

TOPLAM VARLIKLAR	479.510.139	86.953.578	18.599.405
-------------------------	--------------------	-------------------	-------------------

YÜKÜMLÜLÜKLER (TL)	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 31.12.2022	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 31.12.2021	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 31.12.2020
---------------------------	---	---	---

Kısa Vadeli Yükümlülükler	267.548.771	64.962.271	14.322.302
----------------------------------	--------------------	-------------------	-------------------

Kısa Vadeli Borçlanmalar	36.169.780	15.183.024	-
- Banka Kredileri	35.720.077	14.798.460	-
- Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Yükümlülükler	449.703	384.564	-
Ticari Borçlar	190.510.813	33.267.414	2.475.308
- İlişkili Taraflara Ticari Borçlar	131.576.619	5.037.601	-
- İlişkili Olmayan Taraflara Ticari Borçlar	58.934.194	28.229.813	2.475.308
Çalışanlara Sağlanan Faydalar Kapsamında Borçlar	138.111	111.838	193.491
Diğer Borçlar	150.757	3.751.264	4.679.592
- İlişkili Taraflara Diğer Borçlar	-	3.661.699	4.631.530
- İlişkili Olmayan Taraflara Diğer Borçlar	150.757	89.565	48.062
Ertelenmiş Gelirler	27.566.177	5.913.131	6.590.686
- İlişkili Taraflardan Ertelenmiş Gelirler	2.950.365	5.688.165	165.000
- İlişkili Olmayan Taraflardan Ertelenmiş Gelirler	24.615.812	224.966	6.425.686
Dönem Karı Vergi Yükümlülüğü	12.938.983	6.689.528	313.325
Kısa Vadeli Karşılıklar	74.150	46.072	69.900
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Kısa Vadeli Karşılıklar	74.150	46.072	69.900

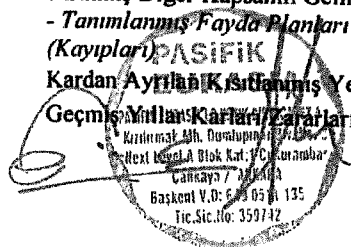
Uzun Vadeli Yükümlülükler	115.919.513	1.956.587	575.566
----------------------------------	--------------------	------------------	----------------

Uzun Vadeli Borçlanmalar	1.140.819	1.590.521	-
- Kiralama İşlemlerinden Kaynaklanan Yükümlülükler	1.140.819	1.590.521	-
Ticari Borçlar	113.399.289	-	-
- İlişkili Taraflara Ticari Borçlar	113.399.289	-	-
Uzun Vadeli Karşılıklar	1.207.641	366.066	188.430
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Uzun Vadeli Karşılıklar	1.207.641	366.066	188.430
Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	171.764	-	387.136

TOPLAM KAYNAKLAR	383.468.284	66.918.858	14.897.868
-------------------------	--------------------	-------------------	-------------------

Özkaynaklar	96.041.855	20.034.720	3.701.537
--------------------	-------------------	-------------------	------------------

Ödenmiş Sermaye	21.000.000	800.000	800.000
Kar veya Zararda Yeniden Sınıflandırılmayacak Birikmiş Diğer Kapsamlı Gelirler veya Giderler	(3.249)	(20.398)	(82.336)
- Tanımlanmış Fayda Planları Yeniden Ölçüm Kazanç (Kayıpları)	(3.249)	(20.398)	(82.336)
Kardan Ayrılmış Kar ve Karşılıklar	1.004.885	-	-
Geçmiş Yıllar Karları/Zararları	(1.949.767)	2.983.873	383.776

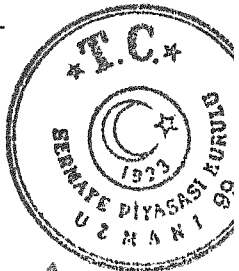


Handwritten signature and stamp of the Ministry of Treasury and Finance, Republic of Turkey.

Handwritten signature and stamp of the Ministry of Treasury and Finance, Republic of Turkey.

Handwritten signature and stamp of the Ministry of Treasury and Finance, Republic of Turkey.

02 Haziran 2023



Handwritten signature and stamp of the Ministry of Treasury and Finance, Republic of Turkey.

5. RİSK FAKTÖRLERİ

Halka Arz Edilen Paylar'a yönelik yatırım yapmak çeşitli riskler barındırmaktadır. Yatırım kararı alınmadan önce aşağıda belirtilen risk faktörlerinin işbu izahnamenin bütünü kapsamında dikkatlice değerlendirilmesi gerekmektedir. Aşağıda belirtilen riskler, Şirket yönetiminin işbu izahnamenin tarihi itibarıyla Şirket'i ve işbu nedenle de Halka Arz Edilen Paylar'a yapılacak herhangi bir yatırımı esaslı biçimde etkileyebileceğini öngördüğü risklerdir. Söz konusu risklerden herhangi birinin gerçekleşmesi halinde, Halka Arz Edilen Paylar'ın değeri düşebilir ve yatırımın tamamının veya bir kısmının kaybedilmesi söz konusu olabilir.

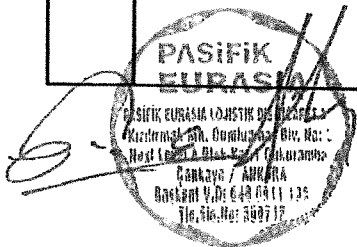
Aşağıda belirtilen riskler karşılaşılabilecek tüm riskleri kapsamamaktadır. Halihazırda bilinmeyen ya da Şirket yönetiminin esaslı olarak addetmediği, ancak gerçekleşmeleri halinde Şirket'in faaliyetlerine, faaliyet sonuçlarına, likiditesine, finansal durumuna ve ileriye yönelik beklentilerine zarar verebilecek başka risk faktörleri mevcut olabilir. Risk faktörlerinin aşağıdaki sunum sıralaması Şirket yönetiminin söz konusu risklerin gerçekleşme olasılığı veya önemi bakımından yaptığı bir değerlendirmeye göre belirlenmiş bir sıralama olarak düşünülmemelidir.

5.1. İhraççıya ve faaliyetlerine ilişkin riskler

Demiryolu Taşımacılığı kapsamında Şirket tarafından imzalanan sözleşmelerin süreli olması nedeniyle, sürelerin bitiminde yenilenmeme riski bulunmaktadır. Bu durumda Şirket gelirleri olumsuz etkilenebilir.

Şirket faaliyetlerini ülkemizde TCDD ve faaliyet gösterdiği diğer ülkelerde ise ilgili ülkelerin demiryolu şirketleri ile imzaladığı iş birliği sözleşmeleri kapsamında yürütmektedir. Şirket'in hizmet verdiği müşterilerine fiyatlama verebilmesi ve faaliyet gösterdiği hatların sürekliliği, Türkiye'de ve faaliyet gösterdiği diğer ülkelerde yaptığı iş birliği sözleşmelerinin sürekliliğine, söz konusu sözleşmeler tahtında tarafların yükümlülüklerini tam ve eksiksiz olarak yerine getirebilme kabiliyetine bağlıdır. Şirket'in mevcut sözleşmelerinin bir kısmı, sürelerinin sona ermesine belirli bir zaman kala sonlandırılmadığı takdirde otomatik olarak uzamaktadır. Bir kısmında ise, belirli sayıda yenileme gerçekleşmesi halinde, yeni bir sözleşme imzalanmış olması zorunluluk teşkil etmektedir. Bunun ile birlikte, sözleşmeler taraflardan birinin diğerine belirli bir süre önceden yapacağı bildirim ile sona erdirilebilmektedir. Taraflar tüm yükümlülüklerine uysalar dahi, sözleşme taraflarından birinin herhangi bir sebep göstermeksizin sözleşmelerden birini veya bir kaçını feshetmesi halinde, bu durum Şirket'in entegre faaliyetlerini olumsuz olarak etkileyebilir. Şirket, ilgili sözleşmeleri hiç yenileyemeyebilir. Sözleşmelerin karşı tarafları çoğunlukla kamu kuruluşu niteliğini ait teşebbüsler olduğu için, tekel konumunda faaliyet gösteren bu taraflarla işbirliğini sürdürmek mümkün olmayabilir. Süreli olarak imzalanan sözleşmelerin yenilenememesi veya sözleşmelerin süresinden önce feshi halinde Şirket'in faaliyetleri ve mali durumu olumsuz etkilenebilir.

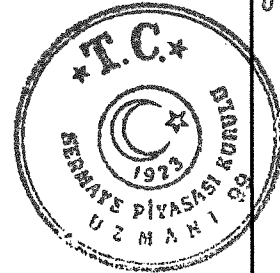
1.	SÖZLEŞMELER	TARİH-GEÇERLİLİK	TARAFLAR
1.1.	Mutabakat Zaptı	Sözleşme tarihi 17.06.2019'dur. Ancak imzalanan ek protokol ile sözleşme süresi 31.12.2028 tarihine kadar uzatılmıştır.	GR Lojistik ve Terminaller Ltd.Şti. Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.



68



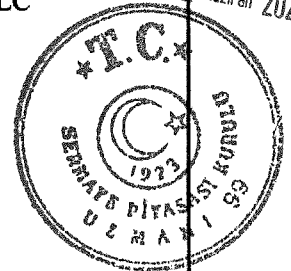
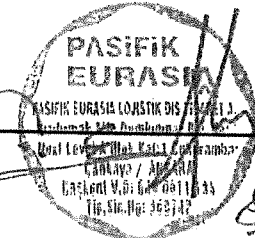
1.2.	Konteyner Kullanımı Sözleşmesi	10.08.2022 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşme süresinin bitiminden 30 (otuz) gün önce tarafların fesih bildiriminde bulunmadığı durumlarda, sözleşme bir sonraki yıl için kendiliğinden uzayacaktır.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Kaz-Z Rail Logistics LLP
1.3.	Devlet Kuruluşu "Kırgız Temir Jolu" Ulusal Şirketi" Ve Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş'nin Başkanlarının İkili Taraflarının Görüşmeleri Protokolü	17-20 Mayıs 2022 tarihinde görüşmeler gerçekleştirilmiştir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Devlet Kuruluşu "Kırgız Temir Jolu" Ulusal Şirketi"
1.4.	Acente Sözleşmesi	20.01.2023 tarihinde akdedilmiştir. 31.12.2023 tarihine kadar yürürlüktedir.	KTZ Express A.Ş. Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.5.	Stratejik İşbirliği ve Gizlilik Anlaşması	24.08.2020 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşme, akdedilmesini müteakip 2 ay için geçerlidir. Sözleşmede, sürenin sona ermesinden en az 2 (iki) hafta öncesine kadar tarafların fesih iradesini bildirmemeleri halinde sözleşmenin 1 (bir) yıl süre ile devam edeceği, 1 (bir) yıllık sürenin sona ermesinden en az 2	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Logitrans Intermodal Taşımacılık A.Ş.



02 Haziran 2023

LOGİSTRİM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

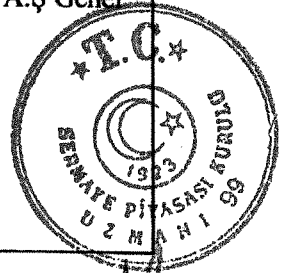
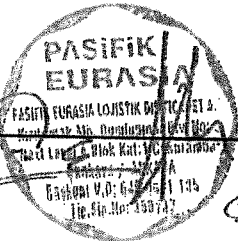
		(iki) hafta öncesinde tarafların fesih bildiriminde bulunmamaları halinde sözleşmenin 1 (bir) yıl daha uzayacağı düzenlenmiştir.	
1.6.	Stratejik İşbirliği ve Gizlilik Anlaşması	27.05.2022 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşme süresinin sona ermesinden 2 (iki) hafta öncesine kadar fesih bildiriminde bulunmadığı takdirde; sözleşmenin 1 (bir) yıl süre ile uzayacağı, ilgili uzama işleminin en fazla 2 (iki) kere tekrarlanacağı, toplam 3 (üç) yılın sonunda uzama istenirse yeni bir sözleşme imzalanacağı düzenlenmiştir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. BTK Express Lojistik Hizmetleri A.Ş.
1.7.	Münhasır Navlun Sevkiyatı Sözleşmesi	03.07.2019 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşmenin geçerlik süresi 5 (beş) yıldır.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. MS Agency LLC
1.8.	Taşıma Sözleşmesi	01.02.2020 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşme süresinin bitiminden 30 (otuz) gün önce taraflarca fesih bildiriminde bulunulmadığı süreçe, sözleşmenin bir (bir) yıl süre ile	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. ADY Express LLC



02 Haziran 2023

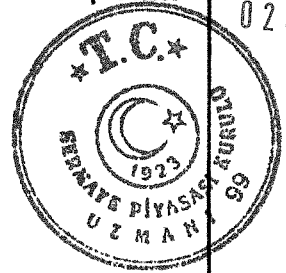
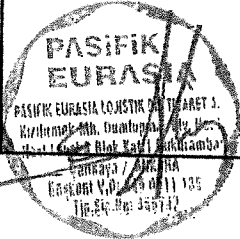
		uzayacağı düzenlenmiştir.	
1.9.	Agreement on Providing Access to the Database Applying Internet	20.05.2020 tarihinde akdedilmiştir. Taraflardan biri fesih iradesi gösterene kadar süresiz olarak devam edecektir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. SIA "SIGIS"
1.10.	Freight Forwarding Contract	17.10.2019 tarihinde akdedilmiştir. Sözleşme taraflardan birinin sözleşme süresinin bitiminden 30 (otuz) gün önce fesih bildiriminde bulunmadığı sürece devam edecektir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Joint Stock Company Russian Railways Logistics (RZD)
1.11.	Taşıma Organizatörü (Forwarder) Sözleşmesi	30.12.2019 tarihinde akdedilen sözleşme 31.12.2020 tarihine kadar geçerlidir. Sözleşme süresinin bitiminden en az 30 (otuz) gün önce taraflardan birinin fesih bildiriminde bulunmaması halinde sözleşmenin 1 (bir) yıl süreyle uzayacağı düzenlenmiştir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü
1.12.	Uluslararası Taşımalara İlişkin Kredili Ödeme Protokolü	Protokol 12.12.2019-11.12.2020 tarihleri arasında geçerlidir. Sözleşme uyarınca, süresinin bitiminden 1 (bir) ay öncesine kadar taraflarca fesih bildiriminde	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü

02 Haziran 2023



PASİFİK EURASIA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

		bulunulmazsa, sözleşme her yıl uzatılmış sayılacaktır.	
1.13.	Blok Tren Taşıma Sözleşmesi	Sözleşme 01.01.2022-31.12.2022 tarihleri arasında geçerlidir. Sözleşme süresinin bitiminden bir ay öncesine kadar fesih bildiriminde bulunulmazsa, sözleşmenin bir yıl uzayacağı düzenlenmiştir.	TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.14.	Mali Sözleşme	25.03.2020 tarihinde akdedilmiş olup 31.12.2023 tarihine kadar geçerlidir. Şirketin sözleşme süresinin bitiminden 1 (bir) ay öncesine kadar yazılı talebi ve TCDD Taşımacılık'ın onayıyla sözleşme süresinin uzayacağı düzenlenmiştir.	TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.15.	Mali Sözleşme 1 No'lu Ek Sözleşme	Sözleşme süresi 31.12.2023 tarihinde sona ermektedir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü
1.16.	Mali Sözleşme 2 No'lu Ek Sözleşme	Sözleşmeyle 01.01.2021-31.12.2023 tarihleri arasında geçerli olan Mali Sözleşme'nin geçerlilik süresi 31.12.2028 tarihine kadar uzatılmıştır. İşbu 2 No'lu Ek Sözleşme ile yapılan	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. TCDD Taşımacılık A.Ş Genel Müdürlüğü



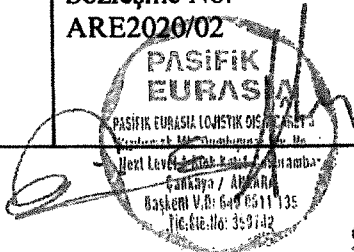
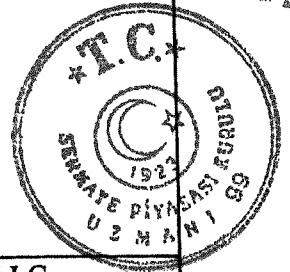
02 Haziran 2023

72

MENTİVE DEĞERLER A.Ş.

		düzenlemelerin 09.01.2023 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirlenmiştir.	
1.17.	Birlik Toplantısı TMTM	27.01.2022 tarihinde akdedilmiştir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.18.	İş Birliği Sözleşmesi	Sözleşme 04.07.2022 tarihinde akdedilmiştir. 5 sene süre ile geçerlidir. Sözleşme süresinin bitiminden 1 (bir) ay öncesine kadar taraflar fesih bildiriminde bulunmadığı takdirde, sözleşme süre sonunda kendiliğinden 1 (bir) yıl süreler halinde uzayacaktır.	DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.19.	Konteyner Kullanım Sözleşmesi Sözleşme No. ARE2020/01	Sözleşme 06.01.2020 tarihinde akdedilmiş olup 31.12.2025 tarihine kadar geçerlidir. Taraflar fesih bildiriminde bulunmadığı takdirde, sözleşme her yıl otomatik olarak yenilenecektir.	ADY Container LLC (şirket) Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. (kullanıcı)
1.20.	Konteyner Kullanım Sözleşmesi Sözleşme No: ARE2020/02	Sözleşme 06.01.2020 tarihinde akdedilmiş olup 31.12.2025 tarihine kadar geçerlidir. Taraflar fesih bildiriminde	ADY Container LLC (kullanıcı) Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. (şirket)

02 Haziran 2023

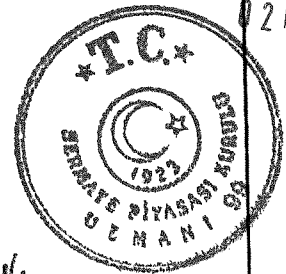
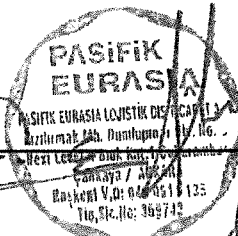


73

Handwritten signature and date 02.06.2023

ADY CONTAINER LLC
MİRKUL DEKLERLER A.Ş.

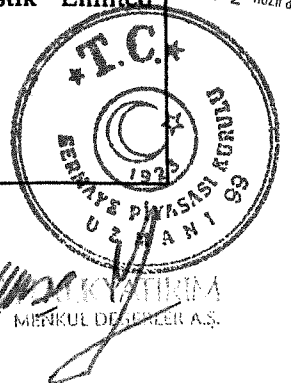
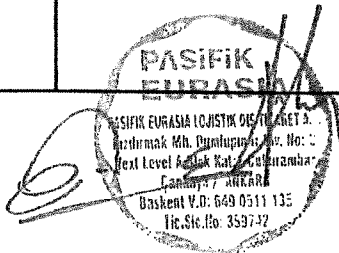
		bulunmadığı takdirde, sözleşme her yıl otomatik olarak yenilenecektir.	
1.21.	Freight Forwarding Service Agreement	01.04.2020 tarihinde akdedilmiştir. Sürenin bitiminden 30 (otuz) gün önce taraflardan biri fesih bildiriminde bulunmadığı takdirde sözleşme süresi 1 (bir) yıl uzayacaktır.	ADY Container LLC Branch in Georgia (Müşteri) Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. (şirket)
1.22.	Nakliye Hizmetlerinin Sunulmasına İlişkin Sözleşme No:54-23	23.01.2023 tarihinde akdedilmiş olup 31.12.2023 tarihine kadar yürürlüktedir. Ek protokol ile sözleşme süresi 2027 yılına kadar uzatılmıştır.	KTZ Express (forwarder) Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. (müşteri)
1.23.	Demiryolu ile Nakliye Hizmetleri Sözleşmesi No:59-23	23.01.2023 tarihinde akdedilmiş olup 23.01.2024 tarihine kadar yürürlüktedir.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. (nakliyecisi) KTZ Express (müşteri)
1.24.	Taşıma Hizmet Sözleşmesi No: 2021/M-209	01.12.2022 tarihinde akdedilmiş olup 31.12.2023 tarihine kadar yürürlüktedir. Sözleşme süresinin bitiminden 30 (otuz) gün önce taraflarca fesih bildiriminde bulunulmadığı takdirde, sözleşmenin kendiliğinden 1 (bir) yıllık süre için	ADY Container LLC Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.



02 Haziran 2023

GENEL MÜDÜRLÜK
GENEL MÜDÜRLÜK A.Ş.

		yenileneceği düzenlenmiştir.	
1.25.	Freight Forwarding Hizmeti Sözleşmesi No:2021/M-189'ne Ek Sözleşme No:1	30.11.2023 tarihinde akdedilmiştir. Taşıma Hizmet Sözleşmesi No: 2021/M-209 sözleşmesinin süresi 31.12.2027 tarihine kadar uzatılmıştır. Tarafların sözleşme süresinin bitiminden 30 (otuz) gün önce fesih iradelerini ortaya koymamaları halinde, sözleşmenin 1 (bir) yıl süre için kendiliğinden yenileneceği düzenlenmiştir.	ADY Container LLC Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
1.26.	Rail Cargo Hungaria AG ve Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Arasında İmzalanan İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptı	14.12.2021 tarihinde akdedilen sözleşmenin geçerlilik süresi 2 yıldır.	Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Rail Cargo Hungaria AG (RCH)
1.27.	Uztemiryulkonteiner JSC (Özbekistan Cumhuriyeti) ile Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş (Türkiye Cumhuriyeti) Mutabakat Zaptı	2022 yılında akdedilmiştir. Fesih bildirimi olmadığı takdirde yürürlüktedir.	Uztemiryulkonteiner JSC (Özbekistan Cumhuriyeti) Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş (Türkiye Cumhuriyeti)
1.28.	TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü, Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. VE Xi'an Kıtalararası Köprü Uluslararası Lojistik Limited Şirketi Arasında Stratejik İşbirliği Çerçeve Anlaşması	Sözleşme 06.11.2019 tarihinde akdedilmiştir. Tarafların işbirliğinden vazgeçtiğini bildirene kadar geçerli olacağı düzenlenmiştir.	TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Xi'an Kıtalararası Köprü Uluslararası Lojistik Limited Şirketi



1.29.	Çin Demiryolu Ekspresi'nin (Chang'an Yük Treni) Trans-Hazar Güzerhanının Kalite Gelişimi Desteklenerek Birlikte Oluşturulmasına Yönelik Protokol	Sözleşme tarihi 06.11.2019'dur. Ancak 06.11.2019 tarihinde imzalanan Ek Protokol ile sözleşme süresi 5 (beş) yıl olarak belirlenmiş, sözleşme süresinin bitiminden itibaren sözleşme süresinin kendiliğinden 1 (bir) yıl uzayacağı düzenlenmiştir.	TCDD Taşımacılık A.Ş. ADY Konteyner Ltd. Şti. Gürcistan Demiryolları Lojistik ve Terminaller Ltd. Şti. KTZ Express A.Ş. Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Xi'an Uluslararası Ticaret & Lojistik Parkı
-------	--	--	---

Şirket'in Demiryolu Taşımacılığı kapsamında imzaladığı sözleşmelerin şartları önemli ölçüde değişebilir ve değişmesinden Şirket'in faaliyetleri ve hasılatı olumsuz etkilenebilir.

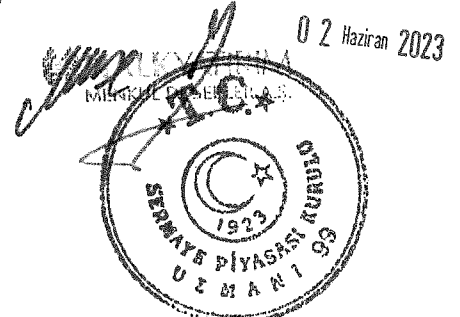
Şirket, Demiryolu Taşımacılığı faaliyetleri imzaladığı sözleşmelerin devamlılığı yanında mevcut veya daha avantajlı koşullarla yenilebilmesine bağlıdır. Şirket, söz konusu bu sözleşmeleri dilediği koşullarda ve karlılıkta devam ettiremeyebilir. Bu kapsamdaki değişiklikler, Şirket'in faaliyetlerini, finansal durumunu ve faaliyet sonuçlarını olumsuz olarak etkileyebilir. Şirket, müşterilerine verdiği hizmette kullandığı hatlarda, işbirliği yaptığı taraflarla olan sözleşmeler çerçevesinde verdiği hizmetleri mevcut veya daha avantajlı koşullarda devam ettirmede başarılı olamayabilir. Şirket, işbirliği yaptığı tarafların stratejilerindeki değişimler, makroekonomik faktörler gibi çeşitli etkenlerin rol oynamasıyla, sözleşmelerini mevcut koşullarda yenileyemeyebilir, bununla birlikte yeni sözleşmelerinde daha az avantajlı koşulları kabul etmek zorunda kalabilir. Bu durum Şirket'in faaliyetlerini, karlılığını, finansal durumunu ve ileriye yönelik beklentilerini olumsuz olarak etkileyebilir.

Faaliyetlerin gerçekleştiği alan, hat ve bölgelerin jeolojik, jeopolitik ve fiziki özellikleri sebebiyle, doğal afetler, terör ve sabotaj olayları ve diğer olağanüstü olaylar Şirket faaliyetlerini ve yatırımlarını olumsuz yönde etkileyebilir.

Türkiye, genel olarak coğrafi konumu gereği yüksek riskli bir deprem bölgesi olup, nüfusun büyük bir kısmı ve ekonomik kaynaklarının çoğu birinci derece deprem riski bölgelerinde yer almaktadır. Ayrıca; kazalar, salgın hastalıklar, heyelan, sel baskını, yangın veya başkaca doğal afetler ile olağanüstü hâl, seferberlik ve savaş nedeni ile Şirket'in hizmet verdiği hatların tamamının veya bir kısmının kullanımında meydana gelebilecek aksaklıklar, Şirket'in faaliyetlerini yürütmesini önemli ölçüde kısıtlayabilir. Şirket'in faaliyetleri ile ilgili bu gibi kesintiler Şirket'in gelirlerinde önemli bir gerilemeye ya da sigorta poliçelerinde karşılanabilecek düzeyleri aşan yeniden yapım veya iyileştirme maliyetlerinin ortaya çıkmasına neden olabilir. Şirket ayrıca, Türkiye dışında gerçekleştirmekte olduğu iş birlikleri kapsamında karşı tarafların taahhütlere uyulamaması halinde faaliyetlerinin süreli veya sürekli olarak kesintiye uğraması riski ile karşılaşabilir. Şirket'in faaliyetlerinin birden çok ülkede faaliyet göstermeyi zorunlu kılması nedeniyle, ilgili ülkelere birinde ortaya çıkabilecek doğal afet sonucu, bir diğer ülke faaliyetlerini de etkileyebilir. Bu durum Şirket'in faaliyetlerini, finansal durumunu, faaliyet sonuçlarını ve ileriye yönelik beklentilerini önemli ölçüde olumsuz etkileyebilir.



76



Şirket demiryolu taşımacılığının önemli bir kısmını BTK hattında gerçekleştirmektedir. BTK hattındaki taşıma ücretleri ise genel olarak karşılıklı mutabakat şeklinde belirlenmektedir. Şirket'in faaliyetlerinin sürekliliği uluslararası ticaret ile doğrudan bağlantılıdır. Uluslar arası ticareti etkileyen gerek global gerek ise bölgesel tüm etkenler, Şirket'in faaliyetleri üzerinde doğrudan ve dolaylı etkilere neden olmaktadır. Örneğin, Covid-19 salgını gibi dünya genelinde tedarik zincirlerinde aksamalara neden olan salgın hastalıkların, taşımacılık sektöründeki navlun giderlerine etkisi yüksek olmaktadır. Ayrıca, makroekonomik koşullardaki bozulma, faiz oranlarındaki artış ve enflasyonist etkiler de navlun giderlerini önemli ölçüde arttırabilmektedir. Rusya - Ukrayna savaşı gibi etkiler nedeniyle, demiryolu taşımacılığı yapılan ülkelerdeki iş birliklerinin şartlarında önemli değişimler meydana gelebilir, BTK hattı üzerindeki ücret belirleme süreçleri olumsuz etkilenebilir ve bu durum ise Şirket'in satış kabiliyetini azaltabilir. Yoğun işletme sermayesi gerektiren faaliyetler, finansman ihtiyacının karşılanamaması halinde olumsuz etkilenebilir.

Denizyolu taşımacılığındaki yüksek rekabet nedeniyle çok büyük uluslararası rakiplerin fiyat indirimi yapabilme kabiliyetleri bulunmakta olup, bu durum satış süreçlerini ve bu segmentteki karlılığı zora sokabilir.

Şirket, denizyolu taşımacılığı alanındaki faaliyetlerini geliştirmek amacıyla gemi alımı konusunda süreçlerini tamamlamak üzeredir. Bu nedenle, faaliyetleri içerisinde denizyolu taşımacılığının ilerleyen dönemde daha yüksek bir paya sahip olmasını planlamaktadır. Ancak, denizyolu taşımacılığı sektöründe, uzun yıllardan beri sektörde faaliyet gösteren ve müşteri bulma kapasitesi yüksek rakipleri bulunmaktadır. Pazarı giriş engeli olarak, bu rakiplerin fiyat indirimi yapma ihtimali bulunmaktadır. Bu durum ise, Şirket'in denizyolu taşımacılığından beklenen geliri kısa vadede elde etmesini engelleyebilir, müşteri bulmasını zorlaştırabilir veya beklenen karlılık seviyesine ulaşamayabilir.

Şirket'in karşılaştacağı tüm riskler sigortalanmayabilir, karşılaşılan hasar Şirket'in sahip olduğu sigorta teminatı kapsamında olmayabilir, Şirket sigorta tazminatını tahsil edemeyebilir. Bu durum Şirket'in faaliyetlerini ve finansal durumunu olumsuz yönde etkileyebilir.

02 Haziran 2023

Şirket'in karlılığına sigorta teminatı kapsama
Şirket'in faaliyetlerini v

PRATİK EUPARİ LOJİSTİK DİŞ. A.Ş.
Kızılkum Mah. Dursunbeyli Yolu No: 1
Nispetiye / Beşiktaş / İstanbul / Türkiye
Tic. Sic. No: 271112

[Signature]

77

MINISTRY OF MINES
MINISTRY OF PETROLEUM

Şirket'in taşımacılık faaliyeti kapsamında, taşıdığı mallar ve faaliyetleri için yaptırdığı sigortaların kapsamı, meydana gelebilecek bazı hasarları veya Şirket'in işinin doğal afet gibi nedenlerle durması halinde uğranabilecek gelir kaybını karşılayamayabilir, sigorta teminat miktarı yetersiz kalabilir. Şirket'in mevcut sigorta teminatı ile tazmin edilemeyen risklerin gerçekleşmesi halinde ya da kapsam dahilinde olmakla beraber sigorta şirketlerinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle Şirket'in tazminat alamaması durumunda Şirket'in faaliyetleri ve mali durumu olumsuz yönde etkilenebilir. Şirket, zaman zaman tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin faaliyetlerde de bulunabilmekte olup, tehlikeli maddelere ilişkin taşımacılık faaliyetinin sigorta kapsamı dışında kalması ve olası kaza vb. durumlarında Şirket'in tazminat ödeme riski ortaya çıkabilir.

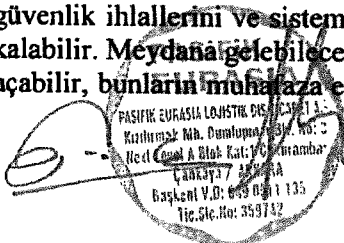
Şirket'in faaliyetleri yoğun işletme sermayesi gerektirmektedir. Şirket'in yatırımlarını ve işletme sermayesi ihtiyacını finanse edememesi, Şirket'in finansal operasyonel ve finansal durumunu olumsuz etkileyebilir, öte yandan Şirket'in büyümesi için gerekli finansmanı elverişli koşullarda elde edemeyebilir.

Şirket'in faaliyetleri yoğun bir işletme sermayesi ve nakit akışı yönetimi gerektirmektedir. Navlun giderlerindeki dalgalanmalar, ani değişiklikler ve kur dalgalanmaları, Şirket'in işletme sermayesi ihtiyacını artırabilir. Öngörülemeyen maliyet artışları, hizmet verilen hatlardaki taşıma maliyetlerinde aşırı dalgalanmalar meydana gelmesi, Şirket'in maliyetleri etkin bir biçimde öngörememesi ya da bu maliyetler için ayırdığı kaynağın yetersiz olması gibi faktörler Şirket'in işletme sermayesi ihtiyacını artırarak ek finansman ihtiyacını doğurabilir. Şirket'in nakit akışlarını iyi yönetememesi işletme sermayesi açığına neden olabilir. Şirket'in faaliyetlerini sürdürmesi ve işini büyümesi için kredi ve sermaye piyasalarından finansman bulması gerekebilir. Finansal piyasalardaki sert dalgalanmalar ve bozulmalar, Şirket'in kontrolü dışındaki ekonomik koşullar, mevzuattaki gelişmeler ve uygun koşullarda finansmana erişimin mümkün olmaması gibi faktörler Şirket'in finansman bulma kabiliyetini etkileyebilir. İşletme sermayesi yetersizliği ve Şirket'in ihtiyaç duyduğu finansmanı sağlayamaması halinde, Şirket'in faaliyetlerini öngördüğü şekilde sürdürememesi, yükümlülüklerini kısmen veya tamamen yerine getirememesi veya gecikmeli olarak yerine getirmesi, tazminat talepleriyle karşılaşması durumu ortaya çıkabilir; Şirket itibar kaybı yaşayabilir ve tüm bunların Şirket'in faaliyetleri, finansal durumu, faaliyet sonuçları ve ileriye yönelik beklentileri üzerinde önemli bir olumsuz etkisi olabilir.

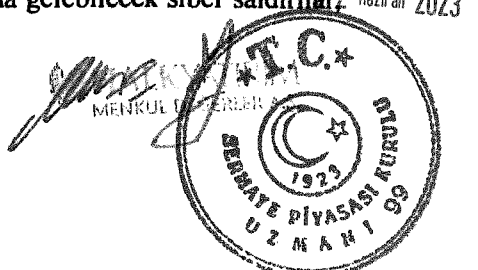
Şirket'in bilgi işlem sistemlerinin arızalanması ve yetersiz kalması Şirket faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.

Şirket'in bilgi işlem sistemlerinin altyapısının etkin ve kesintisiz çalışması, Şirket faaliyetleri açısından büyük önem taşımaktadır. Şirket'in verdiği taşımacılık hizmetinde, taşımanın aşamalarının kontrolü; taşınan malların ve taşıma yapan araçların lokasyonunun takibi ve sürecin yönetimin Şirket'in kontrolünde olması önem arz etmektedir. Sistem ve ağlar Şirket'in kontrolünde olmayan arıza ve kesintilere maruz kalırsa Şirket'in faaliyetleri olumsuz etkilenebilir. Sistem güncellemelerindeki sorunlar, doğal afetler, siber saldırılar, kazalar, güç kesintileri, telekomünikasyon arızaları, virüsler, fiziksel veya elektronik ihlaller ve benzeri olaylar kesintiye sebep olabilir. Şirket'in bilgi teknolojileri sistemlerindeki aksamalar, Şirket'in hizmet kapasitesinde (kritik veri kaybı dahil) ortaya çıkan sorunlar idari, endüstriyel, operasyonel, ticari ve finansal kontrol sistemlerini ciddi düzeyde sekteye uğratabilir. Şirket'in bilgi teknolojileri ağları da telekomünikasyon arızaları, doğal afetler veya diğer felaketlerden olumsuz etkilenebilir.

Yaşanabilecek kritik düzeyde büyük bir kesinti veya siber saldırı Şirket'in faaliyetlerinin durmasına sebep olabilir ve müşterilerine hizmet verme kabiliyetini olumsuz yönde etkileyebilir. Şirket, güvenlik ihlallerini ve sistem hasarını onarmaya yönelik önemli ve beklenmedik masraflara maruz kalabilir. Meydana gelebilecek kesinti ve arızalar, gizli bilgi veya diğer veri ve bilgilerin kaybına yol açabilir, bunların muhafaza edildiği sistemlere zarar verebilir. Meydana gelebilecek siber saldırılar



Handwritten signature and date 28.



Şirket'in gizli bilgilerinin ifşa olmasına yol açabilir. Bu gibi durumlar, Şirket'e karşı taleplere, dava açılmasına, itibar kaybına neden olabilir veya başka bir şekilde Şirket'in faaliyetlerine zarar verebilir. Şirket'in faaliyet verimliliği, operasyonel gözetim, iş sağlığı, güvenlik ve çevreyle ilgili kanun ve yönetmeliklere uyum üzerine odaklanan izleme ve kontrol sistemlerindeki bilgi teknolojileri kaynaklı bir arıza, faaliyetlerdeki aksamaların yanı sıra idari para cezalarına sebep olabilir. Yukarıda belirtilen sebeplerden herhangi birinden dolayı Şirket'in bilgi teknolojileri altyapısındaki bir aksaklık veya siber saldırı; Şirket'in faaliyeti, finansal durumu ve faaliyet sonuçlarını önemli ölçüde olumsuz etkileyebilir.

Çeşitli sebeplerle, Şirket aleyhine dava açılabilir ve dava sonuçlarının olumsuz olması durumunda Şirket için yaptırım riski doğabilir.

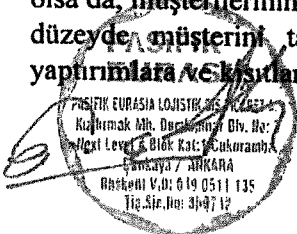
Şirket faaliyetlerini yürütürken ticari ilişki içine girdiği kişiler, kurumlar veya çalışanları ile hukuki ihtilaflar yaşayabilir ve bu uyuşmazlıklar neticesinde talep ve davalara ve Şirket aleyhinde çeşitli yargı ve idari merci hüküm, karar ve yaptırımlarına maruz kalabilir. Şirket faaliyetlerine ilişkin idari mercilerin denetimlerinde mevzuat ihlali olarak nitelendirilebilecek durumların tespiti söz konusu olabilir ve aykırılık halinde Şirket'in sahip olduğu ruhsat, lisans, izin veya diğer belgeler iptal edilebilir, Şirket'e idari para cezası verilebilir. Bu tip durumlar neticesinde Şirket faaliyetleri, finansal durumu, faaliyet sonuçları ve ileriye yönelik beklentileri olumsuz etkilenebilir, itibar kaybı ile karşılaşılabilir.

Şirket, faaliyet gösterdiği ülkelerin yasal düzenlemelerine uymakla yükümlüdür. Söz konusu yasal düzenlemelerde veya bunların yorumlanmasında meydana gelebilecek değişiklikler ya da söz konusu yasal düzenlemelerin ihlal edilmesi, Şirket'in faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyebilir.

Şirket'in taşımacılık hizmeti verdiği ülkelerde ilgili mevzuat ve standartlarda değişiklik yapılması durumunda, hizmetlere devam edebilmek için Şirket'in bu mevzuat ve standartlar ile uyum içinde faaliyetlerini yürütüyor olması gerekecektir. Şirket'in faaliyetlerinin bu mevzuat ve standartlar ile uyumlu olmaması, Şirket'in bu uyumu sağlayamaması, Şirket'in uyumu sağlama kabiliyeti olsa da öngörülen süre içerisinde gerekli işlemleri tamamlayamaması, Şirket'in faaliyetlerinin azalmasına, Şirket'in çeşitli yaptırımlarla karşılaşmasına, faaliyetlerinin kısıtlanmasına, geçici veya sürekli olarak yasaklanmasına, sona ermesine sebep olabilir. Şirket ilgili uyum süreçlerinin Şirket'in faaliyetleri için marjinal maliyetlere sebep olacağına, karlılığını aşırı veya ticari olarak yatırım yapılmasına uygun olmadığına karar verebilir ve kendi isteğiyle belirli ülkelerde faaliyetlerini kendi isteğiyle sonlandırabilir.

Şirket, çalışanlarının, tedarikçilerinin, yüklenicilerinin veya diğer üçüncü kişilerin olası etik olmayan davranışları veya hukuka aykırı davranışlarından dolayı risklere maruz kalabilir.

Şirket gerek işbirliği içinde olduğu partnerlerinin müşterileri gerekse kendi müşteri portföyü açısından çalışanlarının, tedarikçilerinin, yüklenicilerinin veya diğer üçüncü kişilerin olası etik olmayan ve hukuka aykırı davranışlarına maruz kalabilir, bunun sonucunda müşteri kaybına uğrayabilir, gizlilik hükümleri gereği taraf olduğu anlaşmalar kapsamında hukuksal süreçlere maruz kalabilir. Şirket'in bu şekilde hukuksal sürece maruz kalması gelir kaybı ile sonuçlanabilir. Şirket'in faaliyetleri uluslararası ticaret kurallarına uyulmasını zorunlu kıldığı gibi, ulusal ve uluslararası anlaşmalar gereği yaptırımlara uyulması konusunda hassasiyet gösterilmesini ve gerek ulusal ve gerekse uluslararası yasaklı kişiler ile ticari ilişkisine girilmemesi zorunlu kılabilir. Şirket bu bakımdan, gerek ulusal ve gerekse uluslararası yaptırım düzenlemelerini yakından takip ediyor olsa da, müşterilerinin çokluğu, çeşitliliği, süreklilik arz etmeyen müşterilerinin her zaman istenilen düzeyde müşterinin tanı prensiplerine tabi tutulmasının mümkün olmaması gibi nedenlerle yaptırımlara ve kısıtlamalara maruz kalabilir.



79



Yurtdışı paydaşların bulunduğu ülkelerle olan ilişkilerde bozulma ve ülkelerin yasal düzenlemelerindeki değişiklikler olumsuz etki yaratabilir.

Şirket'in faaliyetlerinin önemli bir kısmını gerçekleştirdiği BTK hattında; Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Rusya, Çin, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan ile iş birliği sözleşmeleri imzalamıştır. Şirket'in faaliyetlerinin sürekliliği bu iş birliklerinin verimli ve sürekli olarak devam etmesine bağlıdır. İş birliği yapılan bu tarafların yapısına bakıldığında ise, genel olarak ilgili ülkelerin devletlerinin iştiraki olan veya bu devletler tarafından kurulan teşebbüsler olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Türkiye ile bu ülke devletleri arasında ortaya çıkabilecek bir siyasi veya diplomatik anlaşmazlık ya da bu ülke devletlerinin Türkiye dışındaki devletlerle daha yoğun ilişki içerisine girmesi ve önceliklendirmeye başlaması; Şirket'in faaliyet gösterdiği ülkelerdeki işbirliklerini ve Şirket'in faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir. Şirket'in faaliyet gösterdiği hatlarda, ilgili ülkelerin yasal düzenlemelerinde meydana gelen değişikliklere Şirket tarafından uyum sağlanamaması durumunda faaliyetleri olumsuz etkilenebilir. Ayrıca, Şirket'in faaliyetlerinin devamlılığı ve karlılığı bakımından, söz konusu ülkelerde devam etmekte olan iş birliğinin entegrasyonu büyük önemi haizdir. Dolayısıyla, bu ülkelerden biri ile veya bir kaç ile ortaya çıkabilecek sorunlar, diğer ülkelerde devam etmekte olan faaliyetleri ticari açıdan olumsuz etkileyebilir, karlılık beklentilerinin azalmasına ve dolayısıyla finansal açıdan olumsuz etkilere neden olabilir.

Şirket, tüm bu uluslar arası olası etkiler dışında, faaliyet göstermekte olduğu ülkelerin korumacı politikaları, transit ticaret düzenlemelerine getirilebilecek sınırlandırmalar, sınır kapanmaları, vergi ve gümrük düzenlemelerinde transit ticarete tanınan istisnaların kaldırılması veya sıkılaştırılması, taşımacılık kurallarında ulusal düzenlemelerde meydana gelecek değişiklikler, alt yapı sorunları (mevcut demiryollarının planlandığı gibi yenilenememesi veya geçici olarak geçişlerin durdurulması dahil) gibi nedenler önemli faaliyet riskleri karşı karşıya kalabilir ve bu riskler nedeniyle ortaya çıkan gecikmeler nedeniyle tazminat yükümlülükleri doğabilir. Bu tür olumsuzluklar Şirket'in faaliyetlerini ve dolayısıyla faaliyetlerinde elde etmeyi öngördüğü gelirlerini olumsuz etkileyebilir.

Müşterilerden alacakların tahsil edilememesi veya geç tahsili Şirket'in finansal durumunu olumsuz etkileyebilir.

Şirket'in müşterilerine verdiği hizmetleri kapsamında müşterilerinden vadeli şekilde tahsilat yapması söz konusu olabilmektedir. Müşterilerden olan alacaklara ilişkin tahsilatta yaşanan sıkıntı, müşterilerin ödeme gücüne düşmesi, nakit akışı uyuşmazlıkları Şirket'in faaliyetleri, mali durumu, operasyonel sonuçları ve ileriye yönelik beklentileri üzerinde önemli derecede olumsuz etki yaratabilir. Şirket'in alacaklarının bir kısmı şüpheli hale dönüşebilir ya da tahsil edilemeyebilir ve Şirket'in mali durumu olumsuz etkilenebilir. Ayrıca Şirket, taraf olduğu sözleşmelerin feshi halinde tazminat talepleri ile karşı karşıya kalabilir. Tüm bu durumlar Şirket'in finansal durumunu ve faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.

Şirket, karlılığın devamı konusunda herhangi bir garanti verememektedir.

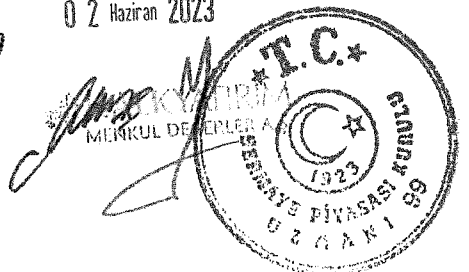
Şirket'in sürdürülebilir karlılık hedefine ulaşması birçok faktöre bağlıdır. Bu faktörler arasında, Şirket'in faaliyet gösterdiği hatlarda kurduğu iş birliklerinin sürekliliği, taşımacılık hizmeti verilen hatların geçtiği ülkelerin devletleri ile Türkiye Cumhuriyeti Devleti arasındaki ikili ilişkilerin olumlu seyretmesi, Şirket'in gelecek yatırımlarının ve bu yatırımlardan beklenen getirilerin gerçekleşme seviyesi ve zamanlaması, Şirket'in piyasa ve mevzuat gelişmelerine uyum sağlayabilmesi yer almaktadır. Bunların dışında, izahnamenin bu ve diğer bölümlerinde değinilen riskler de dahil olmak üzere birçok faktör bulunmaktadır.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

02 Haziran 2023



Müşteri siparişlerinin azalması durumunda Şirket'in faaliyetleri ve finansal durumu olumsuz etkilenebilir.

Şirket, ekonomik, jeopolitik, pandemi veya teknik nedenlerle karşı karşıya kalabileceği riskler nedeni ile müşteri siparişlerinde azalma yaşayabilir ve bu nedenle faaliyetleri ve finansal durumu olumsuz etkilenebilir.

Şirket'in performansı ana hissedarlara, üst düzey yönetime ve kilit çalışanların performansına bağlıdır. Kilit personelin kaybı veya nitelikli kilit personel bulunamaması Şirket'in faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.

Şirket'in operasyonlarını sürdürmesi, müşterilerine sunduğu hizmet performansını yüksek kalitede tutması ve gelecek hedeflerini gerçekleştirmesi büyük ölçüde kilit çalışan kadrolarının çalışmalarını sürdürmesine bağlıdır. Şirket'in faaliyet gösterdiği sektörde nitelik ve beceri düzeyi yüksek iş gücü büyük önem arz etmektedir. Şirket'in iş süreçlerinde ve operasyonel faaliyetlerinde deneyimli üst düzey personel ve yöneticiler ile bu yöneticilerin altında nitelikli personel çalışmakta, Şirket'in operasyonları için kilit nokta olarak değerlendirilebilecek operasyon gibi birimlerde nitelikli iş gücünü sağlayan nitelikli personeli bulunmaktadır. Şirket'in kilit birimlerinde çalışan üst düzey personel ve yöneticiler ile bu yöneticilerin altında çalışan nitelikli personel kadrosunda meydana gelebilecek eksiklikler idari ve teknik işlemleri sektöre uğratabilir. Şirket'in nitelikli iş gücü bulmakta zorlanması ya da istihdamında meydana gelebilecek kayıplar ya da boşluklar, Şirket faaliyetlerini ve dolayısı ile Şirket'in finansal performansını olumsuz yönde etkileyebilir.

Şirket çeşitli sebeplerle büyüme ve diğer stratejik hedeflerini tam olarak hayata geçiremeyebilir, gerçekleştirse bile büyümesini etkin ve faydalı bir biçimde yönetemeyebilir.

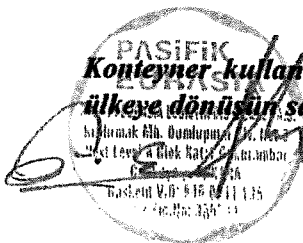
Şirket stratejik planlarının başarısında aşağıda özetlenen, kısmen veya tamamen Şirket'in kontrolü dışında olan etkenlerin de önemi bulunmaktadır.

- Satış yaptığı piyasalarda mevcut ve gelecekteki rekabet ve talep seviyesi,
- Nitelikli personelin varlığı ve Şirket'in bunları istihdam edebilme ve elinde tutabilme kabiliyeti,
- Şirket'in ihtiyaç duyabileceği ek finansman ihtiyaçlarının temini,
- Şirket'in faaliyet gösterdiği mevcut pazarlarda ve faaliyet göstereceği pazarlarda, yeni satış stratejilerini makul ticari şartlarda uygulayabilmesi,
- Finansal piyasaların durumu,
- Politik gelişmeler,
- Satış yaptığı piyasalarda rekabetin durumu,
- Makroekonomik olumsuzluklar,
- Operasyonel, finansal ve yönetim sistemlerinin geliştirilmesi,
- Çalışanların eğitilmesi, motive edilmesi, yönetilmesi ve elde tutulması,

Şirket, stratejik adımları / işlemleri etkin biçimde belirleyemeyebilir, icra edemeyebilir, bunları başarılı şekilde uygulayamayabilir, bunlardan fayda sağlaması mümkün olmayabilir veya beklenen menfaatleri zamanında elde edemeyebilir. Şirket, büyüme stratejisini başarıyla uygulasa dahi yatırımcılara, verdiği hizmetlere olan talebi artırmakta başarılı olacağını garanti edemez. Büyüme stratejisinin sonucunda, faaliyet gösterilebilecek yeni taşıma modüllerinde, Şirket'in verdiği hizmetlere yeterli talep oluşmayabilir. Bu durumun ise, Şirket'in ileriye yönelik beklentileri, faaliyetleri ve mali durumu üzerinde olumsuz etkisi olması mümkündür.

02 Haziran 2023

Konteyner kullanım sözleşmelerinde yer alan konteynerlerin belli bir süre sonunda gönderen ülkeye dönüşün sağlanamaması nedeniyle uygulanacak maddi yaptırım riski bulunmaktadır.



[Signature]

81

[Signature]

[Signature]



SAĞLIKLI YATIRIM A
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Şirket faaliyet gösterdiği taşımacılık alanında, taşımanın yapıldığı konteynerlerin sahibi değildir. Söz konusu konteynerler belirli kullanım sözleşmeleri kapsamında müşterilere hizmet vermek için kullanılmaktadır. Bu sözleşmelerde, yapılan uluslararası taşımacılığın doğası gereği, faaliyet gösterilen ülkeden diğer ülkeye geçişlerde konteynerlerin tekrar iadesi gerekmektedir. Ancak, süreç içerisinde Şirket'ten veya başka bir taraftan kaynaklanan durumlar nedeniyle, konteynerlerin iade edilmesi sürecinde aksaklıklar yaşanabilir. Bu durum ise, Şirket'in maddi yaptırım riski ile karşı karşıya kalmasına ve Şirket'in mali durumunun olumsuz etkilenmesine sebebiyet verebilir.

5.2. İhraççının içinde bulunduğu sektöre ilişkin riskler:

Taşıma yapılan rotalarda ortaya çıkabilecek savaş, kriz vb. durumlar sektörü olumsuz etkileyebilir. Şirket'in demiryolu taşımacılık faaliyetlerini gösterdiği BTK ve Avrupa hatları, farklı bir çok ülkeden geçmektedir. Bu ülkelerde veyahut taşımacılığın başından sonuna kadar geçilen ülkelerin ekonomisinde veya iç piyasada oluşabilecek ekonomik krizler, daralmalar ve siyasi riskler, salgın hastalıklar, deprem, terör saldırıları, sel baskınları, savaş, ayaklanmalar ve benzeri olayların sektörü ve Şirket'in faaliyetlerini ve mali durumunu olumsuz şekilde etkileyebilir.

Demiryolu ağının ve alt yapısının yetersizliği ve yatırımların gerçekleşmesinin uzun bir süre alması belirsizlik durumu ortaya çıkarabilir.

Ülkemiz demiryolu bağlantısı olan ülkelerdeki teknik demiryolu altyapısının oldukça gelişmiş olmasına rağmen, ülkemizin demiryolu ağı ise nispeten yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle yurtdışından gelen demiryolu taşıma taleplerinin tamamı ülkemiz demiryolu ağının kapasite yetersizliği nedeni ile karşılanamamaktadır. Yapılması gereken yatırımların ülkemizin kalkınma planları kapsamında uzun vadeli çözümler gerektiren süreçler içermesi nedeni ile Şirket'in önümüzdeki dönemde demiryolu taşımacılığı faaliyetlerinin gelişmesi açısından belirsizlik durumları ortaya çıkarmaktadır. Bu belirsizlikler ise Şirket'in gelecekteki planlamaları ve iş hacminin büyümesi hususlarında risk oluşturmaktadır.

Bilgi teknolojilerindeki eksiklik ve gelişen teknolojiye yeterince uyum sağlanamaması hız kalite açısından sorun yaratabilir.

Bölge ülkeler ile gerek gümrük gerekse taşıma evraklarının uyumu ve bu dokümanların tek bir sistem üzerinden takibi ve kontrolü henüz sağlanamadığından; taşıma hizmetlerindeki taşıma süresini olumsuz etkileyebilir. Bu durum müşterilerde memnuniyetsizlik, gecikmeler sebebi ile cezai müeyyidelerle karşı karşıya kalma gibi riskleri de ortaya çıkarmaktadır.

Faaliyet gösterilen sektörde yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve yoğun işletme sermayesi ihtiyacının bulunması, sektöre faaliyet gösteren şirketlerin faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.

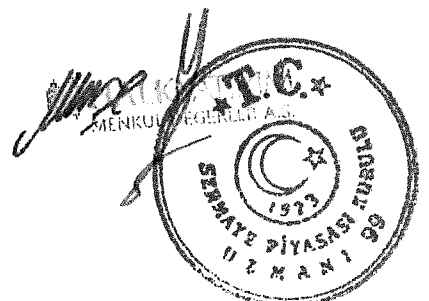
Sektörün faaliyetleri sermaye yoğun niteliktedir. Yatırım ve işletme sermayesi planlaması, nakit akışı yönetimi konularında dikkatli ve hassas hesaplama yapılmasını gerektirmektedir. Navlunlardaki ani değişiklikler ve kur dalgalanmaları sektörü olumsuz etkileyebilmektedir. Bu durum hem maliyetlerin artmasına, hem de talebin azalmasına sebep olabilir, bu durumda sektörün karlılık seviyeleri azalabilir.

Sektörel olarak finansman kaynaklarına erişimde sorunlar yaşanabilir ve gerekli yatırımların yapılamaması sektörel büyümeyi olumsuz etkileyebilir. Sektör içerisinde faaliyet gösteren tarafların birinin bu risklerle karşı karşıya kalması sonucunda sektör içerisindeki yoğun etkileşim nedeniyle diğer aktörlerin de faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Plansız şehirleşme ve lojistik birimlerin plansız dağılımı, taşımacılık alanında ülke içinde rotaların şehir merkezlerinden geçiyor olması ve karayolu taşımacılığındaki yığılma, lojistik faaliyetleri sektöre uğratabilir.

Ülkemiz lojistik merkezlerinin ve ilgili bağlantı yollarının uluslararası taşımacılığa yönelik öngörülerle planlanmamış olması nedeniyle, taşıma araçlarının şehir merkezlerinden geçmesi nedeniyle daha uzun rotaların tercih edilmesi durumunda kalınması gibi sebeplerle taşıma sürelerinin uzaması, taşıyan ve taşıtan için risk oluşturmaları söz konusu olabilmektedir.

Uluslararası uzun bürokratik süreçler, gümrük süreçleri, ihracat/ithalat formalitesinin fazla olması taşıma sürelerinde uzamaya ve müşteri memnuniyetinde azalmaya neden olabilir.

Ülkeler arası kullanılan gümrük ve dış ticaret belgelerinin, ithalat prosedürlerinin ve süreçlerinin farklılık göstermesi taşıma sürelerinde uzamaya ve müşteri memnuniyetsizliğine sebep olabilmektedir. Örneğin; Çin ithalatlarında karşılaşılan en önemli durum, her eyalete özel farklı süreç ve prosedürlerin uygulanması gösterilebilir.

Demiryolu-denizyolu bağlantılarının ve altyapısının yetersizliği nedeniyle karma taşıma modlarında aksaklık yaşanabilir.

Ülkemizde demiryolu - denizyolu bağlantısının çok az sayıda olması, intermodal taşımalarda demiryolu taşıma sürelerini olumsuz etkileyen etkenler nedeniyle deniz bağlantılı satış planları yapılmasında güçlükler yaşanabilmektedir. Ayrıca ana limanlar dışında faaliyet gösteren diğer limanlara demiryolu bağlantısı bulunmadığından ya da yetersiz olduğundan özellikle transit yükler açısından denizyolu ile gelen yüklerin demiryolu bağlantısı ile devamı sağlanamamakta, karayolu tercihi önce çıkmaktadır. Önümüzdeki dönemde karayolu taşımacılığının ağırlığının azaltılarak demiryolunun artacağı öngörüsü de göz önüne alındığında; bu durumun demiryolu yatırımlarının zamanında yapılamaması nedeni ile müşteri taleplerinin karşılanamayacağı riskini ortaya çıkarabileceği düşünülmektedir.

Limanlardaki teknik kapasite yetersizliği, demiryolu ile yapılan taşımacılığın çok düşük oranlarda gerçekleşmesi, yükün karayoluna kayma zorunluluğu taşıma maliyetlerini artırabilir.

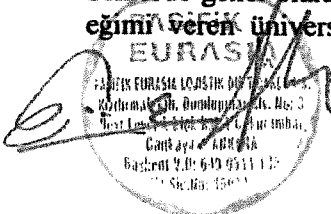
Uluslararası taşımaların büyük çoğunluğu denizyolu ile yapılmaktadır. Denizyolunun ayrılmaz bir parçası olan limanlar lojistik açıdan en önemli merkezlerdir. Güncel gereksinimlere cevap veremeyen doğru planlanmış veya gelişimi açısından yeterli sahaya sahip olmayan limanlar yük akışının aksamasına neden olabilmekte, bekleme sürelerinden kaynaklı maliyetler oluşabilmektedir. Bu durum müşteri tercihlerinde etkili olmakta olup; demiryolu taşıma hacimlerinin de ülkemizde düşük olduğu göz önüne alındığında, yükün karayoluna kaymasına neden olmaktadır. Karayolu ise nispeten daha pahalı bir taşıma modu olduğundan dış ticarete maliyetleri artırma riski ortaya çıkarmaktadır.

Limanlardaki bekleme süreleri ve terminal, elleçleme, ardiye hizmetlerindeki yüksek maliyetler, müşteri kaybına neden olabilir.

Ekipman tedariki, kapasite yetersizliği, depolama yetersizliği gibi nedenlerle ortaya çıkan, bekleme ve depolama ücretleri, aktarma noktalarında öngörülemeyen elleçleme faaliyetlerinin maliyetleri öngörülen taşıma ücretlerinde artışa sebep olmaktadır. Özellikle salgın ile birlikte yük trafiğinde ortaya çıkan artışlar ve buna bağlı olarak sektördeki tüm paydaşların navlun ve ardiye ücretlerinin arttırmaları neticesinde müşteriler farklı çözüm arayışına girseler de yine en büyük uluslararası taşıma hacmi denizyolu modunda kalmıştır. Bu dönemde navlun fiyatlarının 4 - 5 kat arttığı gözlemlenmiştir. Bu durum müşteri taleplerinde azalma riskini ortaya çıkarmıştır.

Lojistik sektörü ve eğitimi konusunda yeterli standardın olmaması hizmet kalitesini düşürebilir.

Sektörde genel olarak yetişmiş insan kaynağı konusunda sıkıntı bulunmaktadır. Ülkemizde lojistik eğitimi veren üniversitelerin sayısı sınırlı olup; olanların çoğu da son yıllarda eğitimi vermeye

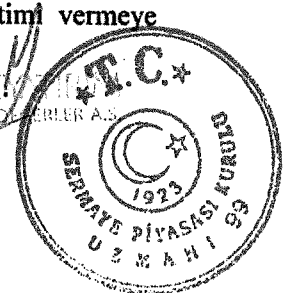


83

83

83

83



başlamışlardır. Bu nedenle sektör kendi insan kaynağı uzun yıllar boyunca kendi yetiştirmiş ancak günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek kapasitede insan kaynağı sayısına sahip değildir. Şirketler yoğun eğitim ve pazarlama faaliyetleri harcamaları yapmak durumunda kalmakta, iş ve işlemlerini güncel tutabilmek adına sektörü yakında takip etmek için gereken eğitim, araç, seyahat, pazarlama faaliyetlerine büyük kaynaklar ayırmak durumunda kalmaktadırlar.

Gümrük kapı sayısının az oluşu ve kapasitelerinin düşüklüğü ile verimsiz uygulamalar sınır geçiş sürelerini olumsuz etkileyebilir.

Ülkemiz gümrük kapı sayılarının az olması; Kapıkule gibi Avrupa'ya açılan kanallarımızda taşıma sürelerinin uzamasına, sektör saha çalışanlarının mağdur olmasına, müşteri memnuniyetsizliğine sebep olmaktadır. Gümrük personellerinin çalışma saatleri ve sayı olarak yetersizliği dönemsel yoğunlukların da yaşandığı bazı kapılarda yığılmalara sebep olmaktadır.

Sektördeki yüksek rekabet yapısı ve müşterilerin fiyat hassasiyetinin yüksekliği, Şirket'in ileriki dönemdeki faaliyetlerini ve gelir üretme kapasitesini olumsuz etkileyebilir. Yoğun rekabet ortamı nedeniyle fiyat odaklı yaklaşacak müşteri segmentinin kaybı riski bulunmaktadır.

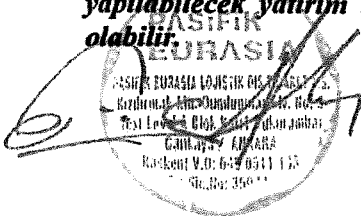
Şirket'in taşımacılık faaliyeti gösterdiği pazarlar oldukça rekabetçidir. Rekabetin en önemli bileşenini ise fiyatlama oluşturmaktadır. Taşımacılık hizmeti alan müşteriler için hız ve güvenliğin yanı sıra fiyat öncelikli tercih sebebi olmaktadır. Sektördeki firmaların güçlü yapısı yüksek kapasiteleri ve pazar payları nedeni ile sektöre yeni oyuncuların dahil olması uzun soluklu bir zaman almaktadır. Bu nedenle yeni oyuncuların yıkıcı etkisi bulunmamaktadır. Şirket'in pazar payını kaybetmeyeceğinin veya gelecekte mevcut ve yeni rakiplerinin artan rekabetiyle karşı karşıya kalmayacağını garantiyi yoktur. Şirket sektördeki rekabete uyum sağlayamayabilir. Sektörün daralması ve rekabetin artması neticesinde Şirket pazardaki rekabet nedeniyle mevcut pazar payını, gelirini veya kârlılığını koruyamayabilir. Şirket rakipleri ile hizmet satışlarında fiyat bazlı rekabete girebilir. Şirket müşterilerine sunduğu kalitede hizmet vermeye devam etse ve rekabetçi bir fiyat politikası uygulasa dahi, faaliyetine konu hizmetlerde yeni yerel veya uluslararası şirketlerin faaliyete başlaması ve / veya rakip şirketlerin yatırımlarını artırması, rekabetin artmasına, dolayısıyla kâr marjının baskılanmasına sebep olabilir.

Şirket'in yeni faaliyet göstereceği alanlarda, pazara giriş engelleri ile karşılaşması, mevzuat gerekliliklerini yerine getirememesi ve faaliyet göstermek için yeterli sipariş alamama riski bulunmaktadır.

Sektördeki nitelikli personel azlığı ve personelin çalışma sürelerinin kısıtlı olması, sektörde faaliyet gösteren şirketleri olumsuz etkileyebilir. Sektörde yetişmiş insan kaynağının kısıtlı olmasından dolayı, ücret odaklı yaklaşım sergilendiği için personel değişim oranları yüksektir. Bu nedenle yetişmiş insan kaynağının kurumsal aidiyetinin sağlanabilmesi için personel maliyetlerinde artış riski olabilir.

Sektörde nitelikli personel sayısının az olması, lojistik firmalarının arasında personel istihdamı konusunda rekabet yaratmaktadır. Yetişmiş insan kaynağının azlığı hem personel eğitimlerine aktarılan zaman ve bütçenin artmasına hem de yetiştirilmiş personelin aidiyetinin yükseltilmesi ve motive edilmesi gerekliliğini ön planda tutmaktadır. Bu nedenle personel maliyetleri günün gereklerine göre hem ücret hem çalışma şartlarında yapılması gereken düzenlemelerle artış gösterebilir.

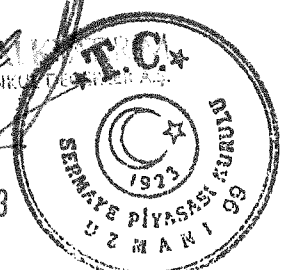
Sektördeki yurt içi ve yurt dışı mevzuat veya yönetmelik değişimlerinin, Devlet politikaları gereği yapılabilecek yatırım karar değişikliklerinin; iş hacmi, hasılat ve kar üzerinde olumsuz etkisi olabilir.



84

84

02 Haziran 2023



Şirket uluslararası taşımacılık faaliyetleri gösterdiğinden, güzergah üzerindeki tüm ülke yasa, yönetmelik ve düzenlemelerine uyum sağlamak durumundadır. Şirket bu konuda ülkelerin yapacakları değişiklikleri yakından takip etmek, olası maddi etkilerini zamanında tespit etmek, fiyatlama politikalarına uygun hareket etmek durumundadır. Şirket'in bu konuda güncel olmaması ve/veya mevzuatı takip edememesi riski Şirket'in iş, dolayısı gelir kaybı oluşmasına neden olarak karlılığı düşürebilir.

5.3. İhraç edilecek paylara ilişkin riskler:

Halka Arz Edilen Paylar için aktif, likit ve düzenli olarak işlem gören bir piyasa gelişmeyebilir, Halka Arz Edilen Paylar'ın fiyatları dalgalanabilir ve potansiyel yatırımcılar yatırımlarının bir kısmını veya tamamını kaybedebilir.

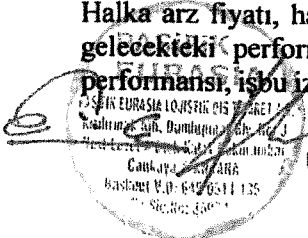
Halka Arz Edilen Paylar, Halka Arzdan önce herhangi bir halka açık piyasada kote edilmemektedir. Halka Arz sonrasında Halka Arz Edilen Paylar için bir piyasanın gelişeceğine veya gelişse bile bu piyasanın sürdürülebilir olacağına veya yeterli likiditeye sahip olacağına dair bir güvence verilemez; bu durum yatırımcıların Halka Arzda satın alınan Halka Arz Edilen Paylar'ın alım satımını olumsuz yönde etkileyebilir. Ayrıca, Halka Arz Edilen Paylar için herhangi bir piyasanın likiditesi, Halka Arz Edilen Paylar'ın sahiplerinin sayısına, yatırımcıların Halka Arz Edilen Paylar'ı alım satım hacmine, işlem sıklığına ve diğer faktörlere bağlı olacaktır. Bu fiyat, yatırımcıların Halka Arzdan sonra Halka Arz Edilen Pay ile ticaret yapmak isteyecekleri fiyatı yansıtmayabilir. Halka Arz Edilen Paylar için aktif bir alım satım piyasası kurulamayabilir veya kurulmuş olsa dahi bu alım satım piyasası sürdürülmeyebilir; bu durum yatırımcıların halka arzda satın aldıkları Halka Arz Edilen Paylar'ını satma kabiliyetini olumsuz etkileyebilir. Halka arz fiyatı, Halka Arz Edilen Paylar'ın alınıp satılacağı fiyatın veya gelecekteki performanslarının bir göstergesi olmayabilir.

Ek olarak, borsada işlem gören şirketlerin performansı ile ilgisi olmayan veya geçmiş yıllarda aşırı olan fiyat ve hacim dalgalanmaları olmuştur. Geniş piyasa ve endüstri faktörleri, bir Şirket'in fiili performansından bağımsız olarak, Halka Arz Edilen Paylar'ının piyasa fiyatını ciddi şekilde etkileyebilir. Bu dalgalanmalar, Halka Arzdan hemen sonra Halka Arz Edilen Paylar'ın piyasa değerinde daha belirgin olabilir. Sonuç olarak, Halka Arz sırasında veya ikincil piyasada Halka Arz Edilen Payları satın alan yatırımcılar yatırımlarının tamamını veya bir kısmını kaybedebilirler. Halka Arz Edilen Paylar'ın piyasasının sınırlı olması, hissedarların bunları diledikleri zaman, istedikleri fiyattan veya istedikleri miktarda satabilmelerini olumsuz etkileyebilir ve Halka Arz Edilen Paylar'ın fiyatlarındaki değişkenliği artırabilir.

Halka arz işleminden önce İhraççının payları Türkiye'de veya yurt dışında halka açık herhangi bir piyasada işlem görmemiştir. Halka arzın gerçekleşmesinin ardından halka arz edilen paylara ilişkin bir piyasanın oluşacağına veya bu türden bir piyasa oluşsa bile mevcudiyetini devam ettireceğine dair hiçbir güvence bulunmamaktadır. Buna ek olarak, halka arz edilen paylara dair oluşan piyasanın likiditesi de halka arz edilen payları elinde bulunduranların sayısına, yatırımcıların halka arz edilen paylara ilişkin bir pazar oluşturmalarındaki menfaatlerine ve diğer faktörlere bağlı olacaktır. Halka arz edilen paylara yönelik aktif bir işlem piyasası oluşmayabilir veya bu piyasa sürdürülebilir olmayabilir ve bu durum da yatırımcıların halka arz kapsamında satın aldıkları paylara dair alım ve satım işlemleri yapma imkanlarını olumsuz yönde etkileyebilir. Halka arz edilen paylara dair pazarın sınırlı olması, halk arz edilen payları elinde bulunduranların bu payları arzu ettikleri miktarda, fiyatta ve zamanda satma kabiliyetini olumsuz yönde etkileyebilir ve halka arz edilen payların işlem gördüğü fiyatın değişkenliğini etkileyebilir.

02 Haziran 2023

Halka arz fiyatı, halka arz edilen payların halka arz edileceği pazarda işlem gördüğü fiyatı ya da gelecekteki performansını yansıtmayabilir. Ayrıca ihraççının faaliyet sonuçları ya da finansal performansı, işbu izahname setinde değinilen risk faktörleri veya diğer koşullar nedeniyle analistlerin



85

85



işlem sırasını sürekli veya geçici olarak kapatabilir, Borsa Yönetim Kurulu Şirket paylarının Borsa kotundan çıkarılmasına karar verebilir. Böyle durumlar pay fiyatını olumsuz etkileyebilir, aktif veya sürdürülebilir bir alım satım piyasası devam ettirilemeyebilir, payların el değiştirmesi kısıtlı veya imkânsız hale gelebilir.

Sermayenin sulanma riski mevcuttur.

Şirket Esas Sözleşmesi uyarınca, Yönetim Kurulu, Türk Ticaret Kanunu ve Sermaye Piyasası Mevzuatı hükümlerine uygun olarak, gerekli gördüğü zamanlarda (i) kayıtlı sermaye tavanına kadar yeni pay ihraç ederek çıkarılmış sermayeyi artırmaya, (ii) pay sahiplerinin yeni pay alma hakkının sınırlandırılmasına ve (iii) primli veya nominal değerinin altında pay ihracı hakkında karar almaya yetkilidir. Şirket, gerektiğinde sermayesini artırmak veya azaltmak için karar alabilir. Dolayısıyla, gelecekte yapılacak bedelli sermaye artırımlarında, yatırımcıların yeni pay alma haklarının tamamen veya kısmen kısıtlanması veya bu hakların kullanılmaması durumunda, İhraççının sermayesi artarken yatırımcıların sahip oldukları pay adedi artmayacağından yatırımcıların payının toplam sermayeye oranı azalabilmektedir. Ayrıca hâkim ortağın paylarını satması ve satmak istemesi durumunda piyasada pay arzı fazlası olabilecek ve bu durum şirket değeri ile pay fiyatını aşağı yönlü etkileyebilecektir.

Şirket'in halka açıklık oranı sınırlıdır ve bu durum hisselerin likiditesini ve pay fiyatını olumsuz etkileyebilir.

Halka arz işlemi tamamlandıktan sonra toplam 34.000.000 TL nominal değerli pay BİST'te işlem görecektir. % 20,24 oranındaki halka açıklık, payların likiditesini olumsuz etkileyebilecek, payların alım-satım hacminin düşük olmasına neden olabilecek ve sonuç olarak pay fiyatı üzerinde olumsuz etki yaratabilecektir.

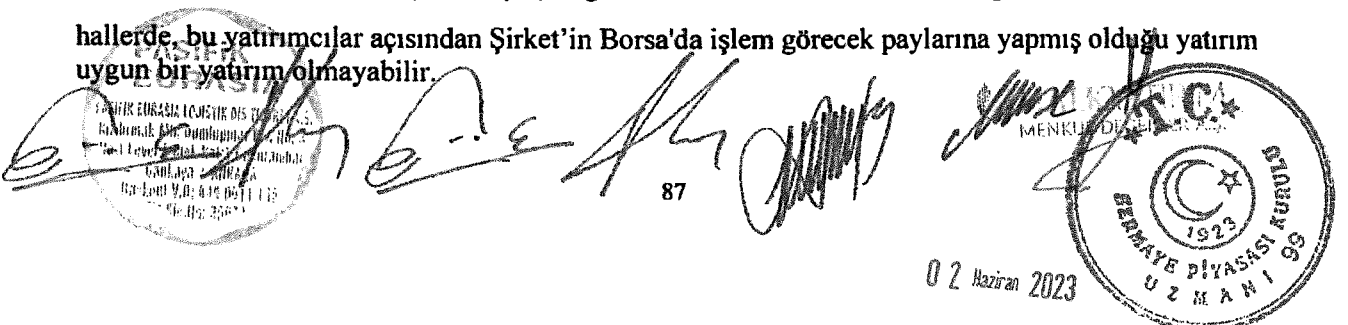
Paylar Borsa'da işlem görmeye başladıktan sonra paylara ilişkin yeterli likidite oluşmaması durumunda pay sahipleri istedikleri miktar, zaman ve fiyat üzerinden paylarını satamayabilir. Fiyat tespit raporundaki varsayımların gerçekleşip gerçekleşmemesi Şirket pay fiyatlarının halka arz sonrasındaki seyrini etkileyeceğinden, yatırımcıların yatırım kararlarını söz konusu varsayımların detaylı şekilde incelenmesinin ardından verilmesi gerekmektedir. Şirket'in finansal performansı beklentilerin altında oluşabilir ve Halka Arz Edilen Paylar'ın pay başına fiyatının belirlenmesine esas teşkil eden fiyat tespit raporunun hazırlanmasında baz alınan varsayımlar gerçekleşmeyebilir. Beklentilerin gerçekleşmeyeceğinin anlaşılması pay fiyatının düşmesine sebep olabilir.

Halka Arz Edilen Paylar tüm yatırımcılar için uygun bir yatırım aracı olmayabilir.

Potansiyel yatırımcılardan her biri, kendi koşulları çerçevesinde yatırımlarının uygunluğunu tespit etmek zorundadır. Potansiyel yatırımcıların bilhassa:

- Halka Arz Edilen Paylar'a yatırım yapılmasının faydalarını ve risklerini anlamlı bir şekilde değerlendirmek için yeterli bilgi ve deneyime sahip olmadığı;
- Kendi finansal durumu çerçevesinde, Halka Arz Edilen Paylar'a yapılan yatırımı ve bu yatırımın sahip olduğu yatırım portföyünün tamamı üzerindeki etkisini değerlendirmek için uygun analitik araçlara erişime ve bu araçlar hakkında bilgiye sahip olmadığı;
- Kur riski de dahil olmak üzere, Halka Arz Edilen Paylar'a yapılan yatırımın risklerinin tamamını karşılamaya yeterli finansal kaynaklara ve likiditeye sahip olmadığı;
- Halka Arz Edilen Paylar'ın tüm koşullarını detaylı bir şekilde kavrayamadığı ve ilgili endekslerin ve finansal piyasaların davranışlarına aşina olmadığı ve
- Yatırımını veya geçerli risklere katlanma kabiliyetini etkileyebilecek ekonomik faktörler, faiz oranı faktörleri ve diğer faktörler hakkındaki muhtemel senaryoları (tek başına veya bir finansal danışmanın yardımıyla) değerlendirebilecek durumda olmadığı

hallerde, bu yatırımcılar açısından Şirket'in Borsa'da işlem görece paylarına yapmış olduğu yatırım uygun bir yatırım olmayabilir.



Potansiyel yatırımcılar;

- Halka Arz Edilen Paylar'ın değişen koşullarda nasıl performans göstereceklerini,
- bu durumun Halka Arz Edilen Paylar'ın değeri üzerindeki etkilerini ve
- bu yatırımın potansiyel yatırımcının yatırım portföyünün tamamı üzerinde yaratacağı etkileri değerlendirmek için gerekli uzmanlığa (tek başına veya bir finansal danışmanın yardımıyla) sahip olmadıkça, Halka Arz Edilen Paylar'a yatırım yapmamalıdır. Yatırımcıların yatırım faaliyetleri geçerli kanunlara ve düzenlemelere veya bazı idari makamların incelemelerine veya düzenlemelerine tabidir ve hukuk danışmanlarına veya aracı kurumlara danışmayan her yatırımcı için söz konusu yatırımın uygun olmama riski bulunmaktadır.

5.4. Diğer Riskler:

Şirket'in mevcut pay sahibinin menfaatleri, Şirket'in ve / veya halka arza konu payların sahiplerinin menfaatleri ile bağdaşmayabilir.

Şirket paylarının % 100'üne sahip olan ve halka arz sonrasında da % 79,76'ini elinde bulundurmaya devam edecek olan Fatih ERDOĞAN, Abdulkerim FIRAT ve Mehmet ERDOĞAN'ın menfaatleri ile Şirket ve halka arza konu pay sahiplerinin menfaatlerinin örtüşeceğinin garantisi bulunmamaktadır. Ayrıca, anılan şahıslar Şirket üzerinde kontrol sahibi olmaya devam edeceğinden yönetim kurulu üyeleri ve yöneticilerin seçimi ve azli, önemli işlemlerin onaylanması, kanunların izin verdiği dereceye kadar kâr payı ödemelerine yetki verilmesi, temettü dağıtım ve zamanlaması ve pay sahipleri arasında eşitsizliğe yol açmayacak biçimde pay sahiplerinin sahip olduğu rüşhan haklarının sınırlandırılması gibi pay sahibi onayı gerektiren konular ile yatırım ve yatırım harcamaları ile ilişkili politikalar da dahil, Şirket'in yönetim ve işleri üzerinde önemli etkiye sahip olacaktır. Anılan faktörlerden herhangi birinin, halka arza konu payları elinde bulunduran pay sahiplerinin lehine olacağını garantisi bulunmamaktadır ve bu faktörler Şirket'in faaliyet, finansal durumu, faaliyet sonuçları ve nakit akışı üzerinde önemli olumsuz etki yaratabilir.

Doğal afetler ve olağanüstü olaylar Şirket faaliyetlerini ve yatırımlarını olumsuz yönde etkileyebilir.

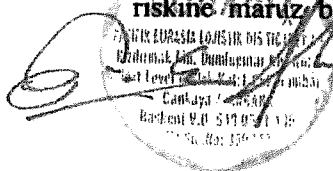
Türkiye, genel olarak coğrafi konumu gereği yüksek riskli bir deprem bölgesi olup Türkiye nüfusunun büyük bir kısmı ve ekonomik kaynaklarının çoğu birinci derece deprem riski bölgelerinde yer almaktadır. Gelecekte meydana gelebilecek şiddetli bir deprem, üretim tesislerindeki faaliyetleri olumsuz yönde etkileyebilir. Ayrıca; kazalar, salgın hastalıklar, heyelan, sel baskını, yangın veya başkaca doğal afetler ile olağanüstü hâl, seferberlik ve savaş nedeni ile Şirket'in tesisleri ve işin sürdürüldüğü işletmelerinden herhangi birinin tamamı veya bir kısmının kullanımında meydana gelebilecek aksaklıklar, Şirket'in faaliyetlerini yürütmesini önemli ölçüde kısıtlayabilir. Şirket'in faaliyetleri ile ilgili bu gibi kesintiler Şirket'in gelirlerinde önemli bir azalmaya veya sigorta poliçelerinde karşılanabilecek düzeyleri aşan yeniden yapım veya iyileştirme maliyetlerinin ortaya çıkmasına neden olabilir. Bu durum Şirket'in faaliyeti, finansal durumu, faaliyet sonuçlarını ve ileriye yönelik beklentilerini önemli ölçüde olumsuz etkileyebilir.

Kur Riski

Yabancı para cinsinden işlemler, kur riskinin oluşmasına sebebiyet vermektedir. Şirket, döviz cinsinden varlık ve yükümlülüklerin Türk Lirası'na çevriminde kullanılan kur oranlarının değişimi nedeniyle, kur riskine maruz kalmaktadır.

Faiz Oranı Riski

Değişken faiz oranları üzerinden borçlanmalarda faiz oranlarının değişimi halinde Şirket'i faiz oranı riskine maruz bırakabilir. Şirket borçlanma maliyetlerini piyasadaki elverişli koşullarda tutarak

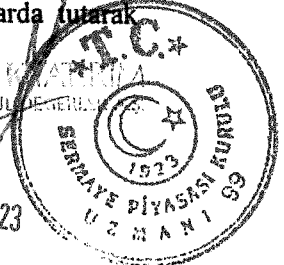


88

88

88

88



02 Haziran 2023

02 Haziran 2023

borçlanmaya yönelik çalışmalarında başarılı olmayabilir. Şirket, değişken faiz oranlarını yükümlülükleriyle dengede tutarak doğal dengelemeyi sağlamada veya artan maliyeti satış fiyatlarına yansıtmada başarılı olamayabilir ve artan borçlanma maliyetleri Şirket'in finansal durumunu olumsuz etkileyebilir.

Likidite Riski

Likidite riski, Şirket'in nakit olarak ya da diğer bir finansal varlığın teslimi suretiyle ödenen ticari veya finansal borçlarla ilgili yükümlülüklerini yerine getirememeye ihtimalidir. Şirket likidite riskini, günlük işlemler için yeterli seviyede nakit ve nakit benzeri bulundurmak ve yüksek kalitedeki kredi sağlayıcılarının erişilebilirliğini mümkün kılmak suretiyle nakit akışını yönetmekte başarılı olamayabilir. Piyasalarda meydana gelebilecek ekonomik kriz ya da daralmalar, kredi faizlerinin yükselmesi gibi durumların oluşması halinde Şirket'in finansal durumu olumsuz yönde etkilenebilir. Şirket'in uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları tarafından verilen kredi notunun düşmesi veya görünümünün negatife çevrilmesi, kredi veren kurumların Şirket'e sağlayacakları kredi miktar ve koşullarını olumsuz etkileyebilir. Türkiye'nin yabancı finansman kaynaklarının azalması, uluslararası boyutta yaşanabilen ihtilaflar, yurtdışı kredi veren kuruluşların yaptırım uygulamaları, kredi piyasalarında dalgalanmalara neden olabilir ve Türkiye'de faaliyet gösteren şirketlerin finansman kaynaklarına erişiminin kısıtlanmasına veya borçlanma maliyetinin artmasına yol açabilir.

Sermaye Riski

Şirket, sermayesini yönetirken, Şirket'in faaliyetlerinin devamını sağlamayı, hissedarlarına fayda sunmayı ve sermaye maliyetini azaltmak için en uygun sermaye yapısını sürdürmeyi amaçlamaktadır. Şirket, sermaye yapısını korumak için hissedarlarına ödenen temettülerin miktarını değiştirebilir, hissedarlarına sermaye iadesinde bulunabilir, yeni hisse ihraç ederek sermayesini arttırabilir veya borcunu azaltmak amacıyla varlıklarını satabilir.

6. İHRAÇÇI HAKKINDA BİLGİLER

6.1 İhraççı hakkında genel bilgi:

6.1.1 İhraççının ticaret unvanı ve işletme adı:

Şirket'in ticaret unvanı Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.'dir.

6.1.2 İhraççının kayıtlı olduğu ticaret sicili ve sicil numarası:

Ticaret siciline tescil edilen merkez adresi:	Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı Next Level A Blok No:3 Kat:1 Çankaya / ANKARA
Bağlı bulunduğu ticaret sicil müdürlüğü:	Ankara Ticaret Sicili Müdürlüğü
Ticaret sicil numarası:	359742

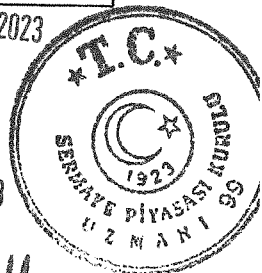
6.1.3. İhraççının kuruluş tarihi ve süresiz değilse, öngörülen süresi:

Şirket, 29.07.2013 tarihinde ticaret siciline tescil edilmiş ve süresiz olarak kurulmuştur.



Handwritten signatures of the company's representatives.

02 Haziran 2023



Handwritten signature and stamp of the company's representative.

6.1.4 İhraççının hukuki statüsü, tabi olduğu mevzuat, ihraççının kurulduğu ülke, kayıtlı merkezinin ve fiili yönetim merkezinin adresi, internet adresi ve telefon ve faks numaraları:

Hukuki statüsü	Anonim Şirketi
Tabi olduğu mevzuat	T.C. Kanunları
Kurulduğu ülke	Türkiye
Merkez adresi	Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı Next Level A Blok No:3 Kat:1 Çankaya / ANKARA
İnternet adresi	www.pasifikeurasia.com.tr
Telefon	0 312 285 80 90
Faks	0 312 285 80 91

Şirket'in Tabi Olduğu Mevzuat Hakkında Genel Bilgi:

Şirket'in faaliyet konusu itibari ile aşağıda bahsedilen mevzuat hükümlerine tabi olup, ticari firma olması sebebi ile genel kanun ve yönetmeliklere uygun olarak hareket eder.

1980 Tarihli COTIF “Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Anlaşma” (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires); anlaşma uluslararası bir örgütün çatısı altında taşıma hukuku hükümlerini teknik ve ekonomik ihtiyaçlara göre uyarlama amacıyla hazırlanmıştır.

CIV (Convention Internationale pour le transport des Voyageurs) Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Sözleşme; COTIF'in A ekini oluşturan bu kurallar uluslararası demiryolu yolcu ve bagaj taşımacılığını tek tip kurallara bağlama ve uyumlaştırma amacına hizmet etmektedir.

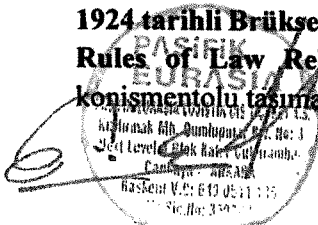
CIM (Convention internationale concernant le transport des marchandises) Demiryolu ile Eşya Taşımacılığına ilişkin Uluslararası Sözleşme; COTIF'in B ekini oluşturan bu kurallar uluslararası demiryolu eşya taşımacılığını tek tip kurallara bağlama ve uyumlaştırma amacına hizmet etmektedir.

1956 Tarihli CMR (Convention Marchandise Routier) Karayoluyla Uluslararası Mal Taşımacılığı Anlaşması; anlaşma üye devletler arasında karayoluyla uluslararası eşya taşıma koşullarının standartlaştırılması amacıyla imzalanmıştır.

1987 tarihli Ortak Transit Rejimine ilişkin Uluslararası Sözleşme; Türkiye'nin de dahil olduğu sözleşme AB ve EFTA üyesi ülkeler arasında eşyaların gümrük vergilerinin askıya alınarak taşındığı uluslararası bir transit rejimi kurulması amacıyla hazırlanmıştır.

1957 tarihli ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması; anlaşma üye devletler arasında uluslararası karayolunda taşınan tehlikeli mallara ilişkin güvenliğin artırılması amacıyla imzalanmıştır.

1924 tarihli Brüksel (La Haye) Sözleşmesi (International Convention for Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading); uluslararası hukuk alanında deniz ticaretinde konismentolu taşımalarda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen sözleşmedir.

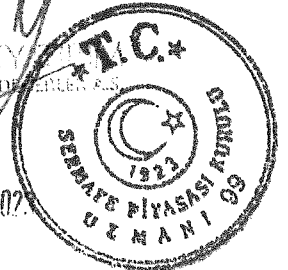


6-1-E

90

Handwritten signature

Handwritten signature



02 Haziran 2022

1976 tarihli LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşme; anlaşma ile üye devletler deniz ticaretinden kaynaklanan alacaklara ilişkin mesuliyetin sınırlandırılması noktasında yeknesak kurallar belirlemişlerdir.

1929 tarihli uluslararası hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki Varşova sözleşmesi (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air); sözleşme üye devletler arasında havayolu ile yapılan uluslararası taşımaların şartlarının, taşıyıcının sorumluluğu ve taşımada kullanılan belgeler bakımından birleştirilerek düzenlenmesini amaçlamaktadır.

1999 tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Montreal Sözleşmesi (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) 1929 tarihli Varşova sözleşmesinin modernleşmesi ve yeni hükümlerle desteklenmesini sağlayan hava yolu taşımacılığına ilişkin uluslararası sözleşmedir.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu; Kanun Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesine giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını düzenlemektedir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu; Kanun bir ticari işletmeyi ilgilendiren işlem ve fiillere ilişkin düzenlemeleri ihtiva etmektedir.

6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun; Kanunun amacı; a) Demiryoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, b) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, c) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, (b) ve (c) bentlerinde belirtilen demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini, Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlamaktır.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu; Kanun karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri düzenlemektedir.

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu; Kanunun amacı, karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

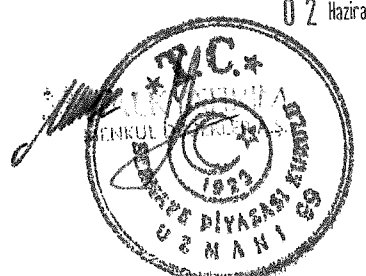
08.01.2018 Tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliği; yönetmelik, karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenlemek; taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlamak, taşıma işleriyle uğraşan gerçek ve tüzel kişilere ilişkin pazara giriş, mali yeterlilik gibi hususları düzenlemek amacıyla hazırlanmıştır.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



02 Haziran 2023

19.08.2016 Tarihli Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği; Yönetmelik, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yapılan her türlü demiryolu taşımacılık faaliyetlerinde düzenin sağlanması; demiryolu altyapı işletmecileri, demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi faaliyetinde bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik, mesleki yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarının belirlenmesi, bu faaliyetlerde bulunanların; hakları, yetkileri, yükümlülükleri ve sorumluluklarının tespit edilmesi; yetkilendirilmesi ve denetlenmesi ile ilgili usul ve esasları düzenlemektir.

02.05.2015 Tarihli Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği; Yönetmelik serbest, adil, şeffaf ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında ulusal demiryolu altyapı ağına erişimin sağlanması amacıyla demiryolu altyapı erişim ücretlerinin belirlenmesi ve demiryolu altyapı kapasitesinin tahsisi ile ilgili olarak uygulanacak usul ve esasları düzenlemektir.

27.08.2022 Tarihli Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (TİO); Yönetmeliğin amacı, karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösterecek taşıma işleri organizatörlerinin hizmet esasları ve koşullarının belirlenmesi ile bu faaliyetlerde bulunanların, alıcıların, gönderenlerin hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini belirlemek; tüm taşıma türlerinin etkin kullanımını, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını temin etmek; etkin hizmet temini için gerekli olan düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim sistemi geliştirmek, taşıma işleri organizatörlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak faaliyet göstermelerini sağlamaktır.

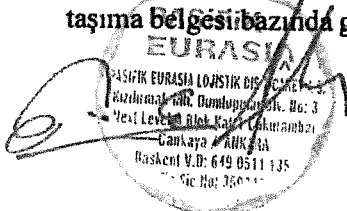
01.01.2022 Tarihli Bozulabilir Gıda Maddelerinin Taşımacılığında Kullanılacak Özel Ekipmanlar Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı, bozulabilir gıdaların taşınmasında, taşıma koşullarına ilişkin teknik şartları iyileştirmek suretiyle gıda güvenliğini sağlamak için bu faaliyetlerde yer alan taşımacıların haklarını, sorumluluklarını ve yükümlülüklerini belirlemek ve bu taşımacılık faaliyetinde kullanılacak özel ekipmanların test, onay, muayene ve belgelendirme işlemlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

16.07.2015 Tarihli Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı, tehlikeli maddelerin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve emniyetli bir şekilde demiryolu ile taşınmasını sağlamak ve bu faaliyetlerde yer alan tarafların hak, sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

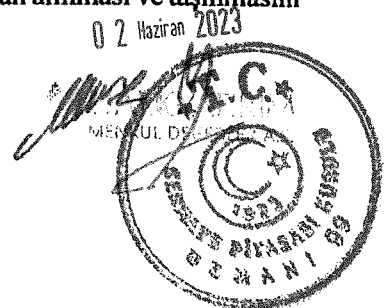
Eşya Tarifesi; Tarife, TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından demiryolu ya da diğer taşıma modlarıyla, blok tren, tam vagon, perakende vb. eşya taşımacılığı, taşımayı tamamlayıcı ve destekleyici hizmetler ile gar, istasyon, , terminal, lojistik merkezi, yük merkezi ile işyeri bulunmayan noktalardaki TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'ne ait veya TCDD tarafından TCDD taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü'ne tahsis edilen açık alan, kapalı alan, arazi, rampa, hangar vb. yerlerin taşımayı tamamlayıcı, destekleyici ya da cezbedici amaçlarla kiraya verilmesi konularında uygulanır.

Gümrüklü Ambarlar Tarifesi; Tarife TCDD'nin (Liman ve İskeleler hariç) İstasyon, Gar, Lojistik Şefliği ve Müdürlüklerine demiryolu veya karayolu ile gelen ve giden gümrüklü eşyanın yanı sıra, taşımada kullanılan ya da kullanılacak olan karayolu ve yabancı demiryolu araçlarına uygulanır.

Avrupa Asya (TEA) tarifesi; Tarife, uluslararası taşıma sözleşmelerinin akdedilmesinden sonra taşıma belgesine bazında gönderilerin birbirini takip eden taşımacılar tarafından alınması ve taşınmasını



92



sağlamak üzere, uygulama alanı içinde, işletme ve teknik koşulların ortak hale gelmesini sağlamaktadır.

TCDD Taşımacılık A.Ş. 4734 Sayılı Kamu İhale Kanununun 3/g Maddesi Uyarınca Yapacağı Mal ve Hizmet Alımlarında Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı; kârlılık ve verimlilik ilkelerine uygun olarak, serbest rekabet yoluyla ve en uygun fiyatla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yararını göz önünde bulundurmak suretiyle, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün her türlü mal veya hizmet alımlarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu; Kanun sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.

4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun; Kanun denizde can ve mal güvenliğini sağlamak için uyulması gereken kuralları düzenlemektedir.

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun; Bu Kanunun amacı, oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ile turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmaktır.

854 Sayılı Deniz İş Kanunu; Kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı tonajlı gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır.

29/04/1978 Tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü; Denizde çatışmanın önlenmesi için alınacak güvenlik tedbirlerini düzenlemektedir.

04/02/1957 Tarihli Gemi Sicilli Nizamnamesi; Gemi sicillerinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektedir.

16/11/2013 Tarihli Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği; Yönetmelik, iç ve dış hatlarda tarifeli ve/veya tarifesiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve yük veya sadece yük taşımak üzere kurulmuş veya kurulacak ticari hava taşıma işletmelerine ruhsat verilmesi, verilen ruhsatın askıya alınması veya iptal edilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemek ve bu işletmelerin, sahiplerinin ve personelinin taşınması gereken nitelikleri, görevlerini ve sorumluluklarını belirlemektedir.

24/04/2020 Tarihli Genel Havacılık Yönetmeliği; Yönetmelik, genel havacılık faaliyetleri yapmak üzere kurulmuş genel havacılık işleticilerinin ruhsatlandırma sürecine ve ruhsatın sürdürülebilirliğine ilişkin esasları düzenlemektedir.

13/04/2018 Tarihli Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı havayoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin ekonomik, seri, güvenli, kaliteli ve çevreye zarar vermeden emniyetli bir şekilde yürütülmesine ve bu faaliyetlerde yer alan tarafların sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

27/05/2017 Tarihli Çok Hafif Hava Araçları İle Ticari Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği; Yönetmeliğin amacı, Türk hava sahasında çok hafif hava araçları ile ticari havacılık faaliyetleri icra etmek için kurulmuş işletmelere ruhsat verilmesi, verilen ruhsatın askıya alınması veya iptal

93

02 Haziran 2023

edilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemek ve bu işletmelerin, ortaklarının ve personelinin taşınması gereken nitelikler ile görev ve sorumluluklarını belirlemektir.

08/05/2021 Tarihli Genel Havacılık Hava Taşımacılığına İlişkin Güvenlik Tedbirleri Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı, genel havacılık ve hava taksi kapsamında yürütülen taşımacılık faaliyetlerinin, kamu düzeni ve güvenliğinin sağlanması ilkesi çerçevesinde yürütülmesine yönelik alınacak güvenlik tedbirlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

25/11/2010 Tarihli Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı, Türkiye Cumhuriyeti liman / iskeleleri arasında ve Türkiye Cumhuriyeti limanları ile yabancı ülke limanları arasında yapılan düzenli seferlere ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

23/06/2000 Tarihli Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği; Yönetmeliğin amacı, 16/12/1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu kapsamına giren gemi, yat ve özel maksatlı, özel yapılı gemilerin sicil işlemlerine ilişkin esasları belirlemek ve uygulanmasını sağlamaktır.

19/11/2019 Tarihli Deniz Ticareti Gözetim Hizmetleri Yönetmeliği; Yönetmeliğin amacı, deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü gözetim hizmetlerinin yürütülmesine ve gözetim hizmeti sunacak tüzel kişilerin yetkilendirilmesi ile denetlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

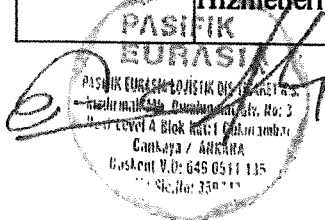
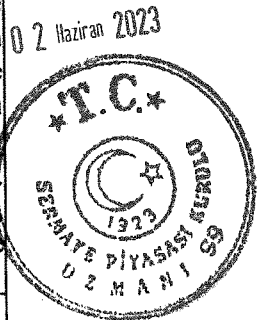
05/03/2012 Tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği; Yönetmeliğin amacı, gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin faaliyetini teşvik etmek, yeterli şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemektir.

12.41. 14/11/2021 Tarihli Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik; Yönetmeliğin amacı, denizyoluyla yapılacak tehlikeli yük taşımacılığı faaliyetinin güvenli, ekonomik, seri, kaliteli, çevreye olumsuz etkisi en az ve diğer taşımacılık faaliyetleri ile uyumlu şekilde yapılması ve denizyoluyla taşınan yüklerin yükleme emniyetinin sağlanmasıdır.

18/11/1961 Tarihli Dış Hatlara Sefer Yapan Gemilere Giriş ve Çıkışın Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik; Yönetmelik yabancı limanlara gidip gelen Türk gemileri ile Türk Limanlarına gelen yabancı gemilerin giriş ve çıkış usullerini düzenlemektedir.

6.1.5. İhraççı faaliyetlerinin gelişiminde önemli olaylar:

29.07.2013	Şirket, Otosentez Otomotiv ve Ticaret A.Ş. ünvanı ile; Adnan Erdoğan ve Fatih Erdoğan, tarafından 100.000 TL sermaye ile kurulmuştur. Şirket'in kuruluşuna ilişkin ana sözleşme 29.07.2013 tarihinde tescil edilmiş ve Şirket'in kuruluş ana sözleşmesi 1 Ağustos 2013 tarih ve 8376 sayılı TTSG'de ilan edilmiştir.
8.04.2015	Otosentez Otomotiv ve Ticaret A.Ş. Şirket merkezi nakli; Dumlupınar Bly. C Blok, 4. Bodrum Kat Numara: 4B 164 Çankaya Ankara adresinden Kızıllırmak Mah. 1450 Sokak Ulusoy Plaza 9/27 Çankaya Ankara adresi ne nakil yapılarak tescil olmuştur.
22.04.2015	İlgili tescil tarihinde Otosentez Otomotiv ve Ticaret A.Ş. ünvanı, NL Avm Hizmetleri Gayrimenkul Anonim Şirketi olarak değişmiştir.

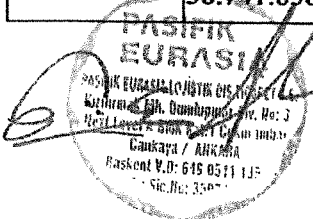


Handwritten signatures and initials.

Handwritten signature and stamp of PASİFİK BURASI MENKUL DEĞERLER A.Ş.

30.11.2016	NL Avm Hizmetleri Gayrimenkul Anonim Şirketi'nin yeni ünvanı Pasifik Alışveriş Merkezi ve Yönetim Hizmetleri Anonim Şirketi olarak değişmiştir.
4.01.2017	Pasifik Alışveriş Merkezi ve Yönetim Hizmetleri Anonim Şirketi'nin yeni ünvanı Pasifik Entegre Ağaç Orman Ürünleri San. ve Tic. A.Ş. olarak değişmiştir.
28.09.2017	Şirket'in yeni ünvanı Pasifik Hayvancılık A.Ş. olarak değişmiştir. Şirket'in sermayesi 800.000 TL olmak üzere tescil edilmiştir.
6.10.2017	Şirket adresi Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı 3A/1 Çankaya Ankara olarak 11.10.2017 Tarihli TTSG'de ilan edilmiştir.
2019	Şirket ünvanını 20.03.2019 tarih ve 9791 sayılı TTSG ile Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. şeklinde değiştirmiştir. Şirket Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Belgesi almış, güzergâh üzeri ülke demiryolu yetkili firmaları ile taşıma sözleşmeleri ve konteyner kullanım sözleşmeleri imzalayarak, demiryolu taşımacılık faaliyetlerine başlamıştır.
20.05.2020	Şirket'in ödenmiş sermayesi 800.000 TL'dir. Bu sermaye tutarına karşılık Şirket ortaklarına verilmek üzere 800.000 adet hamiline yazılı hisse senedi bastırılmasına oy birliğiyle karar verilmiştir.
18.06.2021	Şirket'in sermayesi, beheri 1,00 Türk Lirası değerinde 800.000 adet paya ayrılmış, toplam 800.000 TL değerindedir. Payların tamamı nama yazılı olup, 22.06.2021 tarihli TTSG'de ilan edilmiştir..
2019-2022	Şirket hem Avrupa hattı hem de BTK demiryolu hattında yaptığı taşımalarla, Çin'den Avrupa'ya ve tersi yönde çok sayıda blok tren / münferit taşıma gerçekleştirerek sektörde ilklere imza atmıştır.
30.03.2022	Şirket'in Sermayesi 800.000,00 TL'den 21.000.000,00 TL'ye arttırılmıştır. İlk sermayeyi teşkil eden 800.000 TL tamamen ödenmiş olup bu kez artırılan 20.200.000,00 TL geçmiş yıl karlarından karşılamıştır.
2022	Şirket IATA Belgesi (International Air Transport Association) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden Yetki Belgesi Yetkili Acentelik Sertifikasını alarak havayolu taşımacılığı yapmak üzere gerekli yetki belgelerini tamamlamıştır. Aynı yıl içinde Şirket denizyolu taşımacılığı yapmaya başlamış ve insani yardım malzemelerini denizaşırı ülkelere taşımaya başlamıştır. Denizyolu taşımacılığını geliştirmek üzere gemi alımına karar vermiş olup; tersane bakımı yapılmakta olan geminin satın alma süreci devam etmektedir.
26.01.2023	Şirket'in Sermayesi 21.000.000 TL'den 150.000.000 TL'ye çıkarılmıştır. Artırılan sermayenin 70.258.143,30 TL 2022 yılı Şirket karından, 58.741.856,70 TL ortaklar tarafından nakden ödenmiştir.

02 Haziran 2023



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

6.1.6. Depo sertifikasını ihraç eden hakkındaki bilgiler:

Yoktur.

6.2. Yatırımlar:

6.2.1. İzahnamede yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla ihraççının önemli yatırımları ve bu yatırımların finansman şekilleri hakkında bilgi:

Kullanım Yeri	Yatırımlar	Yatırım Bedeli (TL)	Yatırım Yılı	Tamamlanma Derecesi (%)	Tamamlanma Yılı	Finansman Şekli
İdari Ofis	32 Adet Bağımsız Bölüm	175.812.259	2022	75%	2023	Özkaynak (Taksitli)
Operasyon Sahası	İstifleme Vinç Makinesi	1.830.948	2021	100%	2021	Özkaynak

Şirket faaliyetlerinin idari merkezi olarak kullanmak üzere Merkez Ankara Projesinden 32 adet bağımsız bölüm almıştır. Söz konusu bağımsız bölümlerin 2023 yılında tamamlanarak teslim edilmesi planlanmaktadır. Satın alma taksitli olarak toplam 175.812.259 TL'ye gerçekleştirilmiştir.

6.2.2. İhraççı tarafından yapılmakta olan yatırımların niteliği, tamamlanma derecesi, coğrafi dağılımı ve finansman şekli hakkında bilgi:

Şirket'in devam etmekte olan yatırımları hakkında bilgi aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Kullanım Yeri	Yatırımlar	Yatırım Bedeli (TL)	Yatırım Yılı	Tamamlanma Derecesi (%)	Tamamlanma Yılı	Finansman Şekli
İdari Ofis	32 Adet Bağımsız Bölüm	175.812.259	2022	75%	2023	Özkaynak (Taksitli)

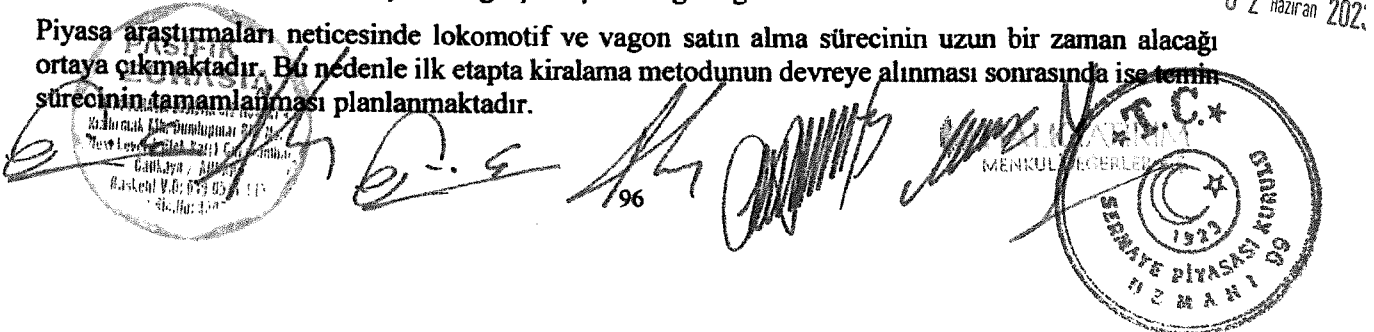
Şirket Merkez Ankara projesinden 32 adet bağımsız bölüm satın almıştır. 2023 yılı içinde tamamlanarak teslim edilecektir. İlave bir ücret ödemesi yapılmayacaktır. Bağımsız bölümlerin inşaat işlemleri Şirket tarafından yapılmayacaktır.

6.2.3. İhraççının yönetim organı tarafından geleceğe yönelik önemli yatırımlar hakkında ihraççıyı bağlayıcı olarak alınan kararlar, yapılan sözleşmeler ve diğer girişimler hakkında bilgi:

Demiryolu Tren İşletmeciliği (DTİ):

Türkiye'deki lokomotif taşımacılığı kapasitesini arttırmak ve uluslararası taşımalarda lokomotiften kaynaklı kıstın giderilmesi amacıyla Özel Tren İşletmeciliği Belgesi için (DTİ) Şubat ayında başvuru yapılmıştır. DTİ olmak kendi lokomotif ve vagonları ile taşıma yapabilme anlamına gelmektedir. Türkiye'de TCDD ana DTİ konumunda olup, özel sektör şirketleri kendi yatırımları neticesinde sahip olacakları ya da kiralayacakları vagon ve lokomotifler ile, TCDD tarafından uygun görülen güzergahlarda TCDD trafik planlaması kapsamında uygun görülen zamanlarda kendi personeli ile taşıma yapabilmektedir. Şirket olarak bu sürecin sonunda Avrupa yönlü kendi lokomotif / trenlerimizle müşterilerimize hizmet sunmaya başlamayı hedeflemekteyiz. Böylece uluslararası demiryolu taşıma kapasitesine katkı sağlanmış olunacaktır. Aynı zamanda Şirket'in taşıma maliyetlerinde de azalma olacaktır. Özel sektörün dinamizmi sayesinde zaman, maliyet ve kapasite açısından çok daha verimli taşımalar gerçekleştirileceği öngörülmektedir.

Piyasa araştırmaları neticesinde lokomotif ve vagon satın alma sürecinin uzun bir zaman alacağı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ilk etapta kiralama metodunun devreye alınması sonrasında ise temin sürecinin tamamlanması planlanmaktadır.



Demiryolu haricinde müşteriye her taşıma modunda hizmet sunulabilmesi, sektördeki diğer taşıma modlarındaki ticari hacimden faydalanabilmesi, mevcut müşteri portföyünün diğer taşıma ihtiyaçlarının karşılanabilmesi amacıyla havayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı alanında da bazı adımlar atılmıştır.

Denizyolu Taşımacılığı Yatırımları:

Şirket hali hazırda 27.600 ton insani yardım taşımalarını gerçekleştirmiş ve gelecek yıllarda da devam ettirmeyi istemektedir. 2023 yılında bünyesine katacağı 1 adet gemiye ilave olarak; 2025 yılı sonuna kadar toplam sahip olduğu gemi sayısını 4 adede çıkarmayı planlamaktadır. Bu sayede başta mevcut demiryolu müşterilerinden denizyolu ile devam edenlerin yaklaşık 400 bin ton yükünü de taşımaya talip olmaktadır.

Havayolu Taşımacılığı Yatırımları:

2023 yılında faaliyetlerine Ankara merkez ofisinde başlanan hava kargo taşımacılığı, İstanbul ve İzmir'deki Şirket ofislerinde gerekli personel istihdamı gerçekleştirilerek devam edecektir. 2025 yılında ise yurtdışında Frankfurt, New York, Chicago, Şangay, Hong-Kong ve Chang-Ming olmak üzere 6 noktada açılması planlanan yurtdışı ofisler ve yurt içinde 3 noktada açılması planlanan asgari 500 m²'lik serbest ve / veya geçici depolama tesisleri ile faaliyetlerin büyütülmesi planlanmaktadır.

Terminal Yatırımları:

TCDD'den uzun vadeli alan kiralaması yaparak; Köseköy, Halkalı, Payas, Mersin, İskenderun, Başpınar, Yenice, Kars ve Biçerova lojistik merkezleri ve yük terminallerine ekipman, vinç, antrepo, depolama yatırımları yapmaktır. Bu amaçla;

HALKALI zemin ıslahı, çevre güvenlik duvarı yenilenmesi, yangın söndürme tesisat yapımı, ışıklandırma ve kamera kontrol sistemlerinin iyileştirilmesi, giriş çıkış kapı kontrol kulübe yatırımları

KÖSEKÖY Komple saha çevre güvenlik duvarı, ışıklandırma ve kamera direklerinin yapımı ve tesisatlarının çekilmesi, TIR kantarı, zemin dolgu ve ıslahı, giriş kapı kontrol kulübesi

BİÇEROVA çevre güvenlik duvarı yapımı, TIR kantarı, portal vinç, saha içi Gümrük Yönetmeliği 512 madde uyarınca geçici depolama alanı inşası ve buna ilişkin zorunlu yatırımlar (çevre güvenlik duvarı, yangın söndürme sistemi, 3 dönüm kapalı alan inşası, kamera ve ışıklandırma yatırımı, gümrük görevlileri için ofis yatırımı)

MERSİN genişleme sahasına ilişkin çevre güvenlik duvarı inşası, zemin ıslahı, buraya ilişkin kamera ve aydınlatma sistemi, TIR kantarı

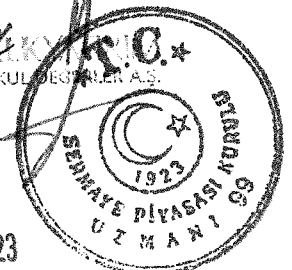
PAYAS Gümrük Yönetmeliği 512 madde uyarınca geçici depolama alanı inşası ve buna ilişkin zorunlu yatırımlar (çevre güvenlik duvarı, yangın söndürme sistemi, 3 dönüm kapalı alan inşası, kamera ve ışıklandırma yatırımı, gümrük görevlileri için ofis yatırımı) TIR kantarı

BAŞPINAR zemin ıslahı, çevre güvenlik duvarı yenilemesi, TIR kantarı

İSKENDERUN Gümrük Yönetmeliği 512 madde uyarınca geçici depolama alanı inşası ve buna ilişkin zorunlu yatırımlar (çevre güvenlik duvarı, yangın söndürme sistemi, 3 dönüm kapalı alan inşası, kamera ve ışıklandırma yatırımı, gümrük görevlileri için ofis yatırımı) Ayrıca geçici depolamanın yanı sıra asgari 5 dönüm üzerine kapalı Gümrük Antrepo inşası, TIR kantarı

YENİCE saha içi çevre güvenlik duvarı , TIR kantarı ve Mersin havaalanı faaliyeti ile buraya açılacak Gümrük Müdürlüğüne bağlı Gümrük Yönetmeliği 512 madde uyarınca geçici depolama alanı inşası ve buna ilişkin zorunlu yatırımlar (çevre güvenlik duvarı, yangın söndürme sistemi, 3 dönüm kapalı alan inşası, kamera ve ışıklandırma yatırımı, gümrük görevlileri için ofis yatırımı) 5 dönüm kapalı Gümrük Antreposu inşası.

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK OİS. A.Ş.
Kızırmaz Mah. Damlapınar Sok. No: 3
Beşiktaş / Beşiktaş / İstanbul
Tic. Sic. No: 359111



KARS sahaçevre güvenlik duvarı , geçici izin ve buna bağlı noksanlıklar ile açılan Gümrük Geçici depolama sahasının Gümrük Yönetmeliği 512 maddeye uygun inşası (yangın söndürme sistemi, 3 dönüm kapalı alan inşası, kamera ve ışıklandırma yatırımı, gümrük görevlileri için ofis yatırımı) 5 dönüm kapalı Gümrüklü Antrepo, 20.000 ton kapasiteli gümrüklü dikey tahıl silosu inşası, TIR Kantarı

yatırımları planlanmaktadır.

Tüm bu yatırımlar sonucunda müşterilere baştan uca lojistik hizmeti sunulması ve lojistiğin her alanından Şirket'in ciro elde etmesi ve karlılığına olumlu katkı sağlanması hedeflenmektedir.

6.2.4. İhraççıyla ilgili teşvik ve sübvansiyonlar vb. ile bunların koşulları hakkında bilgi:

Şirket iş hukuku ve sosyal güvenlik hukuku mevzuatı kapsamına giren bazı teşvik ve sübvansiyonlardan faydalanmaktadır. Şirket'in faaliyetlerini yürüttüğü işyerlerinde çalışanlara karşı mali yükümlülüklerini yerine getirirken kamu kurumlarından asgari destek listelerinde belirtilen tutarlarda destek almıştır. SGK devlet katkı geliri 2020 yılında 149.062,37 TL, 2021 yılında 277.471,98 TL, 2022 yılında ise 333.281,50 TL'dir.

7. FAALİYETLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER

7.1. Ana faaliyet alanları:

7.1.1. İzahnamede yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla ana ürün/hizmet kategorilerini de içerecek şekilde ihraççı faaliyetleri hakkında bilgi:

Şirket'in Faaliyetleri

İhraççı faaliyetlerinin gelişiminde önemli olaylar:

Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. ("Şirket") Ankara'da Otosentez Otomotiv ve Ticaret A.Ş. unvanı ile 29.07.2013 tarihinde kurulmuştur. Şirket 18.03.2019 tarihinde unvan değişikliği yaparak bugünkü şirket unvanına kavuşmuştur.

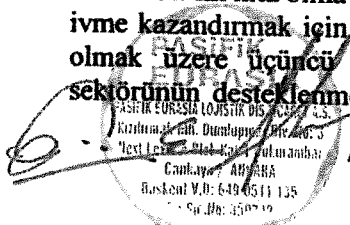
Şirket Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir Yolu) No: 3 Next Level A Blok 1. Kat No: 1 06520 Söğütözü Çankaya / Ankara adresinde faaliyet göstermektedir.

Şirket'in demiryolu ve diğer taşıma modlarına girişinin gerekçeleri ve yaşanan gelişmeler aşağıda özetlenmiştir.

Ülkemizin transit ülke ve ticaret merkezi olma yolunda dünyadaki konjonktürü yakından takip edilmiş, Asya, Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında köprü olan Türkiye'nin pek çok ülke için karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu taşımaları için transit yolu olmasından dolayı lojistik önemi gittikçe artmıştır. Zira üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenilebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilir.

2015 yılında imzalanan, "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Demir İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" kapsamında Çin'de üretilen ürünlerin demiryolu ile Avrupa ve Ülkemize erişimini kolaylaştıracak adımlar atılması karara bağlanmıştır. Bu yaklaşım demiryolu yatırımlarının hız kazanacağı ve lojistik sektöründe demiryolunun bu süreçte gelişeceğinin önemli bir göstergesi olmuştur.

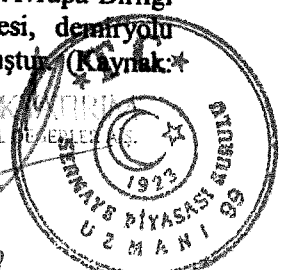
Avrupa Birliği'nin 11 Aralık 2019 tarihinde açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefi ortaya konmuştur. Türkiye olarak da düşük karbonlu yeşil ekonomiye ivme kazandırmak için Türkiye ekonomisi ve sanayisinin yeşil dönüşümü ve başta Avrupa Birliği olmak üzere üçüncü ülkelere ihracatta rekabetçiliğin korunması, güçlendirilmesi, demiryolu sektörünün desteklenmesi amacıyla resmi kurumlarca bir eylem planı oluşturulmuştur. (Kaynak:*)



02.11.2023

02.11.2023

02 Haziran 2023



Türkiye 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı) Bu plan kapsamında sektörde demiryolu taşımacılığının payının artırılarak karayolu payının düşürülmesi hedeflenmiştir.

<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-planı-rev.pdf>

Ülkemizin özellikle Doğu coğrafyası ile olan ticaret hacminin lojistik ayağında büyük bir kısmı denizyolu ve karayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Kış aylarında hava şartlarından kaynaklı olarak hem denizyolu hem de karayolunda lojistik faaliyetler sektöre uğrayabilmektedir. Ancak demiryolu hava şartlarından en az etkilenen taşıma modudur.

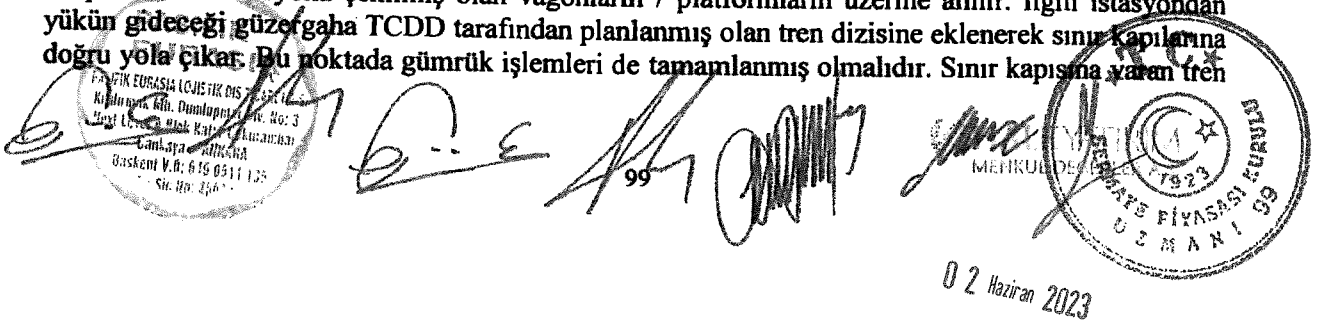
TCDD uluslararası demiryolu taşımacılığında sadece ülkemiz sınır kapılarına kadar hizmet verebilmekte olup; sınır geçişleri sonrasında geçiş yapılan ülkelerin demiryolu otoriteleri ile ayrıca anlaşma yapılması, daha da ötesinde yükün ulaşacağı noktaya kadar kaç ayrı ülke geçişi varsa, hepsiyle ayrı anlaşmalar yapılması gerekmektedir. Bu da operasyonel anlamda zorluk yaratmaktadır. Buna ilişkin ortaya konulacak çözümlerin müşteri nezdinde kabul göreceği öngörülmüştür. Yani tek bir şirket ile muhatap olarak tüm ülkelerdeki taşımanın gerçekleşmesi halinde müşterinin yükünü rahatça taşıyabilmesine olanak sağladığından, bu da demiryolunun tercih edilmesinde etken bir rol olarak karşımıza çıkmıştır.

Yukarıda sayılı nedenler dikkate alınarak buradaki potansiyel değerlendirilmiş, 2017 yılında açılmış olan BTK demiryolu hattının daha verimli kullanılarak bölge ticaretinde kullanılan denizyolu ve karayolunun yanında demiryolunun da etkin bir taşıma modu olarak bölge ticaret hacminde pay alabileceği, 2019 yılında yük taşımacılığına açılan Marmaray Tüneli'nin Asya ile Avrupa'yı demiryolu ile birbirine bağlayarak Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demiryolu taşımacılığına imkan tanıyor olması ve Ülkemizde demiryolu taşımacılığının yurt dışı atıl taşıma kapasitesi bulunması ve bu taşıma kapasitesinin firmamızın demiryolu taşıma moduna getireceği dinamizm açısından ticari fırsat olarak görülmesi de göz önüne alınmış ve 2019 yılında şirket olarak öncelikli demiryolu taşımacılığı olmak üzere lojistik sektörüne giriş yapılmasına karar verilmiştir.

Uluslararası Demiryolu taşımacılığının anlaşılabilmesi için bazı bilgilerin aktarılması gerekmektedir. Özet olarak demir yolu taşıması yükün bir noktadan diğer noktaya vagon / konteyner içerisinde sevkini ifade etmektedir. Yükün taşınabilmesi için içerisine konulacağı kap konteyner ya da vagonun kendisi olabilir. Ülkemizde vagon ve lokomotif temini TCDD tarafından yapılmaktadır. Ancak özel sektör de kendi lokomotif ve vagonlarıyla taşıma yapabilmektedir. Bu şirketlere Demir Yolu Tren İşletmecisi ("DTİ") denmektedir. Bu şirketler TCDD'nin uygun gördüğü güzergahlarda ve TCDD trafik planlaması kapsamında uygun görülen zamanlarda, kendi personeliyle taşıma yapmaktadır. Yurtdışı taşımalarında ülkeler kendi sınır kapılarına kadar kendi lokomotifleri ile tren dizisini çekerek, sınır geçişi sonrasında tren dizisini diğer ülkenin lokomotiflerine bırakmaktadır.

Şirketler müşterilerine taşıma ücreti teklifi sunabilmek için öncelikle her ülkenin operatörlerinden ki bu kurum Türkiye'de TCDD'dir; taşıma ücreti almak zorundadır. Şirket TCDD ve diğer ülkelerin ilgili kurumlarıyla taşıma ücretine yönelik anlaşmalar yapmıştır. Bu anlaşmalarla belirlenen maliyetler, diğer maliyetler de göz önüne alınarak fiyat teklifine dönüştürülmekte ve müşterilere sunulmaktadır. Satış süreci onaylandığında operasyon süreci başlamaktadır.

Taşımanın yapılabilmesi için gereken en önemli unsur konteyner teminidir. Bu konteynerler Şirket tarafından temin edilmekte olup, müşteri kendi sahip olduğu konteyner ile de taşıma talebinde bulunabilir. Her iki durumda da yükün çıkış noktasından en yakın istasyona sevk için karayolu taşımasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu işleme ise ara taşıma denmektedir. Ara taşıma yoluyla istasyona sevk edilen konteynerler elleçleme (yükün indirilip bindirilmesi) yapılarak daha önce TCDD'den talep edilerek istasyona çekilmiş olan vagonların / platformların üzerine alınır. İlgili istasyondan yükün gideceği güzergaha TCDD tarafından planlanmış olan tren dizisine eklenerek sınır kapısına doğru yola çıkar. Bu noktada gümrük işlemleri de tamamlanmış olmalıdır. Sınır kapısına varan tren



02 Haziran 2023

birkaç kez çalışma grupları toplanarak yaşanan sorunlar ve fırsatların değerlendirilmesi amacıyla bir araya gelmektedir.

Bu hattın en kritik noktaları ise aşağıdadır.

1. Ülkemiz ray genişliğinin 1435 mm ve Gürcistan'dan itibaren hattın devamındaki eski Sovyetler Birliği ülkelerinde ray genişliğinin 1520 mm olması nedeniyle trenler kesintisiz olarak devam edememekte ve Türkiye - Gürcistan sınırında yer alan Ahalkalaki yük aktarma istasyonunun efektif çalışması önem arz etmektedir.
2. Azerbaycan - Kazakistan geçişinin Hazar Denizi üzerinde gemilerle yapılması nedeniyle limanların ve gemilerin etkin işletilmesi,
3. Çin - Kazakistan sınırında yine ray genişlikleri farklılığı nedeniyle aktarma zorunluluğu bulunması ve bu aktarma merkezlerinin de efektif çalışması gerekmektedir.

Farklı hat genişliğine sahip vagonlardaki konteyner / yükler karşılıklı olarak portal vinç veya steckarlar (konteyner yükleme makinası) ile aktarılmaktadır. Bir diğer yöntem olarak boji (vagonların tekerlek takımları) değişimi ile yük aktarılmadan vagonların diğer ülkeye geçişi sağlanabilmektedir.

Demiryolu taşıma süreci ve güzergahlar ile ilgili verilen bilgilerden sonra Şirket'in sektöre giriş yaptığı günden bugüne gerçekleştirdiği faaliyetler aşağıda sıralanmıştır.

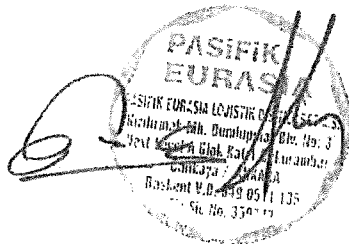
2019 yılı

Öncelikle,

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan 04.07.2019 tarihinde TİO Belgesi (Taşıma İşleri Organizatörü Belgesi) alınmış,
- 03.07.2019 tarihinde MS Agency Gürcistan şirketi ile forwarder sözleşmesi,
- 18.07.2019 tarihinde TCDD ile BTK hattı Taşıma Sözleşmesi,
- 17.10.2019 tarihinde RZD Rus Demiryolları ile forwarder sözleşmesi,
- 01.11.2019 tarihinde KTZ Ekspres Kazakistan ile forwarder sözleşmesi,
- 06.11.2019 tarihinde Xian Continental Bridge, TCDD ile üçlü Çerçeve anlaşması,
- 06.11.2019 tarihinde Xian Continental Bridge, ADY Container, GR Logistics, KTZ Ekspres, TCDD ile 6'lı Protokol,
- 11.12.2019 tarihinde FTLC Gürcistan ile Taşıma Sözleşmesi,
- 30.12.2019 TCDD ile Forwarder Sözleşmesi

imzalanmıştır. Böylece Türkiye varışlı ve çıkışlı yükler için çıkış noktasından varış noktasına kadar ortaya çıkan taşıma ücretleri belirlenmiştir.

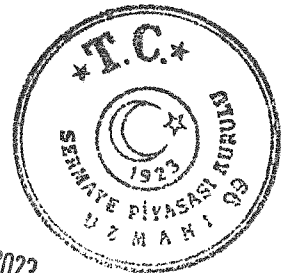
Bunun yanı sıra ülkemizden yükün en fazla çıkış yapacağı ve varacağı istasyonlarda (Köseköy, Mersin, İskenderun) konteyner yükleme için vinç, stecker, depolama alanı kiralaması vb. gerekli ekipman ve istihdam sağlanmış terminal hizmetleri için de altyapı oluşturulmuştur.



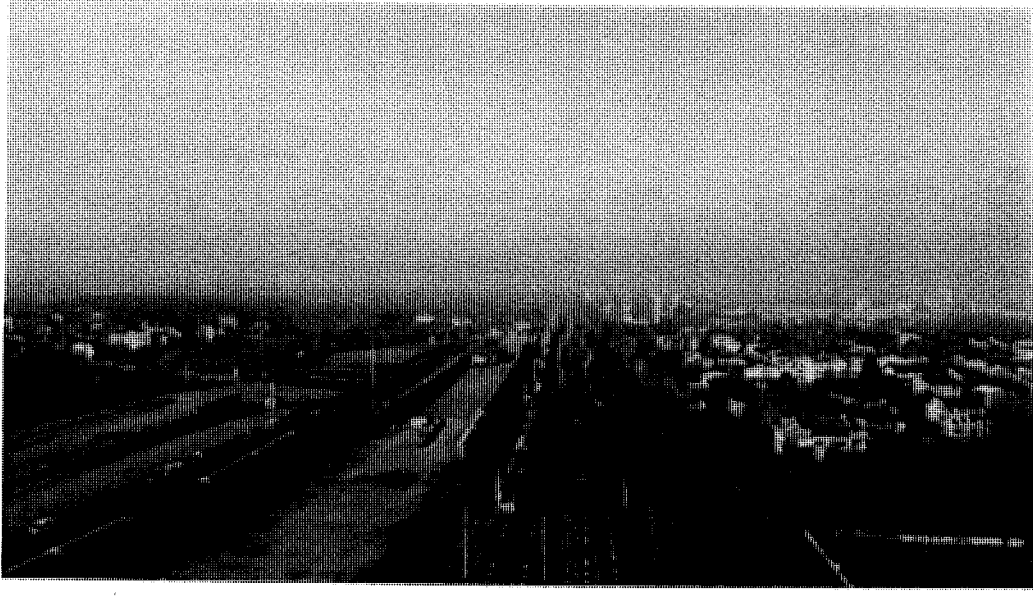
Handwritten signatures and initials.

02 Haziran 2023

02 Haziran 2023



Handwritten signature and initials.

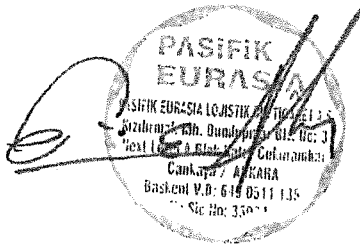
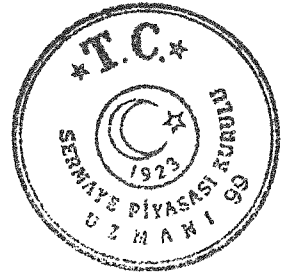


2019 yılında yukarıda anlatılan demiryolu taşıma sürecinde ara taşıma, elleçleme, gümrükleme, yurtiçi navlun, yurtdışı navlun ve varış noktasındaki lojistik desteğin tümünün Şirket'çe sağlanabilmesi için ön çalışmalar başlatılmıştır.

Şirket'in ilk taşıması Temmuz 2019'da Erzurum'dan Gürcistan'a konvansiyonel, yani konteyner yerine yükün direkt olarak vagonun içine konulduğu bir dökme yük treni, organizasyonu olmuştur. Yıl sonuna kadar bu taşımalar devam etmiş ağırlıklı olarak cevher ihracat yükü taşınmıştır.

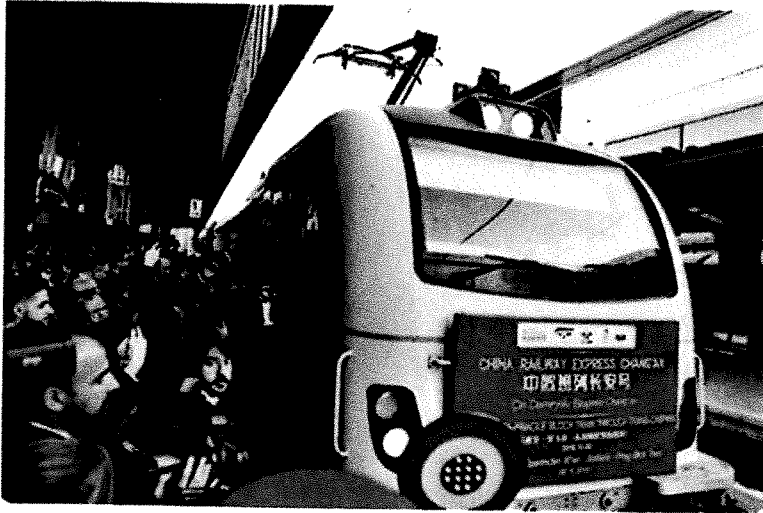
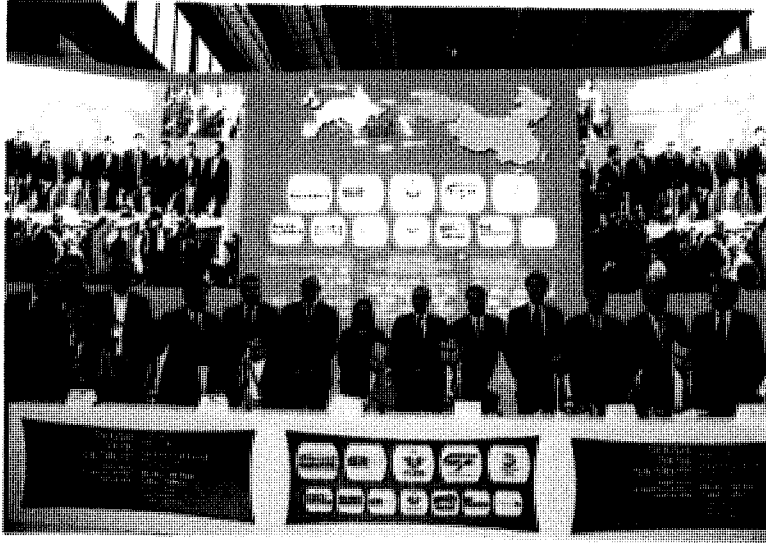
Kasım ayında Demir İpek Yolu'nun canlandırılması kapsamında, Orta Koridor üzerinden Çin'den yola çıkıp Marmaray'ı da kullanarak Avrupa'ya giden ilk blok yük treni 20 gün içerisinde Prag'a varmıştır. Bu taşıma TCDD – Pasifik Eurasia – KTZ Ekspres – ADY Konteyner, GR Logistics ve China Ekspres iş birliği ile gerçekleştirilmiştir. İlk olması nedeniyle paydaş ülkelerin resmi makamları (Çin – Kazakistan – Azerbaycan – Gürcistan) ile ülkemiz kurum ve yöneticilerinin katılımı ile Ankara Gar'da resmi bir tören de düzenlenmiştir. Yaşanan gelişmeler sektörde bu hatta olan ilgiyi artırmış ve BTK hattının çalışır hale geldiğinin önemli bir göstergesi olmuştur.

02 Haziran 2023



Handwritten signatures and initials in black ink, including a large 'H' and several other stylized marks.

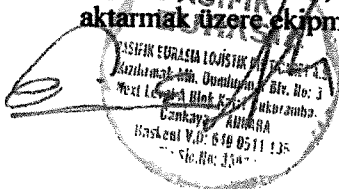
Handwritten signature in black ink, with the text 'MURAT KUTLU' and 'MURAT KUTLU' visible below it.



2019 yıl sonu itibariyle Şirket 300 vagonluk cevher yükü taşıması yapmış buna ilave olarak Çin'den gelen trenle 43 konteyner (86 TEU) taşıması gerçekleşmiştir. Yıl sonu itibariyle BTK hattından toplam taşınan yük miktarı ise 195 bin tona ulaşmıştır.

2020 yılı

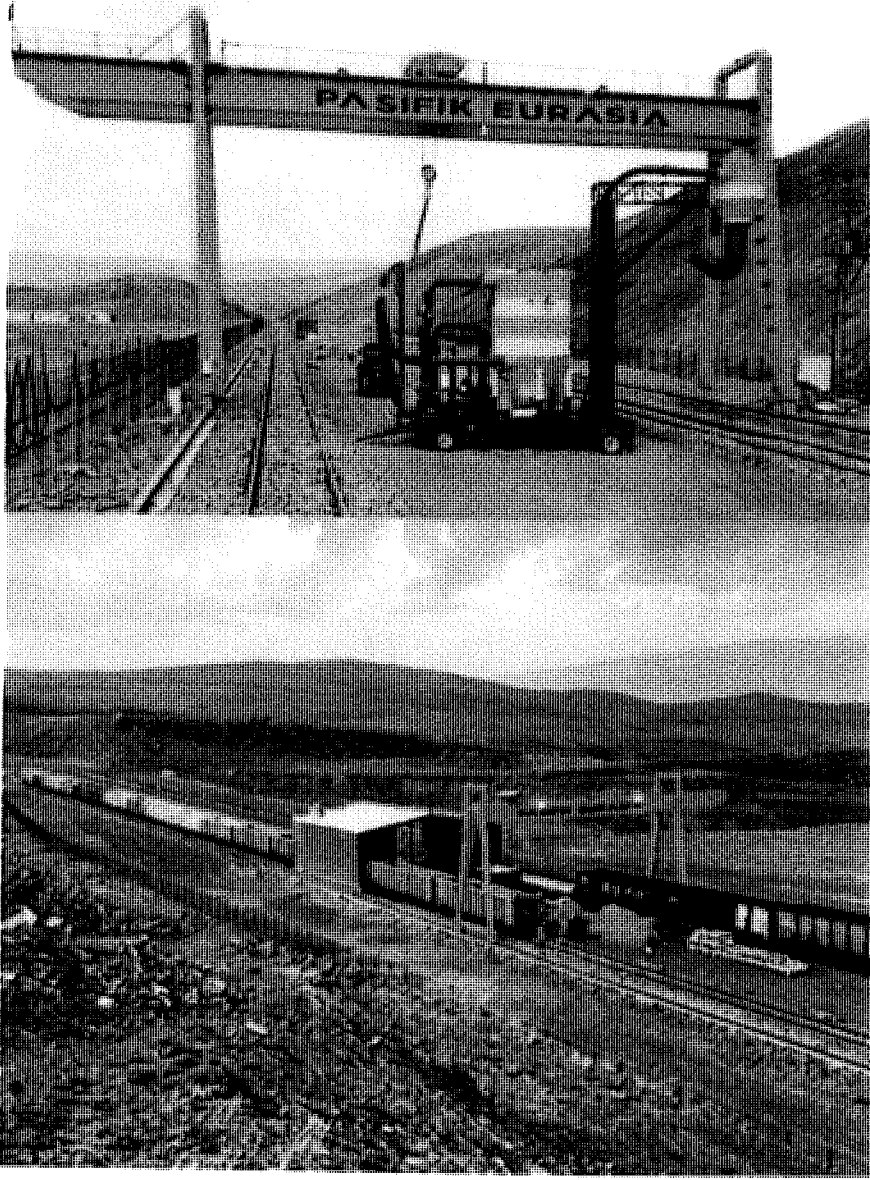
Orta Koridor operasyonlarının yoğun olarak başladığı bir dönem olmuştur. Covid-19 ile birlikte ülke sınırlarının tır taşımalarına kapatıldığı süreçte demiryolu taşımaları sayesinde ülkenin ithalat ve ihracat taşımaları kesintisiz bir şekilde devam etmiştir. Bu dönemde Şirket tarafından ülkemizin uluslararası ticaretinin devamı ve demiryolu taşımacılığına artan talebin karşılanması amacıyla, hat üzerinde terminal yatırımları yapılması zorunlu hale gelmiştir. Daha önce bahsedildiği üzere, Gürcistan topraklarında yer alan Ahılkelek Aktarma İstasyonu Gürcistan'ın kontrolünde hizmet vermekte olup; artan iş hacmi nedeniyle taleplerin tamamını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Ahılkelek aktarma merkezinin iş yükünün bir bölümünün ülkemiz topraklarına kaydırılması ve kapasitenin artırılması amacıyla, hat üzerinde transit sürelerin uzamamasını teminen, ülke topraklarındaki Kars – Canbaz istasyonunda terminal hizmetleri yatırımı Şirket'çe yapılmıştır. Bu kapsamda portal vinç ve pnömatik hububat / tahıl aktarma makinası kurulmuş; vagonlardan vagona yük aktarmak üzere ekipman ve gerekli personel istihdamı sağlanmıştır.



103

103



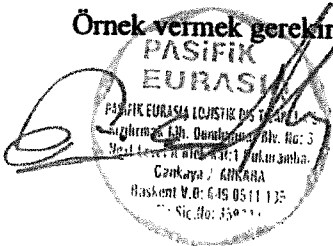


Ocak ayında TCDD ile Şirket arasındaki sözleşme yenilenmiş, ayrıca Azerbaycan ADY Container ve Kazakistan KTZ Ekspres ile forwarder sözleşmesi imzalanmış, , Mayıs ayında TCDD ile Avrupa Blok Tren sözleşmesi ve Ağustos ayında ise Kazakistan KTZ Ekspres ile Konteyner Kullanım sözleşmesi imzalanmıştır.

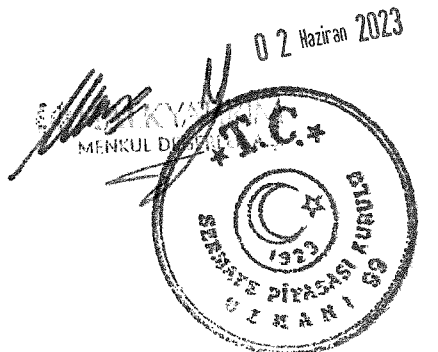
Yukarıda sayılı yurtdışı paydaşlarımızla yapılan anlaşmaların içeriğinde ülkemize varış yapan KTZ olan konteynerlerin kullanım hakkı şirketimize verilmiş, müşterilerimize bu konteynerlerin bedelsiz kullandırılması hakkı elde edilmiştir.

Bu süreç sonrasında BTK hattı üzerinde günlük taşıma kapasitesi 1.500 tondan 3.500 tona çıkarılarak yük akışı kesintisiz olarak devam ettirilmiştir.

Örnek vermek gerekirse yıl içerisinde;



104



Uluslararası taşımacılıkta ihracatçılarımızın / ithalatçılarımızın faaliyetlerinin aksamaması için TCDD ile iş birliği yapılarak; Mayıs 2020'de ülkemiz ihracat yüklerini içeren 100 konteynerden oluşan 1.050 m uzunluğundaki en uzun blok treni,



Temmuz 2020'de ise Çin'den Türkiye'ye 12 gün gibi 25 gün ortalamasından çok kısa sürede ulaşan ithalat blok treni, Aralık 2020'de Türkiye'den Çin'e beyaz eşya yüklü ilk Çin İhracat Blok Treni, taşımaları Şirket tarafından gerçekleştirilmiştir.

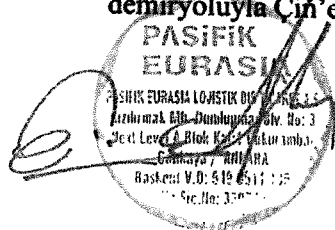
BTK hattı üzerinden 2020 yılında taşınan yük miktarı yaklaşık 400 bin tona ulaşmış yükün yarısı Şirket tarafından taşınmıştır.

2020 yılı içerisinde Şirket'in organizasyonel yapılanma ve istihdama yönelik adımları hız kazanmış, toplam çalışan sayısı 36 kişiye ulaşmıştır.

2021 yılı

Ocak ayında, Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından üretilen bor madeni ilk kez demiryoluyla Çin'e taşınmıştır.

02 Haziran 2023



Handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature that appears to be 'D. E.' and several other initials and marks.



Handwritten signature and initials in black ink, including a large signature that appears to be 'M. K.' and several other initials and marks.

Ayrıca, Rusya ile olan ülkemiz ticaretinde demiryolu ağının daha aktif kullanılmasına yönelik olarak RZD Rusya Demiryolları ile Şirket'in imzaladığı iş birliği ve taşıma sözleşmeleri sayesinde aynı gün beyaz eşya yüklü ilk Rusya Blok ihracat treni 29 Ocak 2021 yılında yola çıkmıştır.

Şirket, Nisan 2021 yılında Avrupa'nın önde gelen demiryolu taşıma operatörlerinden biri olan Avusturya Demiryolları Rail Cargo Avusturya ile blok tren taşıma sözleşmesi imzalamıştır. Böylece Çin'den ya da Orta Asya ülkelerinden gelen yüklerin kesintisiz olarak Avrupa'ya ve tersi yönde taşınması mümkün hale gelmiş, düzenli Halkalı – Avrupa, Köseköy – Avrupa seferleri ve ters yönde akış sağlanmaya başlanmıştır.

Şirket, ülkemizin önde gelen sanayi firmaları ile imzalanan sözleşmeler kapsamında Kırgızistan ve Rusya güzergahında proje yükleri taşımaları gerçekleştirilmiştir.

Ekim ayında Şirket'in merkezi Kazakistan'da bulunan TITR (Trans Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Birliği) üyeliği kabul edilmiş, böylece Şirket TCDD'nin de üye olduğu bu uluslararası yapılanmanın bir parçası haline gelmiştir. Bu sayede Şirket hat üzerinde belirlenen stratejiler, fiyat seviyelerinin belirlenmesi ile iş birlikleri oluşturma ve orta koridorun gelişimine doğrudan katkı verebilme imkanına kavuşulmuştur.

TURQUAZ EXPRESS

BEGINS ITS VOYAGE

TURQUAZ EXPRESS Block Train

TURQUAZ express block train

- Istanbul-Baku, every Thursday 21:00 (6 days transit time)
- Mersin-Baku every Friday 21:00 (6 days transit time)
- Loading capacity of 45 HCPW 28.5 ton containers or 33 Europallets
- Loading 20 HCPW 28 tons containers

Delivery to Absheron Logistics Center in Baku

- Combination of services into a "single window" principle (7/24 customs clearance, terminal services, brokerage, banking, warehousing)
- Warehouse service
- 3PL warehouses in "A +" category
- door-to-door delivery within Baku city
- 4 days for unloading - free of charge



PASİFİK
EURASIA



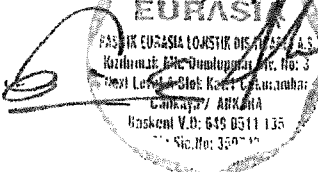
Logistics &
Terminal



02 Haziran 2023



Yine 2021 yılında Azerbaycan ADY Konteyner ve Gürcistan GR Lojistik ile Şirket arasında yapılan bir anlaşma çerçevesinde Türkiye Azerbaycan arasında düzenli tren seferleri de (TURQUAZ EXPRESS) başlatılmıştır. Böylece Azerbaycan ve Türkiye arasında her hafta düzenli tren seferleri



106

MENKUL DEĞERLER A.Ş.

yapılma imkânı ortaya çıkmış ve bu kapsamda 2021 yılında 1.509, 2022 yılında 2.349, 2023 yılında ise 275 olmak üzere toplam 4.133 konteyner taşınması gerçekleştirilmiştir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2021 yılında açılışı gerçekleştirilen Kars Lojistik Merkezi de Şirket'in faaliyetlerinin gelişimi açısından kritik noktalardan biri olmuştur. Orta Koridor ve BTK üzerinden demiryolu aracılığı ile ülkemize giriş çıkış yapan tüm yüklerin toplanma merkezi ve birleştirildiği terminal olan KLM (Kars Lojistik Merkezi)'nde Şirket 2.000 m² alan kiralaması yapmıştır. Böylece BTK hattının ülkemizde en önemli giriş – çıkış kapısı olan Kars'da Şirket hizmet verebilir hale gelmiştir.

2021 yıl sonuna gelindiğinde Asya ile Avrupa'nın entegre edildiği, kapıdan kapıya teslim modelinin uygulandığı, profesyonel entegre hizmetleri sunabilen, pazarlama, operasyon ve terminal hizmetleri kapsamında yapılanması tamamlanmış bir yapıya kavuşulmuştur. Tüm bunların sonucunda Şirket BTK hattı üzerinden taşınan yükün % 92'sini (1.2 milyon ton) taşıyarak sektördeki yerini sağlamıştır.

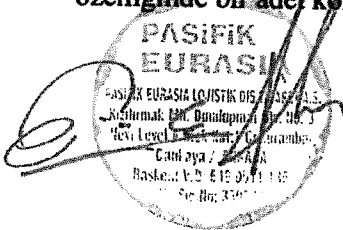
2022 yılı

Salgının etkilerinin kısmen azaldığı 2022 yılında, Rusya- Ukrayna savaşı nedeniyle kuzey koridorunda taşınmakta olan yükün büyük bir kısmı orta koridora kaymak durumunda kalmıştır. Bu nedenle orta koridor üzerinde kapasite fazlası yük taşıma gerekliliği doğmuş; fazla kapasitenin yönetilebilmesi için yükün bir kısmının Karadeniz limanları üzerinden Avrupa'ya taşınması zorunlu olmuştur. Yine de BTK üzerinden yük akışı devam etmiş, Avrupa taşımaları ile birlikte Şirket bu yıl içinde yaklaşık 1,7 milyon ton yük taşıma hacmine ulaşmıştır. BTK üzerinden taşınan yükün % 96'sı Şirket tarafından gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca orta koridorun Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan - Özbekistan-Kırgızistan güzergahındaki ülkelerin oluşturduğu CASCA+ (Central Asia, South Caucasus and Anatolia) birliği ile yapılan görüşmeler neticesinde resmi olarak Mart 2022 tarihinde birliğin bir üyesi haline gelinmiştir. Bu sayede Orta Koridor'da daha önce sadece TITR güzergahında gerçekleştirilebilen taşımaların kısmen alternatifli olarak CASCA güzergahında da gerçekleştirilme imkânı ortaya çıkmıştır. Mayıs ayında Kırgız Demiryolları şirketi ile Konteyner taşımacılığını geliştirme iş birliği anlaşması, Temmuz ayında DHL Global Forwarding ile işbirliği anlaşması, Ağustos ayında Kazrail Kazakistan Konteyner şirketi ile konteyner kullanım ve depolama anlaşması, Kasım ayında ise Özbek Demiryolları şirketi ile işbirliği anlaşması imzalanmıştır.

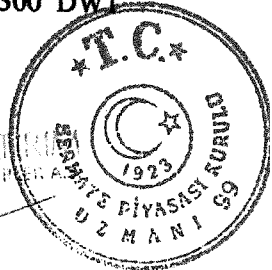
Hava kargo taşımacılığı ile ilgili olarak Temmuz 2022'de IATA belgesi, Ekim 2022'de ise Yetkili Acenta Sertifikası alınmıştır. Pazarlama ve operasyon kadrolarımız oluşturulmuş, bölge yapılanma çalışmalarına devam edilmektedir.

Diğer yandan denizyolu taşımacılığı alanında Şirket AFAD tarafından organize edilen insani yardım malzemelerinin Filistin ve Pakistan'a ulaştırılması için Kasım 2022'de açılan ihalelerde, en uygun teklif vererek ihaleyi almış ve ilk denizyolu taşımalarını gerçekleştirmiştir. Toplamda 53.175.000 TL tutarındaki ihale konusu işin toplamı 26.000 ton Filistin ve 1.600 ton Pakistan olmak üzere toplam 27.600 ton yük taşıması olup, 2023 yılı şubat ayı itibarıyla tamamlanmıştır. Bu taşımalarda karayolu, demiryolu ve denizyolu taşıma modlarının tümü kullanılmış olup (intermodal), Şirket açısından da bir ilk olmuştur. Devamında denizyolu taşımacılığındaki yüksek potansiyel ve ihtiyaçlar göz önüne alınarak gemi yatırımı yapılması 03.09.2022 tarih ve 23022/06. nolu YK kararı ile kararlaştırılmış ve bu amaçla hem konteyner hem de dökme yük taşıma kapasitesine sahip toplam 4.300 DWT özelliğinde bir adet konteyner gemisinin satın alma süreçlerine başlanılmıştır.



107

02 Haziran 2023
MENKUL DEĞERLER A.Ş.





7.1.2. Araştırma ve geliştirme süreci devam eden önemli nitelikte ürün ve hizmetler ile söz konusu ürün ve hizmetlere ilişkin araştırma ve geliştirme sürecinde gelinen aşama hakkında ticari sırrı açığa çıkarmayacak nitelikte kamuya duyurulmuş bilgi:

Yoktur.

7.2. Başlıca sektörler/pazarlar:

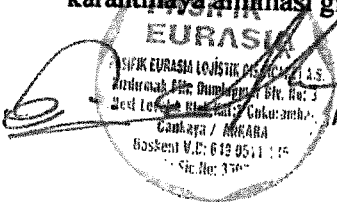
7.2.1. Faaliyet gösterilen sektörler/pazarlar ve ihracının bu sektörlerdeki/pazarlardaki yeri ile avantaj ve dezavantajları hakkında bilgi:

Lojistik sektörü, 2020 yılından bu yana Covid-19 salgını ve bu salgının sektörü direkt olarak etkileyen konteyner krizi ve küresel tedarik zinciri krizini yönetmekte ve bu sebeple yükselen navlun fiyatları ile mücadele etmektedir.

2020 yılı dünya tarihine küresel bir sağlık krizi olarak damgasını vuran koronavirüs salgınının etkisi ile geçmiştir. İnsanlık tarihinde yaşanan ilk salgın olmasa da dünya Covid-19'a hazırlıksız yakalanmıştır. Covid-19 salgını sadece bir sağlık krizinden çok daha fazlasıdır, dokunduğu her ülkeyi sarsarak yıkıcı ve derin izler bırakacak sosyal, ekonomik ve siyasal krizlere yol açmıştır.

Salgın döneminde yalnız ülkemizde değil, tüm dünyada lojistik sektörü önemli bir sınav vermiştir. Tüm bunlara rağmen teknolojik altyapıların da desteği ile lojistik süreçler sürdürülmüştür. Bu etki 2021 yılında da devam etmiştir. Ülkemizde ilk kez Mart 2020 de vaka çıktığı duyurulan Covid-19 salgını Türkiye'de üretimin yavaşlamasına, işgücü arzının azalmasına, ara mal ve hammadde tedariginde gecikmelerin yaşanmasına ve lojistik maliyetlerin artmasına sebep olmuştur. O günden bugüne güçlü bir toparlanma süreci yaşansa da sıkıntılar kısmen sürmektedir.

Lojistik sektöründe bu dönemde bazı taşıma modları krizi yönetebilirken diğer modlar ise başarılı olamamıştır. En az etkilenen taşıma modu denizyolu taşımacılığı oldu. Konteyner gemilerinin seferlerinde aksaklıklar yaşanması, limanların düşük kapasitelerle hizmet verebilmesi, mürettebatın karantinaya alınması gibi sebeplerle olumsuzluklar yaşansa da denizyolu taşımacılığı bu dönemde iyi



108

108



02 Haziran 2023

yönetildi. 2021 yılında ise mal ticareti ve dünya üzerindeki toparlanmaya paralel olarak denizyolu ticareti % 4,3 artış gösterdi.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Havayolu taşımacılığı da pandemi sürecinden olumsuz etkilendi. Havayolu taşımacılığının büyük çoğunluğu yolcu uçakları ile taşındığından, yolcu seferlerinin durdurulması havayolu taşımacılığındaki arz-talep dengesini bozdu, bu sorun yolcu uçaklarının kargo uçaklarına dönüştürülmesi ile aşılmaya çalışıldı. IATA verilerine göre 2021 yılında havayolu taşımacılığı toparlanma eğilimi gösterdi.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Covid-19 etkisini karayolu taşımacılığında da olumsuz olarak gösterdi. Salgının dünya geneline yayılması sonucunda 2020 yılının birinci ve ikinci çeyreğinde karayolu sınırlarının kapanması nedeni ile Orta Doğu, Orta Asya ve Avrupa başta olmak üzere, ithalat ve ihracat yükü taşıyan araçlar kısıtlamalarla karşı karşıya kaldı. Şoförlerin yaşadığı karantinalar taşımacılığı sekteye uğrattı.

Demiryolu ise pandemi süresinde kurtarıcı taşıma modu olarak öne çıktı. Demiryolu taşımacılığı temassız ticareti olanaklı kılması sebebi ile salgından dolayı kapanmak zorunda kalan sınır kapıları arasındaki ticaretin devam etmesini sağladı. Bu sebeple pandeminin demiryoluna avantaj sağladığı düşünülmektedir. Bu sebeple Ulaştırma Bakanlığı'nın 2035 yılına ilişkin demiryolu taşımacılığının tüm taşımalardaki hizmet oranını % 20'lerde gerçekleştirmeye yönelik planları önem taşımaktadır. Zira pandemi öncesi karayolu ağırlıklı taşıma sistemleri ağırlıklı iken sektörün başta demiryolu taşımacılığı olmak üzere diğer taşıma türlerine ve taşıma modları arası entegrasyona daha çok ağırlık verecek şekilde yeniden yapılanması gerekliliği ortaya çıktı. Bu kapsamda, geçmiş dönemdeki kamu yatırımlarının ulaştırma türleri arasındaki dağılımına bakıldığında, karayolu yatırımlarının aldığı payın azaldığı ve demiryolu altyapı yatırımlarının aldığı payın arttığı görülmektedir.

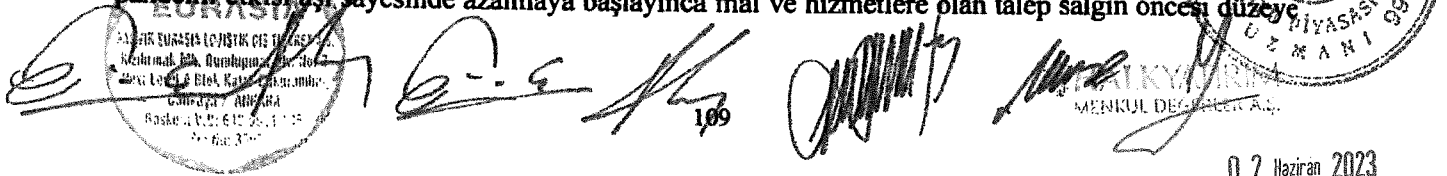
<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Lojistik sektöründe ülkelerin almış olduğu kısıtlamalar kapsamında yaşanan bu aksaklıklar daha uygun maliyetli taşıma türlerine yönelimi sağladı ve karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi taşıma türleri arasında entegrasyonun sağlanması daha da önem kazandı.

Pandemi süreci ile başlayan yeni dünya düzeninde lojistik sektörü farklı krizlerle baş etmeye çalıştı. 2021 yılında sektörü bu krizlerden en çok yüksek maliyet artışlarına sebep olan konteyner ve küresel tedarik zinciri krizleri zor durumda bıraktı. Denizyolu tüm dünyada en çok kullanılan taşıma modu olduğu için dünya ticaretindeki sapmalardan da pandemi sürecinde oldukça etkilendi. Kuru yük ve tanker taşımacılığında sonra üçüncü sırada gelen konteyner taşımacılığı küresel mal ticaretinin en çok ihtiyaç duyduğu ve en hızlı büyüyen alanlarının başında gelmektedir. 2021 yılında konteyner krizi, konteynerlerin hem pahalı hem de erişilemez hale gelmesine sebep olarak global tedarik zinciri krizinin orta yerine oturdu. Küresel pazarda konteynerlerin belirli bölgelerde yığılması ve ekipmanların kullanım döngüsüne dahil olmaması boş konteyner bulunmasını zorlaştırdı. Bu süreçte ortalama her yıl % 4 oranında artış gösteren konteyner üretimi de pandemi sürecinde azaldı. Global konteyner gemilerinin zamanında varış oranları en düşük seviyelerde gerçekleşti, ekipman akışı yavaşladı, konteynerler talebe yetişemedi. Gemiler daha geç varmaya başlayınca ve daha geç tahliye edilip teslimatlar gecikince kriz büyüdü.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

2021 yılında sektörü zor durumda bırakan bir diğer kriz, sert biçimde yükseliş eğilimi gösteren navlun fiyatları oldu. Emtia pazarlarındaki talebin normale dönmesi ile taşımacılık hizmetine olan talep arttı, pandemi etkisi aşı sayesinde azalmaya başlayınca mal ve hizmetlere olan talep salgın öncesi düzeye



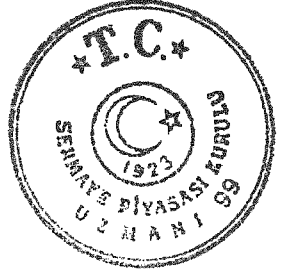
geldi. Pandemide özellikle Doğu - Batı yönündeki gemi seferlerinin iptal edilmesi sebebi ile yüksek miktarlardaki siparişler fabrika ve limanlarda yığıldı. Çin'in bu yığılan malları yoğun bir şekilde yüklemeye başlaması ile Çin çıkışlı tüm navlunlarda tarihi artışa sebep oldu. Boş konteynerler dünyanın çeşitli yerlerinde birikince konteynerleri tekrar sisteme dahil etmek, ihtiyaç olan yerlere taşımak büyük külfetler yarattı ki bu durum navlun fiyatları üzerinde başka bir krize sebep oldu. Aynı zamanda artan konteyner ihtiyacı sebebiyle bazı ülkelerde konteynerin tahliye edilmemesi sebebiyle hatlar tarafından uygulanan gecikme bedeli tarifelerinin arttırıldığı ve serbest sürelerin kısaldığı tespit edildi.

Dünyanın dört bir yanında kriz haline gelen, marketlerdeki rafların boş kalmasına kadar uzanan şoför krizi Avrupa'dan sonra Türkiye'yi de etkiledi. Karayolu araç filosu sahibi firmaların Covid-19 pandemisi öncesinde de yaşadığı şoför istihdam edememe problemleri salgınla birlikte uzun yol şoförü olarak istihdam edilecek şoför bulunamaması nedeni ile lojistik maliyetler daha da arttı. Şoförlük gençler tarafından da tercih edilmeyen bir meslek haline geldi, sektör bu soruna çıkış yolları aradı ancak gelecek yıllarda da bu sorunun devam edeceği öngörülmüyor.

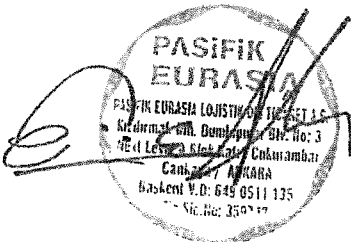
Navlun fiyatlarındaki bir diğer artışın sebebi ise global enerji krizidir. Pandemi tedbirlerinin sonlanması nedeni ile beklenenden daha fazla artan enerji talebine arz yetersiz kalınca Avrupa başta olmak üzere küresel piyasalarda doğalgaz ve kömür fiyatları rekor kırdı. Çin'de elektrik enerjisi sorunu nedeni ile fabrikalar kısıtlı saatlerde üretim yapınca üretim kapasiteleri düştü ve küresel tedarik zincirini büyük ölçüde etkileyen bu durum emtia pazarında artış gösteren talep ile birleştirdiğinde fiyatları daha üst düzeylere çekmeye başladı.

2021 yılında yaşanan tüm bu krizlere ve etkileri, 2022 yılında da kısmen devam etmekte iken, Rusya-Ukrayna savaşının çıkması lojistik sektörünü ve maliyetlerini olumsuz etkiledi.

Küresel lojistik sektörünün pazar büyüklüğü 2021 yılında 5.9 trilyon Euro iken 2022 yılında 6.28 trilyon Euro, 2023 yılında 6.57 trilyon Euro olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.
<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>



02 Haziran 2023

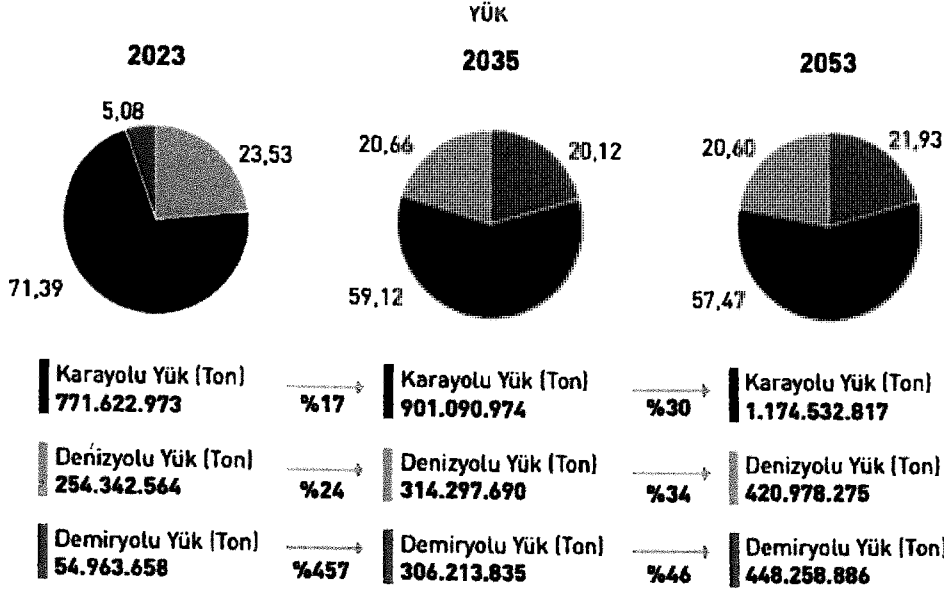


[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

Çevreci (Sürdürülebilir) Senaryo



<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

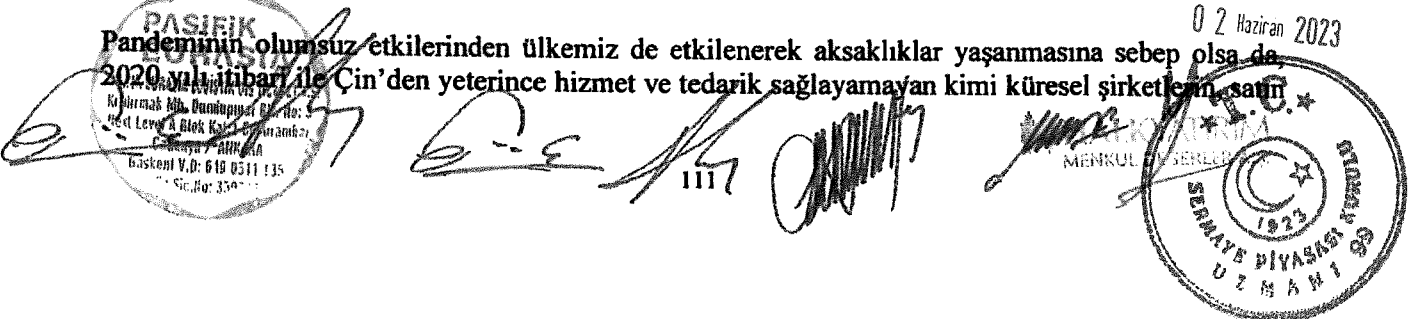
Taşımacılık ve lojistik sektörü, en önemli döviz kazandırıcı hizmet ihracı sektörlerinden biridir. Ülkeler arası ticaretin gelişmesiyle etkin lojistik faaliyetlerinin rolü tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de önemli ölçüde artmıştır. Aynı zamanda güçlü bir lojistik performansın, ticaretin genişlemesi, ihracatın çeşitlenmesi, doğrudan yabancı yatırımları çekme ve ekonomik büyümeye katkı sunmaktadır. Dolayısıyla küresel lojistik performansının izlenmesi de ülkelerin rakiplerine göre konumunu değerlendirmeleri için önemli bir araç haline geldi. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde tüm taşıma modlarından faydalanılabilmektedir.

Küresel lojistik sektörünün karşılaştığı krizlerden kendini izole etmesi mümkün olmayan Türk lojistik sektörü büyük oranda artan gider kalemleri sebebi ile mücadele içerisine girdi.

İthalatı kısıtlayıcı tedbirler çerçevesinde ülkemizden ihraç edilen yükleri taşıyan araçların boş dönüş yapmak zorunda kalmaları navlun fiyatları üzerinde etkili oldu. Ülkemizin hizmet ihracatında büyük paya sahip olan lojistik sektörünün öne çıkan gider kalemleri arasında navlun fiyatları dışında yakıt fiyatlarındaki artış, döviz kurlarındaki yükseliş, yol ve geçiş ücretleri, lastik / yedek parça fiyatlarındaki artış sayılabilir. Lojistik maliyetlerindeki bu artış, taşınan malların nihai tüketiciye ulaştığındaki fiyatları da doğrudan etkilemektedir.

Ülkemizin transit ülke ve ticaret merkezi olma yolunda dünyadaki konjonktürü yakından takip edilen, Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında köprü olan Türkiye'nin pek çok ülke için kara, denizyolu, havayolu ve boru hattı için geçiş yolu olmasından dolayı lojistik önemi gittikçe artmaktadır. Zira üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenilebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilmektedir.

Pandeminin olumsuz etkilerinden ülkemiz de etkilenecek aksaklıklar yaşanmasına sebep olsa da, 2020 yılı itibarı ile Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan kimi küresel şirketlerin satın



alma operasyonlarını Türkiye'ye çevirmesi sonrası Türkiye'ye yönelen bu satın alma eğilimleri ülkemizin avantajlı bir durum elde etmesini sağladı.

Ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek hem iç pazarda hem de dış ticaretteki payının artırılması ve böylelikle karayolu üzerindeki baskının azaltılması, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması, Doğu - Batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi, OSB lerin demiryolu ile limanlara bağlanması, uluslararası sınır kapılarındaki beklemlerin azaltılması çok büyük önem arz etmektedir.

2021 yılında Ticaret Bakanlığı "Uzak Ülkeler Stratejisi" ile Türk ihracatının menzilini 8 bin km ye çıkarmayı hedeflediğini açıkladı. Strateji kapsamında ABD, Brezilya, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Afrika, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kanada, Malezya, Meksika, Şili, Tayland ve Vietnam olmak üzere 15 uzak ülke belirlendi.

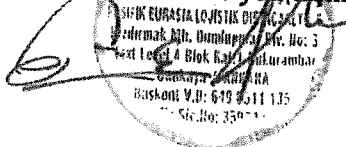
Ülkemizin tedarik zincirinin durumunu küresel tedarik zincirinden bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. Ancak Türkiye bazı küresel şirketlerin operasyonlarını Türkiye'ye taşımayı değerlendirmesi bakımından avantaj sağladı. Pandemi ile dünyanın en büyük tedarik ülkesi olan, neredeyse rakipsiz olarak görülen Çin'in rolünün sorgulanması ile dünyada alternatif üretim merkezlerinin aranmaya başlandığı bir dönem başladı. Bu dönemde Türkiye'de toplam taşımacılık faaliyetlerinden % 1'lik paya sahip olan demiryolu ön plana çıktı ve küresel ticarete tedarik sıkıntısı beraberinde Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları satın alma operasyonlarını Türkiye'ye yönlendirdi, küresel ticaretteki sunduğu alternatif rotaları ile her geçen gün Türkiye lojistik sektöründe yerini daha da sağlamlaştırdı.

Demiryolu Yük Taşımacılığı

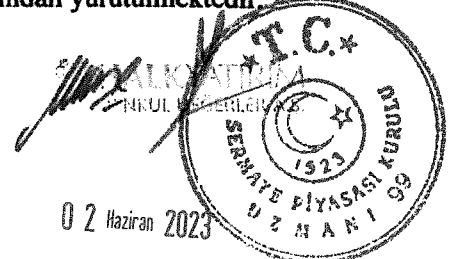
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, 17 Ocak 2020 tarihli ve 31011 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan "Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi" ile demiryolu taşımacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerden sorumlu oldu.

1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmî Gazete'de "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında 6461 sayılı Kanun" yayınlandı. Yayınlanan bu kanun ile demiryoluyla yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını, demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecisinin hukuki ve mali yapıları, faaliyetleri ve personeline ilişkin hükümler ile ilgili diğer hususların düzenlenmesini, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını, kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmelerini sağlamak amaçlandı. Söz konusu kanun kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esasları düzenlemek üzere çıkarılan "Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği" 19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmî Gazete'de yayınlandı.

Yönetmelik ile demiryolu taşımacılığında faaliyet gösteren paydaşların hizmet esasları, mali yeterlilik, mesleki yeterlilik gibi şartlar ile hak, yetki, yükümlülük ve sorumlulukları düzenlendi. TCDD Taşımacılık A.Ş. 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla faaliyetlerine başladı, yük taşımacılığı, lojistik hizmetler ve yük taşımacılığı hizmetleri TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yürütülmektedir.



112



COTIF C ana eki olan “Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmeliğe” (“RID”) paralel olarak hazırlanan “Tehlikeli Maddelerin Demiryolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik” 16 Temmuz 2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmî Gazete’de yayınlandı. Yönetmeliğin amacı, tehlikeli maddelerin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve emniyetli bir şekilde demiryolu ile taşınmasını sağlamak ve bu faaliyetlerde yer alan tarafların hak, sorumluluk ve yükümlülüklerine ilişkin usul ve esasları belirlemek olarak belirtildi.

Ülkemizde demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat içindeki payı 2018 yılı itibari ile artmaya başlayarak 2021 yılında % 1,23 ü oldu. Yine ülkemiz toplam ihracatındaki payı is 2019 yılında artmaya başlayarak, 2021 yılında % 0,74'e ulaştı.

Demiryolu taşımacılığı Covid-19 salgınının diğer taşıma modlarına özellikle karayolu taşımacılığına olumsuz etkileri dolayısıyla yükselişe geçti. Karayolu taşımacılığına alternatif olarak kurtarıcı rolünü üstlendi.

Pekin'den başlayarak Türkiye'den geçerek Avrupa'ya ulaşan Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars hattı üzerinden Çin'e giden ihracat trenleriyle uluslararası ticarete önemli rol oynamaktadır. Trenler Avrupa'dan Marmaray'ı kullanarak geçmektedir. Kuzey hat diye anılan Çin - Rusya'dan (Sibirya) Avrupa'ya yapılan yıllık 5 bin blok trenin % 30'nun geçişinin Türkiye'ye kaydırılması için çalışmalar sürmektedir. Bakü – Tiflis - Kars demiryolunu kapasitesinin 2024 yılı sonunda 20 milyon ton yük taşımaya yükseltilmesi amaçlanmaktadır.

PASIFIK EURASIA

PASIFIK EURASIA LOGISTIK DISKONDISI
 Gedung Mak. Lantai Dumiqumpan Jkt. No. 3
 West Level 3 Blok Kat. 3000000000
 Gajahayur - KURANG
 Gaselent V.9: 649 0511 135
 Sic. No: 350

113

02 Haziran 2023

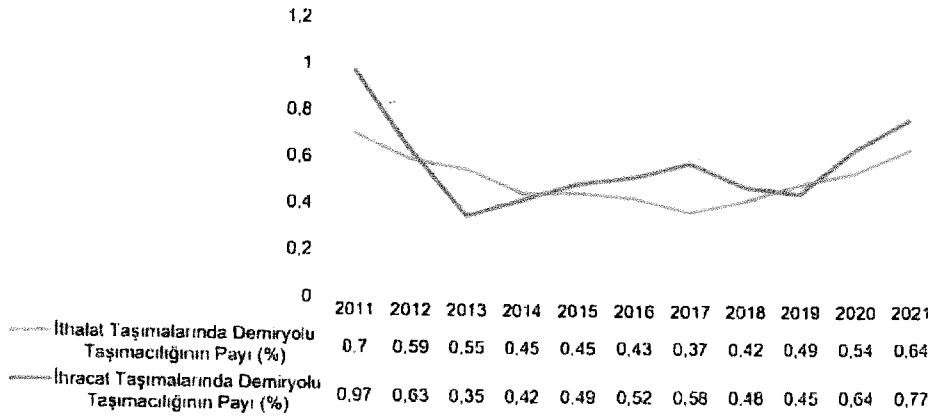
T.C.
SERMAYE PİYASASI KURULU
1923
UZMANI 99

MALİYE BAKANLIĞI
MENKUL DEĞERLER A.B.D.

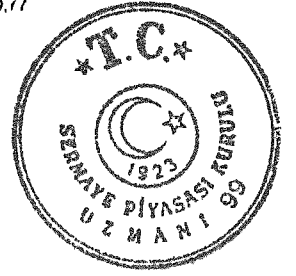
Demiryolu Ulaştırma Koridorları ve Türkiye Uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları gerek Avrupa gerekse Orta Doğu ve Asya üzerinden Türkiye ile bağlantılı konumdadır. Türkiye'nin projeleri ile dahil olduğu 8 adet ulaştırma koridoru bulunmaktadır:

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor
2. EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway-Unescap) Projesi
5. TEN-T (Trans Europe Network-Transportation)
6. PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı
7. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
8. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru

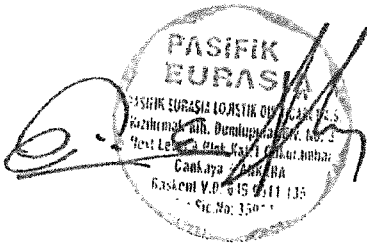
Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



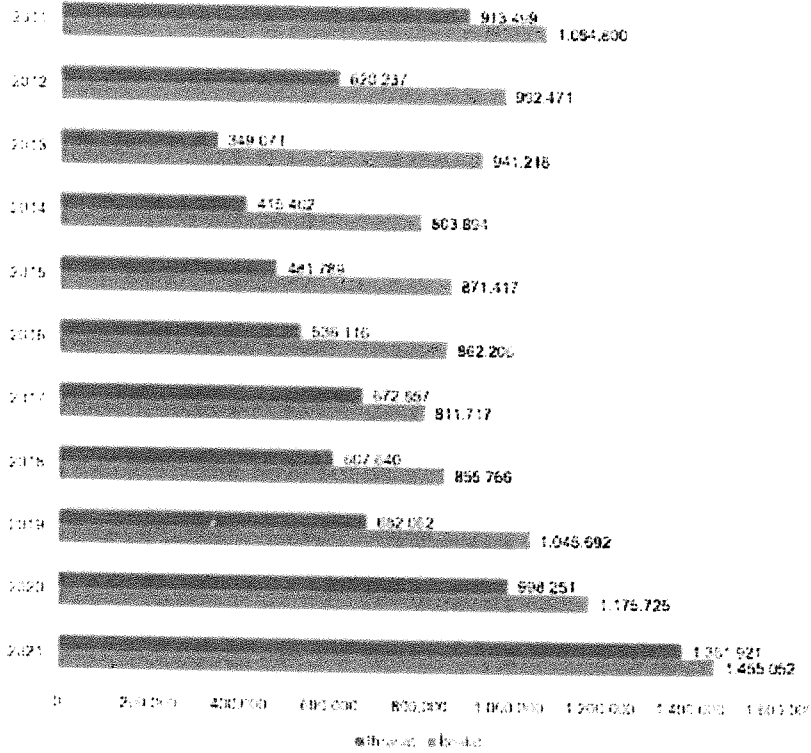
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.



02 Haziran 2023



Ağırlık Bazında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı



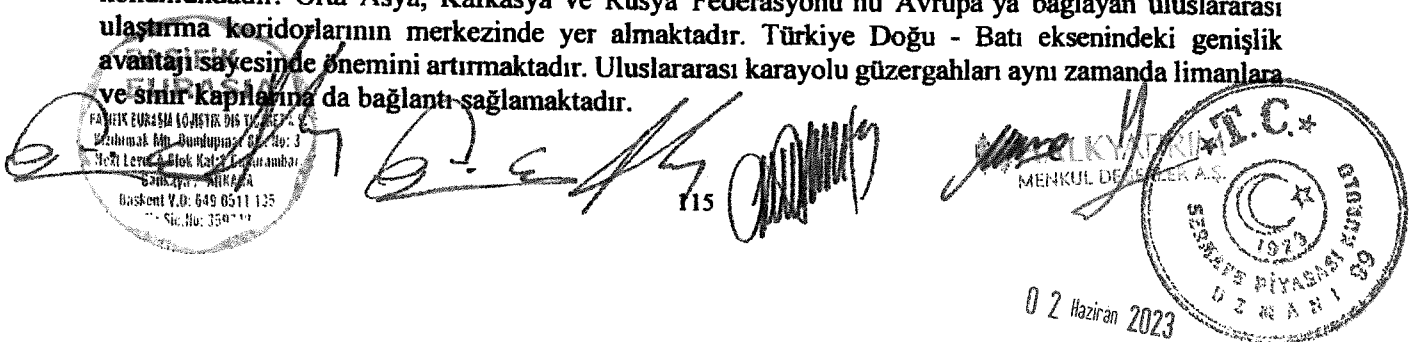
Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Tn)

Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık olarak uluslararası denizyolu yük taşımacılığının ardından Türkiye’de en çok tercih edilen taşıma modudur. Çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığın karayolu ile yapılabilmesi bu tercihin önemli sebeplerindendir. En eski taşıma modu olarak tanımlayabileceğimiz karayolu taşımacılığında diğer taşıma modları ile mukayese edildiğinde karayolunda görece yatırım maliyetleri düşüktür.

Karayolu yük taşımacılığına ilişkin usul ve esaslar 2003 yılına kadar 3348 sayılı “Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile belirlenmişti. 2003 yılında yayınlanan 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” ile uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetleri bu kanun ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği maddeleri kapsamında gerçekleştirilmeye başlandı. Bahsi geçen iki mevzuat dışında karayolu yük taşımacılığında geçerli olan diğer mevzuat 6 Temmuz 2018 yılında yayınlanan “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği”, 24 Nisan 2019 tarihinde yayınlanan “Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik”, 21 Nisan 2016 tarihli “Tehlikeli Madde Taşıyan Araç ve Üst Yapıların Teknik Muayeneleri Hakkında Yönetmelik”, 3 Eylül 2004 tarihli “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği”dir.

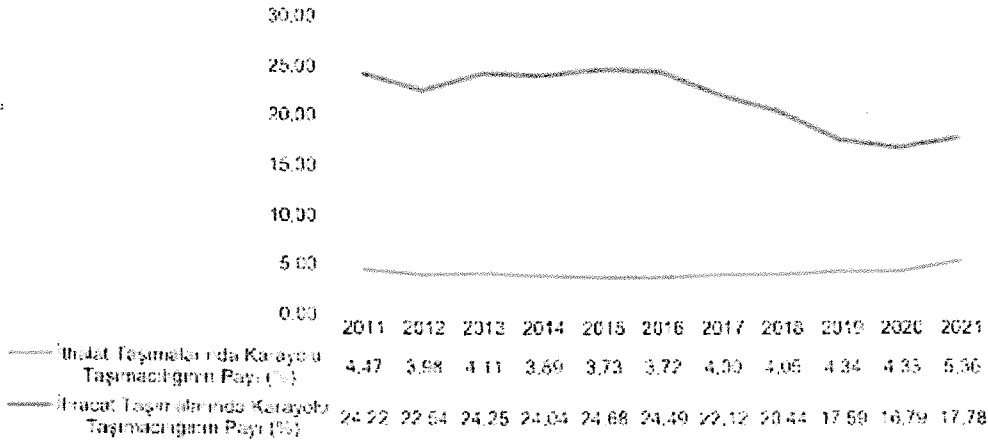
Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına olan yakınlığı dolayısıyla önemli bir geçiş noktası konumundadır. Orta Asya, Kafkasya ve Rusya Federasyonu’nu Avrupa’ya bağlayan uluslararası ulaştırma koridorlarının merkezinde yer almaktadır. Türkiye Doğu - Batı eksenindeki genişlik avantajı sayesinde önemini artırmaktadır. Uluslararası karayolu güzergahları aynı zamanda limanlara ve sınır kapılarına da bağlantı sağlamaktadır.



Karayolu taşımacılığı değer bazında Türkiye'nin dış ticaretinde ikinci sırada yer almaktadır. İhracat taşımalarında en yüksek paya sahip olduğu yıl % 37,60'lık oran ile 2011 yılında oldu. İthalatta da karayolu taşımacılığı 2011 yılında % 21,97'lik oran ile 2011-2021 dönemleri arasında en yüksek payına erişti. Karayolu taşımacılığının payı 2018'deki düşüşün ardından 2019 yılında toparlamaya başladı ve yükselişe geçmiş olmasına rağmen özellikle 2020 ve 2021 yıllarında etkili olan Covid-19 salgını sebebiyle karayolu taşımacılığında küresel olarak yaşanan krizin etkisi oranlara da yansdı. Karayolu taşımacılığı pandemi döneminde payının bir kısmını demiryolu taşımacılığına devretti.

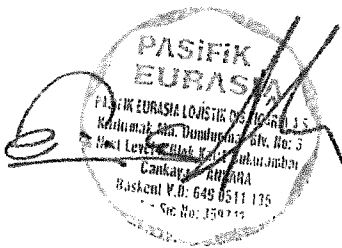
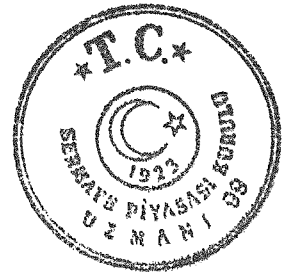
Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracat yükünün toplam değeri 2011 - 2021 yılları boyunca karayolu ile yapılan ithalat yükünün toplam değerinden hep yüksek oldu. 2021 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında en yüksek değerlere ulaşıldı.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

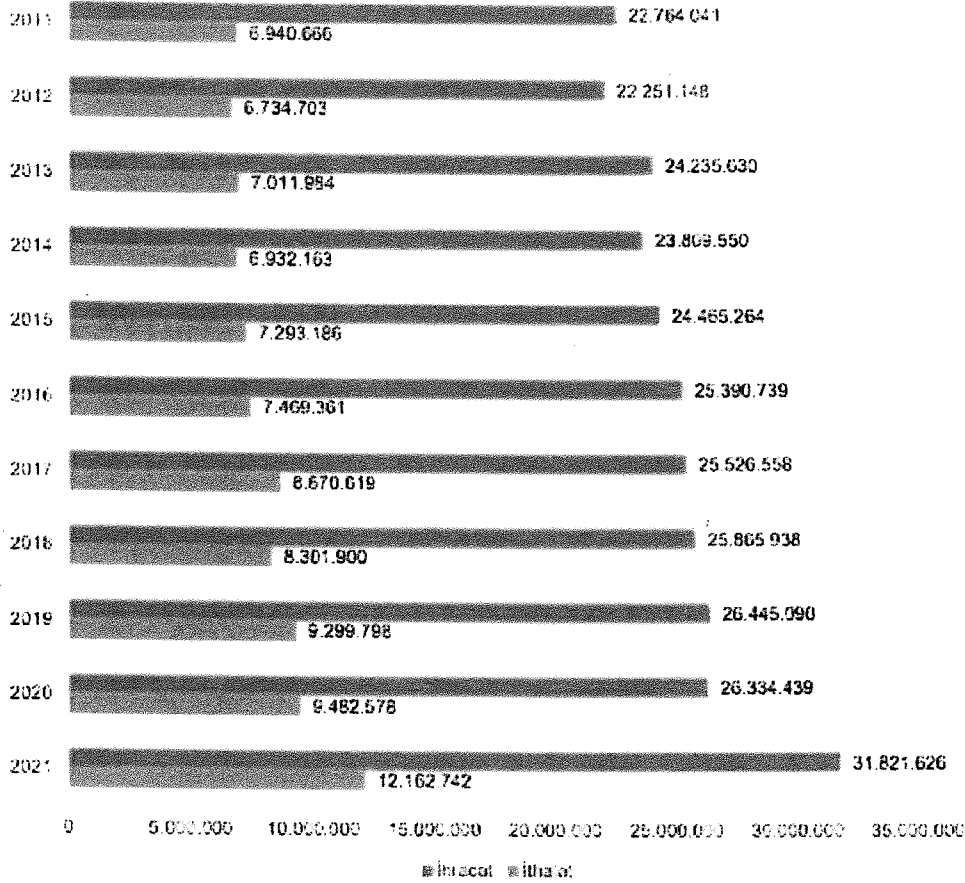
02 Haziran 2023



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
METKUL DEĞERLER A.Ş.

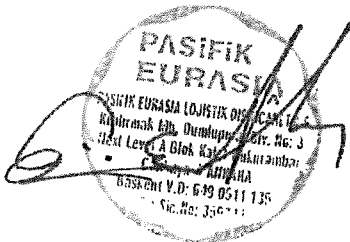
Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

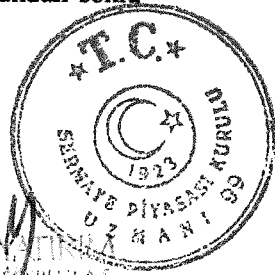
Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Havayolu yük taşımacılığı genel olarak birim fiyatı en yüksek ürünlerin taşınmasında kullanılır. Teknolojik ürünler başta olmak üzere zaman duyarlılığı yüksek olan yüklerde de havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Uzak mesafelerin kısa sürede kat edilmesini sağlaması sayesinde havayolu taşımacılığının küresel ticaretin hızının artması üzerinde önemli bir etkisi vardır. Havayolu, dünyada hızla gelişmekte, entegrasyon ve bütünleşmede büyük rol oynamaktadır. Havayolu sektörü, kargo ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapılmaksızın, ülke ekonomilerine önemli katkılar sağlamaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün ("ICAO") açıkladığı verilere göre, havayolu sektörünün dünya ekonomisine doğrudan ve dolaylı olarak 2,7 trilyon ABD Doları ekonomik katkısı bulunmaktadır. Türkiye coğrafi konumu gereği 1,6 milyar insanın yaşadığı, 38 trilyon ABD doları GSMH ve 7,05 trilyon ABD doları ticaret hacmine sahip ülkelere sadece 4 saat uçuş mesafesindedir. Havayolu taşımacılığı ağırlık bazında Türkiye'nin dış ticaretinde diğer üç taşıma türüne kıyasla oldukça az pay sahibi olsa da taşınan yüklerin değeri sebebiyle denizyolu ve karayolundan sonra üçüncü sırayı almaktadır.



[Handwritten signatures and initials]

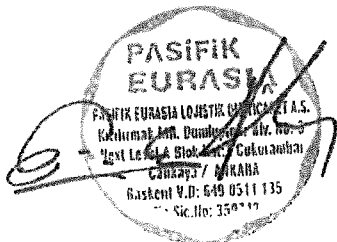
02 Haziran 2023



Türkiye: Ulaşımın Kavşak Noktası

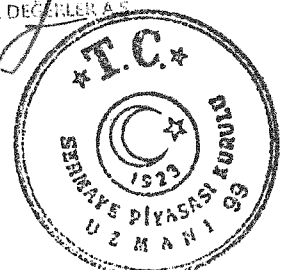


2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye'nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlama amacı taşımakta olup havayolu ile uluslararası yük taşımacılığına ilişkin ulusal mevzuat "Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği" (SHY-6A), "Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği" (SHY-22) ve "Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı" (SHT-17.6)'ndan oluşmaktadır. Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile ticari hava taşımacılığı yapmak için izin ve işletme ruhsatı almak üzere başvuracak gerçek ve tüzel kişilerde aranacak şartları, izin ve işletme ruhsatı verilmesine ait esasları ve bu işletmelerin faaliyetlerinde uymak zorunda bulundukları usul ve standartları kapsamaktadır. Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemektedir. Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) ile havayolu ile kargo ve posta taşımacılığının uluslararası standartlarda yapılmasını ve güvenliğini sağlamak üzere havayolu işletmelerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, taşıma işleri organizatörlerinin, güvenlik kontrollerini uygulayan entegre depolama ve nakil hizmetlerinden sorumlu lojistik sağlayıcıların, göndericilerin ve tedarik zincirinde yer alan diğer kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarına dair düzenlemeler getirmektedir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ("SHGM") ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ("DHMI") sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme ve denetleme gibi fonksiyonlar SHGM tarafından yürütülmektedir. DHMI, Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi ile hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünden sorumludur. Ulusal mevzuatın yanı sıra Türkiye 1945 yılında Chicago'da imzalanan ve günümüzde 152 ülkenin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'na taraftır. Ayrıca 1929 yılında imzalanan "Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme"nin (Varşova Sözleşmesi) yerine geçen ve 1999 yılında imzalanan "Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme" (Montreal Sözleşmesi) 2011 yılında Türk hukukuna girdi. Türkiye ICAO'nun kurucu üyeleri arasındadır. Türkiye bunlara ek olarak Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na (ECAC) ve Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı'na (Eurocontrol) da üyedir.

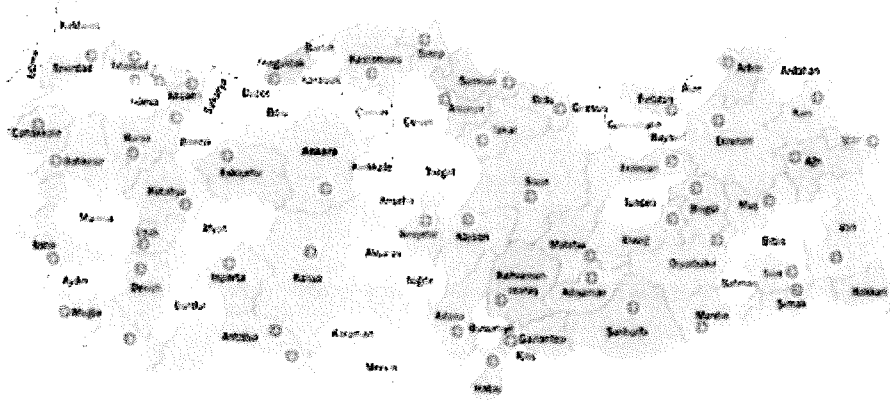


Handwritten signatures of three individuals.

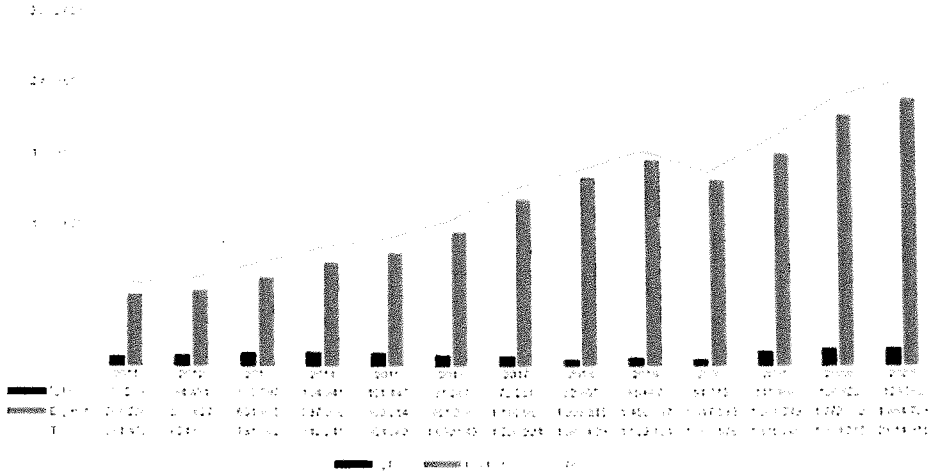
SEYİRİ YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.



Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası



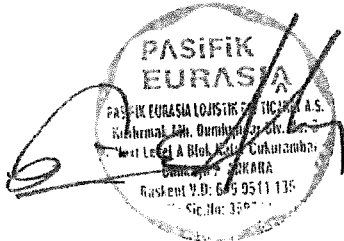
Türkiye Genel Havalimanları Yük Trafik



Kaynak: DTHM (Tarihi 2021 yıl sonu verileri kesinleşmeyen verilerdir.)

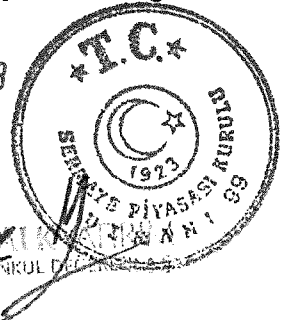
dünyadaki hava kargo trafiğinin büyük kısmı İstanbul Havalimanı'ndaki yeni hub'a çekilerek, İstanbul'un dünyanın lojistik merkezine dönüşmesi sağlamak amacıyla ülkemizin önde gelen hava kargo taşıma şirketi Turkish Cargo bu konuda önemli yatırımlar yapmaktadır.

THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 363, kargo uçağı sayısı ise 18'dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.506.000 kilogramdır. MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 9 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 520.000 kilogramdır. ACT Havayolları A.Ş.'ye ait 5 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 567.875 kilogramdır. ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.'ye ait 3 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 121.575 kilogramdır.

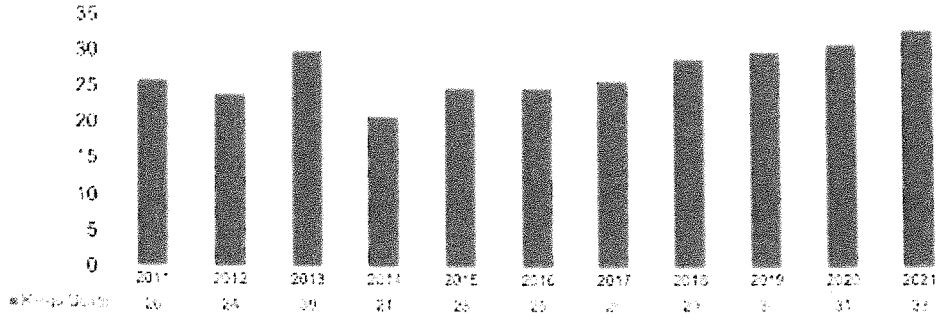


Handwritten signatures and initials.

02 Haziran 2023

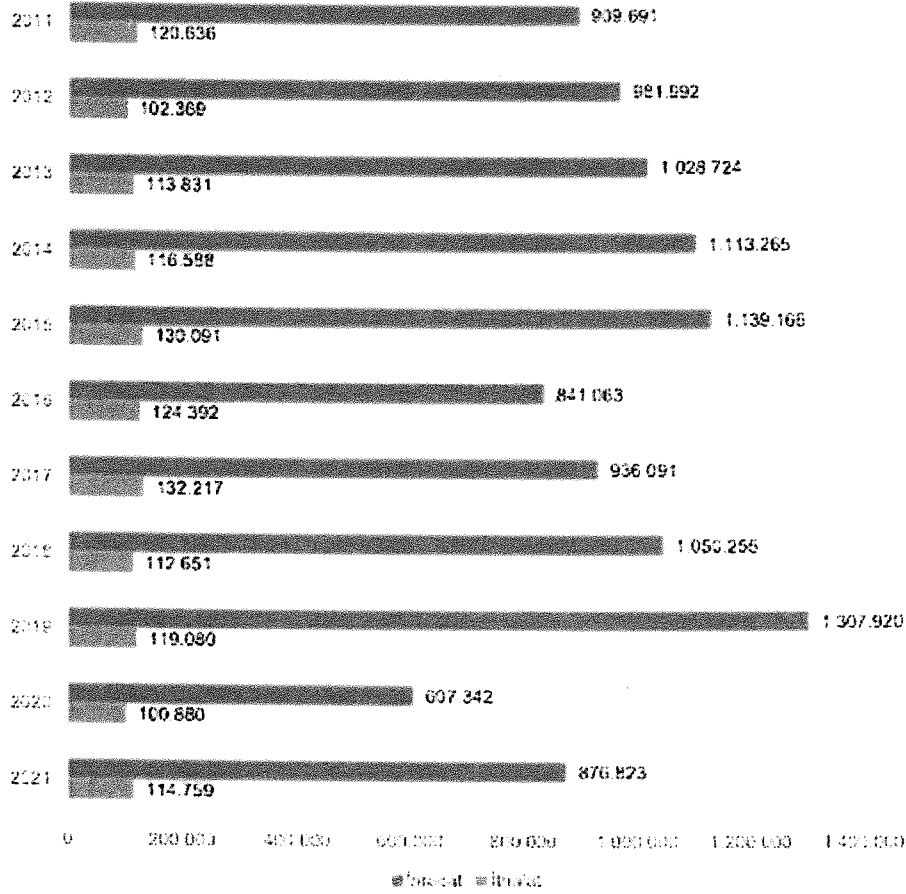


Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu



Kaynak: SHGM, Faaliyet raporu 2021, S. 39-40-41.

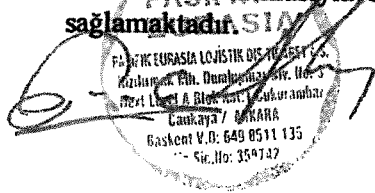
Ağırlık Bazında Uluslararası Hava yolu Taşımacılığı



Kaynak: TÜİK (Ton)

Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

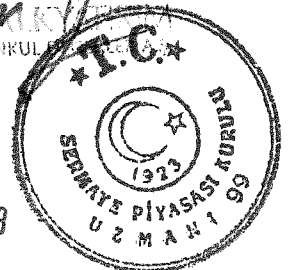
Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli role sahip olan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacimli, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. konteyner kullanımının artmasıyla birlikte denizyolu taşımacılığı kombine taşımacılığın gelişimine de katkı sağlamaktadır.



120

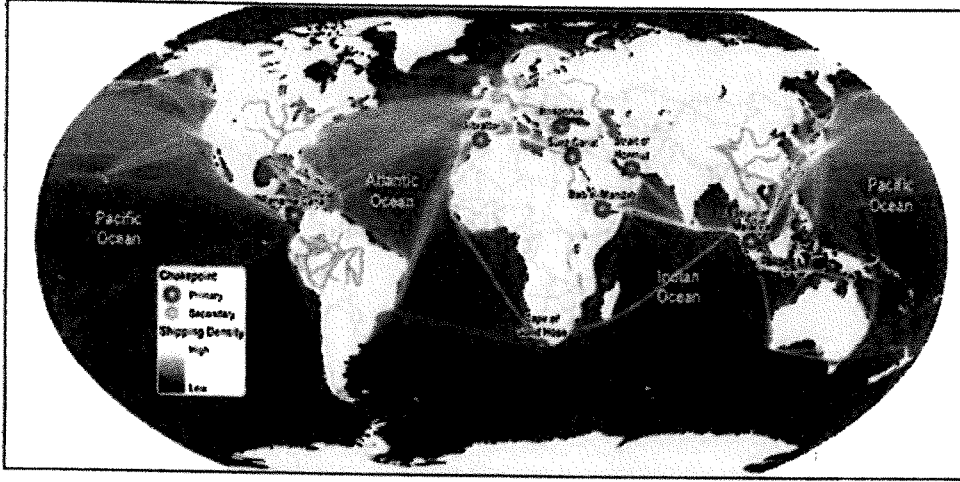
120

120



02 Haziran 2023

Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları



Görsel: The Geography of Transport Systems, Main Maritime Shipping Routes.

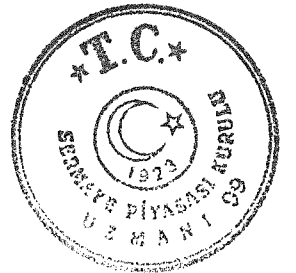
Coğrafi bakımdan bir yarımada olan Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika'nın kavşak noktasında konumlanmaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları mevcuttur. 2020 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık % 89'u denizyolu ile gerçekleşmiştir. Ülkemizde 2020 yılında hacim olarak ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık % 94'ü, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık % 82'si denizyolu ile gerçekleşmiştir. Bu veriler ışığında küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacminin son yarım yüzyılda 20 kat büyüdüğü görülmektedir. Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığı parasal olarak yüksek bir paya sahiptir. Bu durum denizyolu sektörünün küresel ticarete en stratejik sektör konumunda olmasını sağlamaktadır.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>

Dünya çapında en büyük konteyner armatörlerinin listesi aşağıdadır:

Sıralama	Şirket	Ülke	TEU	Gemi Sayısı
1	Maersk	Denmark	4.3M	718
2	MSC	Switz.	4.3M	606
3	CMA CGM	France	3.2M	542
4	COSCO Shipping	China	2.9M	497
5	Hapag-Lloyd	Germany	1.7M	259
6	Ocean Network Express	Japan	1.5M	218
7	Evergreen Marine	Taiwan	1.5M	201
8	HMM	S. Korea	0.8M	79
9	Yang Ming	Taiwan	0.7M	87

02 Haziran 2023



[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

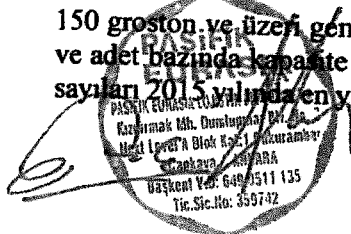
Uluslararası Denizyolu Ticaretinin Gelişimi (Milyon Ton. Yükleme)				
Yıl	Tanker	Dökme	Diğer Kuru Yük	Toplam
2006	2.698	1.676	3.328	7.702
2007	2.747	1.811	3.478	7.702
2008	2.742	1.911	3.578	8.231
2009	2.641	1.998	3.218	7.857
2010	2.752	2.232	3.423	8.408
2011	2.785	2.364	3.626	8.775
2012	2.850	2.564	3.791	9.195
2013	2.828	2.734	3.951	9.513
2014	2.825	2.964	4.054	9.842
2015	2.932	2.930	4.161	10.023
2016	3.058	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.419	10.716
2018	3.201	3.215	4.603	11.019
2019	3.169	3.225	4.682	11.076
2020	2.918	3.181	4.549	10.648

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, S. 3.

Türkiye’de denizyolu taşımacılığında dönüm noktası, kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan ve 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması’dır. 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde egemenliğini tesis etti. 1945 yılında yürürlüğe giren 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun’a istinaden Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kuruldu ve daha sonra bu kurumun adı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi. 1993 tarihinde yayınlanan 491 numaralı KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu. 2011 yılında yayınlanan 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak Denizcilik Müsteşarlığı kaldırıldı. 2020 yılının ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın idari yapısına getirilen değişiklikler ile Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü “Denizcilik Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirildi. Mevcut durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, denizcilik sektörüne ilişkin düzenlemelerin yapıldığı kurumlardır.

Ulusal mevzuatta denizyolu taşımacılığına ilişkin çerçeve 14 Şubat 2011’de Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 6102 no.lu Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmektedir. Türk Ticaret Kanunu’nun içeriği 6 kitaptan oluşmakta olup 5. kitap ile “Deniz Ticareti”ne ilişkin hususlar düzenlenmektedir. 2 Mart 2012 tarihinde yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliği ile acentelerin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak faaliyetlerini sürdürmelerine ve yetki belgelerine ilişkin düzenlemeler yapılmaktadır. 1924 tarihli “Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” (Lahey Kuralları) Türkiye tarafından 1955 yılında kabul edildi.

150 groton ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filosunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü yaşanmaktadır. 2011 – 2021 yılları arasında konteyner gemilerinin sayıları 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaştı ve 78 adet oldu. 2020 yılında 56 olan konteyner gemisi

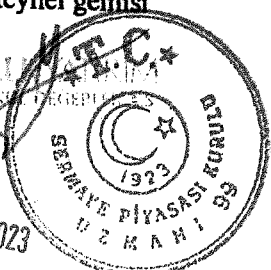


122

122

122

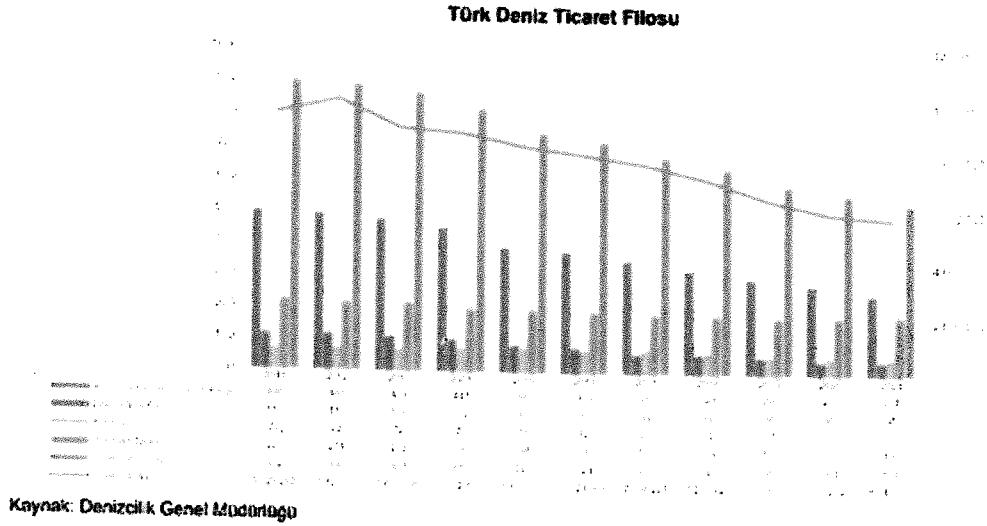
122



02 Haziran 2023

sayısı 2021 yılında yaklaşık % 5 azaldı ve 53'e düştü. 2011 yılında toplam sayısı 902 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı 2021'de yaklaşık % 41 azaldı ve 534 oldu. DWT bazında ise azalış yaklaşık % 40 oldu ve 2011 yılında 9.629.262 DWT olan kapasite 2021 yılında 5.815.359 DWT oldu.

<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>



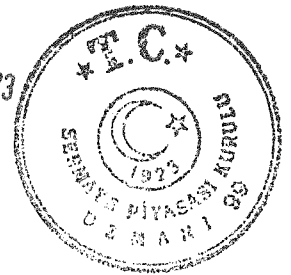
UNCTAD verilerine göre 2021 yılında Türkiye'de yabancı bayraklı 1.112 geminin toplam kapasitesi 21.970.706 DWT'dir; milli bayraklı gemiler ile birlikte toplam DWT bazında Türkiye dünyada 16. sırada olup Türk ve yabancı bayraklı gemiler, tüm dünyadaki DWT kapasitesinin % 1,32'sini oluşturmaktadır. İlk sırada dünyadaki toplam DWT kapasitesinin % 17,64'üne sahip Yunanistan, ikinci sırada % 11,56'sına sahip Çin ve üçüncü sırada % 11,43'üne sahip konumda olan Japonya yer almaktadır.

Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris Memorandum of Understanding) kapsamında limanlarda yapılan denetimler sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından beri beyaz listede yer almaktadır. 2000 yılı itibarı ile Türk bayraklı gemiler kara listede yer almakta iken yürürlüğe alınan Denetim ve Eğitim Seferberliği ile 2006 ve 2007 yıllarında gri listeye ve sonrasında beyaz listeye yükseldiler. 2020 yılında Türk bayraklı gemilere yapılan toplam 176 denetim sonrasında tutulan gemi sayısı 21'dir. 2021 yılının ocak ayı itibarı ile tutulan Türk bayraklı gemi sayısı bulunmaz iken yasaklı gemi sayısı da 1'dir.



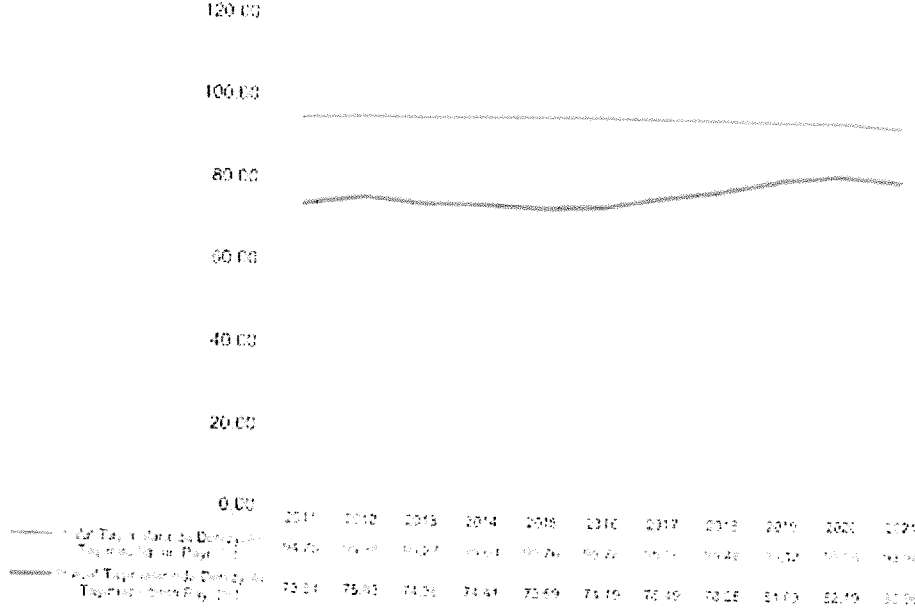
Handwritten signatures and initials.

02 Haziran 2023



Handwritten signature and stamp of MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

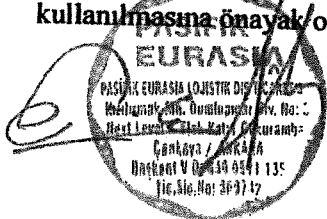
Üretim ve tüketim merkezleri tanımlayabileceğimiz Asya-Avrupa arasında yıllık ortalama 75 milyar \$ taşımacılık değerinin olduğu bilinmektedir. Ülkelerin bu taşımacılık değerinden pay alma çabaları, onları değişik arayışlara yönlendirmektedir. Örneğin, Avrupa ülkeleri, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak alternatif güzergâh arayışları içine girmişlerdir. Avrupa'dan Çin'e ve Uzak Doğu'ya kadar uzanan doğu batı koridorundaki alternatiflerden biri olması sebebiyle asırlar boyu tarihsel koridorların geçiş durağı olan, mevcut durumda Orta Koridor üzerinde yer alan Türkiye'nin uluslararası yük taşımalarındaki önemi yeniden ortaya çıkmıştır. Türkiye hem bir transit geçiş ülkesi hem de navlunların menşei veya varış yeri olması nedeni ile uluslararası ticarete ve taşımacılıkta önemli bir rol oynamaktadır. Pasifik Eurasia'da bu bilinçle ülkemizin demiryolu hattının iyileştirilmesine ve gelişmesine yönelik projeleri geliştirmekte ve hem yurt içi hem de yurt dışı iş birlikleri ile çözüme yönelik süreçleri yürütmektedir. Demiryolunun yanı sıra havayolu ve denizyolu taşımacılığı konusunda da yatırımlarımız hız kazanmış olup;

Şirket'in faaliyetleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

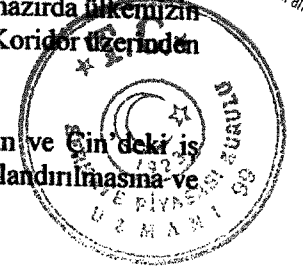
Demiryolu Taşımacılığı:

Pekin'den başlayarak Türkiye'den geçerek Avrupa'ya ulaşan Orta Koridor, Bakü – Tiflis - Kars hattı üzerinden Çin'e giden ihracat trenleri ile uluslararası ticarete önemli rol oynamaktadır. Trenler Avrupa'dan Marmaray'ı kullanarak geçmektedir. Şirket'in bu bölgedeki amacı halihazırda ülkemizin Kuzey Koridoru üzerinden taşınmakta olan yıllık 12 bin blok trenin % 30'unu Orta Koridor üzerinden taşıyabilme hedefine katkı sağlayacak yatırımlar yapmaktır.

Şirket Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Kırgızistan ve Çin'deki iş ortaklarıyla demiryolu taşıma anlaşmaları imzalayarak tarihi İpekyolu hattının canlandırılmasına ve kullanılmasına onayak olmuştur.



Handwritten signatures of three individuals.



Rusya - Ukrayna savaşı nedeni ile Rusya üzeri tüm taşımaların Kuzey ve Orta Koridor'a inmesi nedeni ile bu hatlar üzerinde taşıma hacmi artış, zaman zaman ve belli lokasyonlarda bu yüklerin sebep olduğu yığılmalar olmuştur. Şirket'in Kars'da yapmış olduğu terminal yatırımları sayesinde, bölge ülke demiryolları yetkili firmaları ile imzaladığı anlaşmalar çerçevesinde yüklerin mevcut koşullarda asgari sürelerle taşıma / aktarma işlemlerinin yapılmasına ve hattın açık kalmasına katkı sağlamaktadır.

2019 yılından bu yana BTK demiryolu hattı üzerinden daha önce denizyolu ile taşınmakta olan rulo sac ve kütük demir taşımaları yapılmaya başlanmıştır.

Şirket Avrupa'nın en büyük demiryolu taşımacılığı yapan firmalarından Rail Cargo ile partner olup; Avrupa - Köseköy güzergahında günde en az her biri 950 ton ve 18 vagon dan oluşan 3 blok tren taşıması gerçekleştirilmektedir.

Denizyolu Taşımacılığı:

2022 yılı üçüncü çeyreğinde hizmet vermeye başladığımız denizyolu taşımacılığında toplamda 27.600 ton insani yardım taşıması gerçekleştirilmiştir.

. Şirket ülkemizin ihracatının artışına katkıda bulunurken, dünya ölçeğindeki şirketler ile iş birliğini arttırmak ve sektörde kendisine sağlam bir yer edinmek için çalışmaktadır.

Havayolu Taşımacılığı:

Pasifik Eurasia Ekim 2021'de Havayolu Kargo Departmanı için ilk adımları atmıştır. Süreç planlamasından sonra kurulma çalışmalarına başlanmış olup, IATA (International Air Transport Association) belgesi 28.07.2022'de teslim alınmıştır. Bunu takiben Sivil Havacılık Yetki Belgesi Yetkili Acente Sertifikasız 19.10.2022 tarihi itibarıyla alınmış ve ilgili tüm evrak ve yetki süreçleri tamamlanmıştır.

Türkiye içerisinde Ankara, İstanbul ve İzmir Bölge Müdürlüklerinin kurulması ile tüm Türkiye de ihracat ve ithalat merkezlerine ulaşılması, özellikle Türk Cumhuriyetleri'ndeki (Kazakistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Özbekistan ve Azerbaycan) mevcut güçlü iş birlikleri yanında dünya çapında dahil olunan küresel ağ ve topluluklar sayesinde Şirket'in pazar payının yeni hedefleri doğrultusunda büyütülmesi için gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

Rakipler hakkında açıklama

Demiryolu:

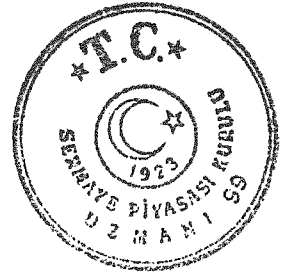
BTK hattı:

Bu hatta yapılan taşımaların ağırlık bazında dağılımı Şirket ile rakipleri arasında karşılaştırmalı olarak aşağıda belirtilmiştir.



Handwritten signatures and initials.

02 Haziran 2023



Handwritten signature and stamp of SERMAYE PİYASASI KURULU.

Havayolu

Şirket bu pazardan azami pay alabilmek üzere organizasyonel yapılanması ve pazarlama faaliyetlerini hızla sürdürmektedir. Havayolu taşımacılığında pazarın gerekli yatırımlar ve organizasyon sonrasında önümüzdeki beş yılın sonunda yaklaşık 8.500 ton taşımayı ve % 4 pazar payı almayı hedeflemektedir. Rakipler ve pazar payları aşağıdaki gibidir:

	2022 (ton)	%
Rakip 1	12.811	5,42
Rakip 2	12.275	5,2
Rakip 3	7.132	3
Rakip 4	6.769	2,88
Diğer	197.400	83,5
Toplam*	236.300	100

*Kaynak: LATA kargo verileri

Şirket'in Avantaj ve Dezavantajları

Şirket'in pazardaki konumunu koruması ve büyüme stratejisini sürdürebilmesi açısından Şirket'i öne çıkaran avantajları ve dezavantajları aşağıda sunulmuştur:

A. Şirket'in Avantajları

TITR Asil üyeliği

Casca+ Üyeliği

Türkiye'nin konumundan kaynaklanan Çin - Avrupa hattında önemli konum avantajı,

Güzergâh üzerindeki ülkeler demiryolları ve / veya yetkili taşımacılık firmaları ile yapılan ikili taşıma anlaşmaları,

Güzergâh üzerindeki ülkeler demiryolları ve / veya yetkili taşımacılık firmaları ile yapılan ikili konteyner kullanım/depolama anlaşmaları,

Demiryolu taşımacılığı alanında müşteri portföyü ve farklı ülkeler ile iş birliği çeşitliliğinden kaynaklı potansiyeli diğer taşıma modlarında kullanarak multimodal ve intermodal taşıma yapabilme kabiliyeti,

Kapıdan kapıya taşıma yapabilme kabiliyeti,

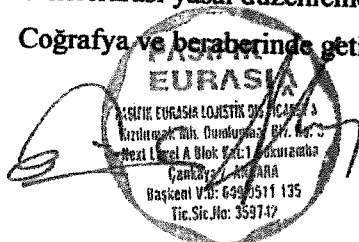
Müşterilerin ihtiyaçlarına her taşıma modundaki çözüm imkanları ile cevap verilebilmesi,

B. Şirket'in Dezavantajları

Ülkemizde sınırlı demiryolları yük taşıma kapasitesinin mevcut olması,

Ülkelerarası yasal düzenlemelerdeki değişiklikler,

Coğrafya ve beraberinde getirdiği iklimsel olaylar,



B. E.



02 Haziran 2023

ALKYATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

7.2.2. İzahnamede yer alması gereken finansal tablo dönemleri itibarıyla ihracçının net satış tutarının faaliyet alanına ve pazarın coğrafi yapısına göre dağılımı hakkında bilgi:

Şirket'in dönemler itibarıyla yurtiçine ve yurtdışına yaptığı net satışların dağılımı aşağıdaki gibidir:

HASILAT	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 01.01.- 31.12.2022	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 01.01.- 31.12.2021	Özel Bağımsız Denetimden Geçmiş 01.01.- 31.12.2020
Yurtiçi satışlar- Lojistik hizmet gelirleri	20.456.917	4.117.800	6.738.338
Yurtiçi satışlar- Konteyner satışı	-	1.149.142	424.562
Yurtdışı satışlar- Lojistik hizmet gelirleri	457.185.239	266.492.314	49.233.587
Yurtdışı satışlar- Konteyner satışı	61.766.626	28.825.226	516.212
Satıştan iadeler (-)	(5.999.463)	(4.733.446)	(242.648)
	533.409.319	295.851.036	56.670.051

Şirket'in dönemler itibarıyla yurtdışına yaptığı net satışların % 80'i BTK hattı, % 20'si Avrupa hattından oluşmaktadır.

7.3. Madde 7.1.1 ve 7.2.'de sayılan bilgilerin olağanüstü unsurlardan etkilenme durumu hakkında bilgi:

Şirket'in Risk Faktörleri haricinde başka bir unsur bulunmamaktadır.

7.4. İhracçının ticari faaliyetleri ve karlılığı açısından önemli olan patent, lisans, sınai-ticari, finansal vb. anlaşmalar ile ihracçının faaliyetlerinin ve finansal durumunun ne ölçüde bu anlaşmalara bağlı olduğuna ya da yeni üretim süreçlerine ilişkin özet bilgi:

Şirket'in markası "Pasifik Eurasia" olarak 23.11.2020 tarihinde tescil edilmiştir.

7.5. İhracçının rekabet konumuna ilişkin olarak yaptığı açıklamaların dayanağı:

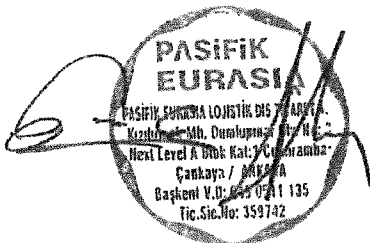
İhracçının rekabet konumuna ilişkin yapmış olduğu açıklamalar Şirket yönetiminin görüş ve kanaatine dayanmaktadır.

7.6. Personelin ihracçıya fon sağlamasını mümkün kılan her türlü anlaşma hakkında bilgi:

Yoktur.

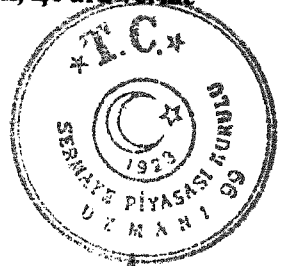
7.7. Son 12 ayda finansal durumu önemli ölçüde etkilemiş veya etkileyebilecek, işe ara verme haline ilişkin bilgiler:

Yoktur.



Handwritten signatures and initials.

02 Haziran 2023



Handwritten signature and stamp of the Ministry of Trade.

8. GRUP HAKKINDA BİLGİLER

8.1. İhraççının dahil olduğu grup hakkında özet bilgi, grup şirketlerinin faaliyet konuları, ihraççıyla olan ilişkileri ve ihraççının grup içindeki yeri:

Şirket'in ana ortaklarının sahip olduğu başta Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş. ve Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. olmak üzere diğer şirketlere ilişkin bilgiler aşağıdadır.

Firma	Sermaye TL	Faaliyet Alanı	Sermayedeki Payları %		
			Fatih Erdogan	Abdulkerim Firat	Mehmet Erdogan
Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş.	184.994.990,00	İnşaaî Faaliyetler	33,34	33,33	33,33
Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş.	1.063.872.489,60	Gayrimenkul projeleri geliştirme, pazarlama ve satış	22,29	22,29	22,29
Pasifik Eurasia Terminal Hizmetleri Tic. A.Ş.	200.000,00	Taşımacılığı destekleyici faaliyetler (elleçleme, depolama, v.b.)	33,34	33,33	33,33
Pasifik Tesis Yönetim A.Ş.	50.000,00	Entegre tesis yönetimi hizmetleri	33,34	33,33	33,33
Merkez Ankara Gayrimenkul Yat. İnş. A.Ş.	60.000,00	İnşaaî Faaliyetler	33,34	33,33	33,33
Pasifik Donanım ve Bilgi Teknolojileri A.Ş.	1.000.000,00	Bilgi teknolojileri hizmetleri	33,34	33,33	33,33

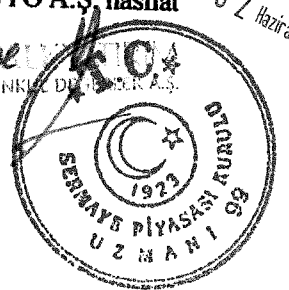
Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş. 2008 yılında kurulmuş olup, Next Level Ankara, Next Level Çayyolu gibi Ankara'da önemli projelere imza atmış, modern ve yenilikçi projeler geliştirmiştir. Bunun yanı sıra Türkiye'nin çeşitli şehirlerinde taahhüt projeleri tamamlamıştır. Şirket, Pasifik Merkez, Pasifik Levent, Pasifik Göktürk, Pasifik Kemerburgaz Adi ortaklıklarının % 1 hissesine sahiptir. Adi ortaklıkların ana yüklenicisi konumunda grubun tüm inşaaî faaliyetleri bu şirket kanalıyla yürütülmektedir.

Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. ise 2021 yılında halka arz edilmiş olup, şirketin proje geliştirme konusundaki deneyimini, vizyoner bakış açısını İstanbul'da aldığı önemli projeler ile çeşillendirmiş, İstanbul'un en önemli lokasyonunda Beşiktaş Ortaköy Emlak Konut GYO A.Ş. hasılat



129

129



02 Haziran 2024

paylaşımı ihalesini almış, yine İstanbul'un önemli yerleşim yerlerinin başında gelen Göktürk bölgesinde Eyüpsultan Belediyesinden arsa alımı ihalesini kazanmış, son olarak Emlak Konut GYO A.Ş.'nin Bodrum Türkbükü hasılat paylaşımı ihalesine de en yüksek teklifi sunmuş ve sözleşme imzalama aşamasına gelmiştir. Ankara'da devam eden Merkez Ankara projesi yine Emlak Konut GYO A.Ş. hasılat paylaşımı işidir. Bu işlerin tamamında yukarıda sayılı Adi ortaklıklar kurulmuş olup, Pasifik GYO bu adi ortaklıklarda % 99 pay sahibidir.

8.2. İhraççının doğrudan veya dolaylı önemli bağlı ortaklıklarının dökümü:

Yoktur.

9. MADDİ VE MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR HAKKINDA BİLGİLER

9.1. Maddi duran varlıklar hakkında bilgiler:

9.1.1. İzahnamede yer alması gereken son finansal tablo tarihi itibarıyla ihraççının finansal kiralama yolu ile edinilmiş bulunanlar dahil olmak üzere sahip olduğu ve yönetim kurulu kararı uyarınca ihraççı tarafından edinilmesi planlanan önemli maddi duran varlıklara ilişkin bilgi:

Şirket'in yasal merkezi Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı (Eskişehir Yolu) No:3 Next Level A Blok 1. Kat No:1 06520 Söğütözü / Çankaya ANKARA'dır.

Şirket'in 2020-2021-2022 dönemlerine ilişkin maddi duran varlıklarının net defter değeri aşağıdaki gibidir:

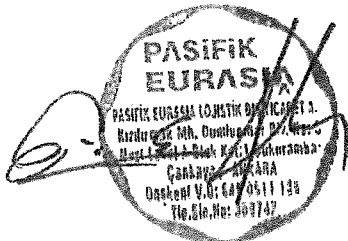
Maddi Duran Varlıklar	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Tesis, Makine ve Cihazlar	528.500	2.172.729	1.867.472
Taşıtlar	778.734	1.168.916	2.496.865
Demirbaşlar	535.794	746.817	685.890
Diğer Duran Varlıklar	-	171.682	143.805
Yapılmakta Olan Yatırımlar*	-	-	154.493.722
Toplam	1.843.028	4.260.144	159.687.754

(*) Şirket 2022 yılında idari faaliyetlerinde kullanmak üzere Merkez Ankara projesinden 32 adet bağımsız bölüm satın almıştır.

Aşağıdaki tabloda, Şirket'in yatırım amaçlı sahip olduğu gayrimenkullerin detayları gösterilmiştir.

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller	-	-	41.763.595

Yatırım amaçlı gayrimenkuller Merkez Ankara projesinden satın alınan 10 adet bağımsız bölümden oluşmaktadır.



Handwritten signatures and initials.

