reysas aynı treni yine aynı şartlarla tekrar Arifiye'den

Reysas Lojistik için demiryolu taşımacılığının önemi nedir?

Reysas Lojistik olarak demiryolu taşımacılığında öz mal istasyonlar, vagonlar, üst yapılar ve elleçleme makineleri ile hizmet veriyoruz. Yurt içinde büyük hacimli projelerde yer alıyoruz. Türkiye'de ilk özmal sarnıçlı vagonlar ile akaryakıt taşıması yapan hatta bunun ilk taşıma lisansını alan firmayız. Ancak maalesef demiryolu altyapımız Cumhuriyetin ilk dönemlerinden bu zamana çok fazla geliştirilemedi, böyle büyük bir coğrafyada çağın gerisinde kaldı. Bu sebeple tehlikeli madde taşımacılığında demiryolu taşımasında ek karayolu taşıması yüklemeye ve boşaltmada ilave edilmesi halinde maliyeti karayolu

5 Haziran'da Marmaray geçişi Avrupa'ya göndermiştir. Bunun yanında tekrar bir ilke imza atmayı planladığımız ikinci bir proje de, yine Marmaray geçişi bir treni yine blok halinde ve aynı parametrelerle ve yine değişik sektörden müşterilerle bu sefer Anadolu'nun terminali olan Merşandiz Etimesgut Ankara'dan hareket ettirerek 1 Temmuz'da Avrupa'ya göndermektir. Gerekli tüm hazırlıklar yapılmış, yüklemeler devam etmektedir.

Yurt içi ve yurt dışında ne tür yükleri, hangi ülke taşıyorsunuz?

Yurt içinde; ihracat ön taşımaları olarak konsantre krom, çimento, klinker, limanlara konteyner taşımaları, ithalat son taşıması olarak da yine konteyner ve dökme kömür taşımaları, fabrikaların alçıtışı, demir cevheri, botsit vb. hammadde taşımaları, sanayi bölgelerine rulo saç ve pik demir taşımaları, batı bölgelerinden doğu ve güneydoğu bölgelerine ise inşaatlarda kullanılmak üzere yapı malzemeleri taşımaları yapmaktayız. Yurt içinde şu anda 8 hatta taşımalar yapmaktayız, yurt dışında ise Marmara Bölgesi'nden İran ve BTK hattına konteynerli ihracat taşımaları yapıyoruz. Yurt dışı operasyonlarında Halkalı terminalden haftada 6 çıkışla hizmet verilmektedir. Macaristan, Almanya, Avusturya, Polonya, Çekya ve Slovakya

“Demiryolu taşımacılığının daha iyi bir konuma gelmesi için 35 KM/s olan ticari hızların mutlak suretle 65 KM/s üzerine çıkarılması gerekir. Özel sektör vagon sahipliği ile tren işletmeciliği için teşvik edici uygulamalara yönelmek demiryolu taşımacılığına ivme kazandıracaktır.”

güzergahlarında hizmet veriyor, otomotiv, beyaz eşya, gıda, vb. sektörlerle yönelik taşımalar yapıyoruz.

800 BİN TON TAŞIMA HEDEFLİYOR

Demiryoluyla 2019 yılında kaç ton yük taşıdınız? Bu yıl hedefiniz nedir?

Yurt içinde 2019 yılında 650.000 ton taşıma yapıldı. 2020 yılsonu hedefimiz minimum 800.000 ton taşıma yapmaktır. Yurt dışı demiryolu taşımacılığında Reysaş Türkiye genelinde yaklaşık %46'lık pazar payına sahiptir.

Demiryolu taşımacılığına yönelik ajandanızda neler var?

Köseköy'de bulunan terminalimizi aktif şekilde kullanıma açmak hedeflerimiz arasında ön sırada. Marmaray geçişi gıda ve dökme inşaat hammaddeleri taşımak için de yine projelerimiz bulunmakta. Önümüzdeki dönemde yaklaşık 200 adet vagon ve 400 adet konteyner ile vagon parkımızı güçlendirmeyi hedefliyoruz. Asset gücümüz yüksek olduğundan



konteynerleri kiralamak veya ikinci el kullanmaktansa direkt satın almak politikamız.

TEŞVİKLER SEKTÖRE İVME KAZANDIRIR

Türkiye'de demiryolu taşımacılığı nasıl bir noktaya geldi? Daha iyi bir konuma gelmesi için hangi alanlarda adımların atılması gerekiyor?

Demiryolu taşımacılığı artık sanayi işletmeleri, maden şirketleri tarafından daha aktif ve bilinçli olarak kullanılmaya başlandı. Sabit fiyat uygulaması nedeni ile firmaların pazarda daha aktif satış faaliyetleri yürütmesine neden olmaktadır. Daha iyi bir konuma gelmesi için 35 KM/s olan ticari hızların mutlak suretle 65 KM/s üzerine çıkarılması gerekir. Özel sektör vagon sahipliği ile tren işletmeciliği için teşvik edici uygulamalara yönelmek demiryolu taşımacılığına ivme kazandıracaktır.

Son zamanlarda daha fazla firma karbondioksit salınımını azaltmaya destek amaçlı demiryolu taşımacılığına kaymaktadır. Unutmayalım ki; demiryolu karayolundan daha ucuz, denizyolundan daha pahalı. Karayolundan daha yavaş, denizyolundan ise daha hızlıdır.

