

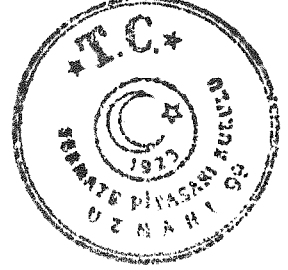
41/HA-654

İzahname

[Signature]
MENKUL. DESERLIK A.S.

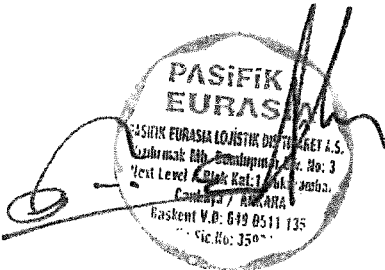
GELECEĞE YÖNELİK AÇIKLAMALAR

Bu izahname, “düşünülmektedir”, “planlanmaktadır”, “hedeflenmektedir”, “tahmin edilmektedir”, “beklenmektedir” gibi kelimelerle ifade edilen geleceğe yönelik açıklamalar içermektedir. Bu tür açıklamalar belirsizlik ve risk içermekte olup sadece izahnamenin yayım tarihindeki öngörülerini ve beklentileri göstermektedir. Birçok faktör, ihracının geleceğe yönelik açıklamalarının öngörülenden çok daha farklı sonuçlanmasına yol açabilecektir.



02 Haziran 2023

[Handwritten signatures]



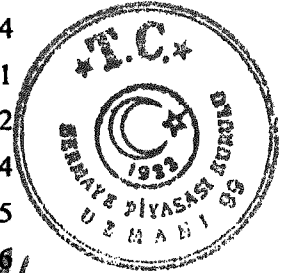
[Handwritten signature]
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

İÇİNDEKİLER

GELECEĞE YÖNELİK AÇIKLAMALAR	2
KISALTMA VE TANIMLAR	5
I. BORSA GÖRÜŞÜ	10
II. DİĞER KURUMLARDAN ALINAN GÖRÜŞ VE ONAYLAR	10
1. İZAHNAMENİN SORUMLULUĞUNU YÜKLENEN KİŞİLER	11
2. ÖZET	13
3. BAĞIMSIZ DENETÇİLER	64
4. SEÇİLMİŞ FİNANSAL BİLGİLER	65
5. RİSK FAKTÖRLERİ	68
6. İHRAÇÇI HAKKINDA BİLGİLER	89
7. FAALİYETLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER	98
8. GRUP HAKKINDA BİLGİLER	129
9. MADDİ VE MADDİ OLMAYAN DURAN VARLIKLAR HAKKINDA BİLGİLER 130	
10. FAALİYETLERE VE FİNANSAL DURUMA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER	133
11. İHRAÇÇININ FON KAYNAKLARI	142
12. ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME, PATENT VE LİSANSLAR	145
13. EĞİLİM BİLGİLERİ	145
14. KAR TAHMİNLERİ VE BEKLENTİLERİ	146
15. İDARİ YAPI, YÖNETİM ORGANLARI VE ÜST DÜZEY YÖNETİCİLER	146
16. ÜCRET VE BENZERİ MENFAATLER	153
17. YÖNETİM KURULU UYGULAMALARI	153
18. PERSONEL HAKKINDA BİLGİ	155
19. ANA PAY SAHİPLERİ	156
20. İLİŞKİLİ TARAFLAR VE İLİŞKİLİ TARAFLARLA YAPILAN İŞLEMLER HAKKINDA BİLGİLER	158
21. DİĞER BİLGİLER	159
22. ÖNEMLİ SÖZLEŞMELER	164
23. İHRAÇÇININ FİNANSAL DURUMU VE FAALİYET SONUÇLARI HAKKINDA BİLGİLER	164
24. İHRAÇ VE HALKA ARZ EDİLECEK PAYLARA İLİŞKİN BİLGİLER	166
25. HALKA ARZA İLİŞKİN HUSUSLAR	174
26. BORSADA İŞLEM GÖRMEYE İLİŞKİN BİLGİLER	211
27. MEVCUT PAYLARIN SATIŞINA İLİŞKİN BİLGİLER İLE TAAHHÜTLER	212
28. HALKA ARZ GELİRİ VE MALİYETLERİ	214
29. SULANMA ETKİSİ	215
30. UZMAN RAPORLARI VE ÜÇÜNCÜ KİŞİLERDEN ALINAN BİLGİLER	216

PASİFİK

ŞİRKİ EKİNASI LOJİSTİK DİŞ. TİC. A.Ş.
Nispetiye Mah. - Beşiktaş / İST. No: 3
Yeni Levent Blok Kat: 10. Kat
Etiler / Beşiktaş / İstanbul
Tic. Sic. No: 350771

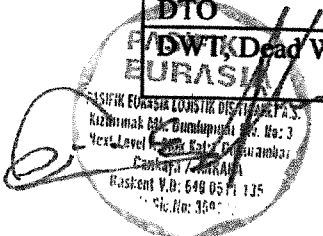


YATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

02 Haziran 2023

KISALTMA VE TANIMLAR

A.Ş.	:	Anonim Şirket
AB	:	Avrupa Birliği
ABD Doları, \$, USD	:	Amerika Birleşik Devletleri'nin resmi para birimi
ADY	:	Azerbaycan Demir Yolları
AFAD	:	Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
Aracı Kurumlar	:	Konsorsiyum Üyeleri
Aracılık ve Konsorsiyum Sözleşmesi, AKS	:	Şirket paylarının halka arzına aracılık edilmesi, aracılığın türü ve kapsamı, aracılık komisyonu ve masrafları ve halka arza satış usulü ve dağıtımına ilişkin hususların düzenlenmesi amacıyla Konsorsiyum Lideri, Şirket, Halka Arz Edenler ve Konsorsiyum Üyeleri arasında akdedilen sözleşme
Avro, EUR, Euro, €	:	Avrupa Birliği'nin, Avrupa Ekonomik ve Parasal Birliği'ne ilişkin mevzuatı kapsamında, "Euro"yu resmi para birimi olarak kabul eden Avrupa Birliği üyesi devletlerin ve Avrupa'da bulunan Avrupa Birliği üyesi olmayan bazı diğer devletlerin resmi para birimi
B Grubu	:	Şirket Esas Sözleşmesi uyarınca tanımlanan B Grubu payları ifade etmektedir.
BİST, Borsa, Borsa İstanbul, BİAŞ	:	Borsa İstanbul A.Ş.
BSMV	:	Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi
BTK Hattı, BTK	:	Bakü - Tiflis - Kars Demiryolu'nun kısa adı. Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'yi doğrudan birbirine bağlayan bölgesel demiryolu hattı
CASCA+	:	TCDD'nin ve Şirketimiz'in de üye olduğu Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Türkmenistan-Özbekistan-Kırgızistan Orta Asya, Güney Kafkasya ve Anadolu (Central Asia, South Caucasus and Anatolia) birliği
CIM	:	Türkiye ve Avrupa'da demiryolu taşımalarında kullanılan Taşıma Belgesi
CIM / SMGS	:	Türkiye ve Avrupa'da kullanılan taşıma belgesi ile Orta Asya Ülkeleri ve Rusya taşımalarında kullanılan taşıma belgesini tek bir belge haline getiren ortak taşıma belgesi
COTIF	:	Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme
Covid-19	:	11 Mart 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak sınıflandırılan salgın
COTIF C	:	Uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin sözleşme-Ek C
Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği, ÇED Yönetmeliği	:	25 Kasım 2014 tarih ve 29186 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği
Denetimden Sorumlu Komite	:	Şirket'in Denetimden Sorumlu Komitesi
Depolama	:	Belirli nokta / noktalardan gelen ürünlerin / yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta / noktalara gönderilmek üzere hazırlanması
DSÖ	:	Dünya Sağlık Örgütü
DTÖ	:	Dünya Ticaret Örgütü
DWT, Dead Weight Ton	:	Uluslararası deniz ticaretinde bir ölçü birimi olarak kullanılan kavram. Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham



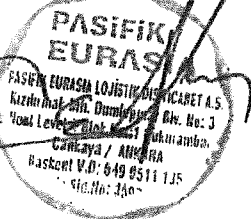
Handwritten signature and initials.

Handwritten signature and initials.

Handwritten signature and initials.



		yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamını ifade eder.
EFTA	:	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
Elleçleme	:	Malzeme boşaltma, mal kabul, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajma, yükleme vb. işlemler
Esas Sözleşme	:	Şirket'in esas sözleşmesi
FAVÖK	:	Faiz, amortisman ve vergi öncesi kar
Grup	:	Şirket, Bağlı Ortaklık ve İlişkili Şirketler
GSYF	:	Girişim Sermayesi Yatırım Fonu
GSYH	:	Gayri safi yurt içi hasıla
Gümrük Kanunu	:	04 Kasım 1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4458 sayılı Gümrük Kanunu
Gümrükleme	:	Eşya ve malların ülke sınırlarından giriş ve çıkışlarında denetimlerinin yapılması ve vergilendirilmesi
Halka Arz Edenler	:	Fatih Erdoğan, Abdülkerim Fırat, Mehmet Erdoğan'ı ifade etmektedir.
Halka Arz Edilen Paylar	:	Şirket tarafından sermaye artırımını suretiyle ihraç edilecek 18.000.000 TL nominal değerli 18.000.000 adet B grubu Şirket payları ile Şirket mevcut ortaklarından Fatih Erdoğan'a ait olan ve ortak satışı yoluyla halka arz edilen 5.333.334 TL nominal değerli 5.333.334 adet B grubu paylar, Abdülkerim Fırat'a ait olan ve ortak satışı yoluyla halka arz edilen 5.333.333 TL nominal değerli 5.333.333 adet B grubu paylar ve Mehmet Erdoğan'a ait olan ve ortak satışı yoluyla halka arz edilen 5.333.333 TL nominal değerli 5.333.333 adet B grubu paylar olmak üzere toplam 34.000.000 TL nominal değerli 34.000.000 adet B grubu paylar%
Hazine ve Maliye Bakanlığı	:	T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı
IATA	:	Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
ISIN	:	Uluslararası Menkul Kıymet Tanımlama Numarası
ISO	:	Uluslararası Standartlar Organizasyonu
İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik	:	10 Ağustos 2005 tarih ve 25902 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik
KAP	:	Kamuyu Aydınlatma Platformu
Karbon ayak izi	:	Küresel ısınmanın başlıca sorumlusu olarak gösterilen, karbondioksit cinsinden ölçülen, üretilen sera gazı miktarı açısından bireylerin ve şirketlerin doğrudan veya kullandığı ürünlerin üretimi açısından enerji kullanımıyla dünyaya bıraktıkları zarar
KDV	:	Katma Değer Vergisi

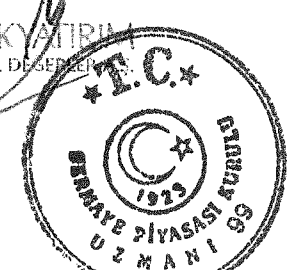


6

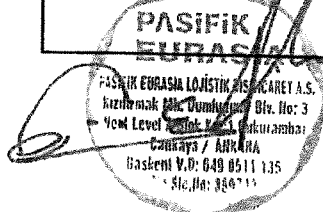
6

6

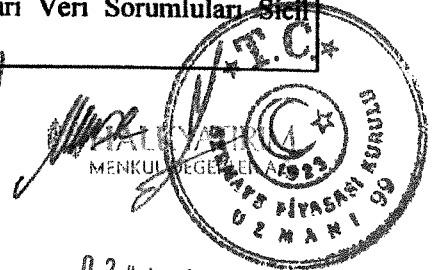
02 Haziran 2023



SWIFT	: Yurt içi ya da yurt dışındaki banka hesaplarına döviz olarak gerçekleştirilen tüm para transferleri yöneten sistem
Şirket, İhraççı, Pasifik Eurasia	: Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.
T.C., Türkiye	: Türkiye Cumhuriyeti
Takasbank	: İstanbul Takas ve Saklama Bankası
TBK	: 4 Şubat 2011 tarih ve 27836 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TCDD Taşımacılık A.Ş.	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Anonim Şirketi
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
Terminal	: Yükün toplanarak konsolide edildiği, diğer ulaşım türlerinden herhangi birine (demiryolu / denizyolu / havayolu) aktarma işleminin ve/veya katma değer faaliyetinin (elleçleme v.b.) yapıldığı ve yükün dağıtım sistemine aktarıldığı yer
TEU	: Bir adet yirmilik konteynere eş değer birim anlamına gelmektedir.
TFRS	: Türkiye Finansal Raporlama Standartları
TITR	: TCDD'nin ve Şirketimiz'in de üye olduğu Trans Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı (Trans-Caspian International Transport Route) birliği
Ticaret Bakanlığı	: T.C. Ticaret Bakanlığı
TL	: Türk Lirası
TTK	: 14 Şubat 2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TTSG, Sicil Gazetesi	: Türkiye Ticaret Sicil Gazetesi
Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun	: 28 Kasım 2013 tarih ve 28835 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
Türk Ceza Kanunu	: 12 Ekim 2004 tarih ve 25611 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development). Birleşmiş Milletler tarafından, kalkınmakta olan ülkelerde iktisadi büyümeyi ve kalkınmayı hızlandırmak maksadı ile kurulmuştur.
Vagon	: Lokomotifin arkasına takılan, yük ve yolcu taşımakta kullanılan demiryolu aracı
Vergi Usul Kanunu	: 10 Ocak 1961 tarih ve 10703 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 213 sayılı Vergi Usul Kanunu
Veri Sorumluları Sicil, VERBİS	: Kişisel Verilerin Korunması Kanunu uyarınca kişisel verileri işleyen gerçek ve tüzel kişilerin, veri işlemeye başlamadan önce kaydolmak zorunda oldukları Veri Sorumluları Sicil Bilgi Sistemi

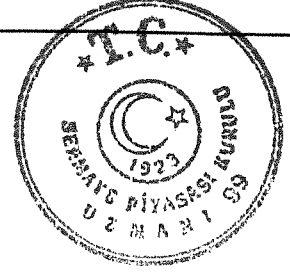


[Handwritten signatures and initials]



02 Haziran 2023

Veri Sorumlusuna Başvuru Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ	:	10 Mart 2018 tarih ve 30356 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Veri Sorumlusuna Başvuru Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ
Yatırımcı İlişkileri Birimi	:	Şirket ile yatırımcılar arasındaki iletişimi sağlayan birim
YBBO	:	Yıllık Bileşik Büyüme Oranı
Yeşil Mutabakat	:	Tam adı AB Yeşil Mutabakatı olan bu anlaşma, Avrupa’nın 2030 yılına kadar karbon salınımlarını % 55 oranında azaltma ve 2050 yılına kadar dünyanın ilk karbon-nötr kıtası olma hedefini pekiştiren bir stratejiler bütünü



02 Haziran 2023



[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

I. BORSA GÖRÜŞÜ

Borsa İstanbul A.Ş. tarafından SPK'ya gönderilen 14.04.2023 tarih ve 16779 sayılı yazıda;

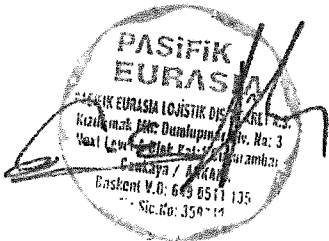
"Kuruluşa iletilecek Borsamız görüşü olarak, halka arz izahnamesinin Kurulunuz tarafından onaylanması durumunda

- 1) Kotasyon Yönergesi'nin 8'inci maddesinin 1'inci fıkrasında yer alan şartlardan (b) bendindeki "Halka arz edilen payların piyasa değeri" ve "Halka arz edilen payların nominal değerinin sermayeye oranı" şartlarını halka arzdan sonra sağlaması koşuluyla Şirket paylarının Yıldız Pazar'da işlem görebileceği,
- 2) Türkiye Katılım Bankaları Birliği Danışma Kurulu tarafından oluşturulan "Pay Senedi İhracı ve Alım-Satım Standardı" ile "Katılım Finans İlkelerine Uygun Faaliyet Gösteren Şirketlerin Belirlenmesinde Esas Alınacak Rehber" dayanak alınarak oluşturulmuş olan ve Şirket tarafından 31/12/2022 tarihli finansal tablo verilerine göre doldurulan "Katılım Finans İlkeleri Bilgi Formu"nda (Form) Şirket tarafından verilen bilgiler dikkate alındığında Şirketin Borsa İstanbul'da işlem görmeye başladığı tarihte BIST Katılım Tüm Endeksinde yer alma şartlarını sağladığının değerlendirildiğinin, endeks değerlendirilmesinde de söz konusu şartları sağlaması halinde ilgili katılım endekslerine dahil edilebileceğinin izahnamede, Formun izahname ekinde yayımlanması,
- 3) Şirket hakkında hazırlanan hukukçu raporunun izahnamenin ekinde yayımlanması,
- 4) Borsa görüşünde, "İşbu Borsa İstanbul A.Ş. Görüşü, Borsa İstanbul A.Ş.'nin vereceği karara dönük herhangi bir taahhüt ya da bağlayıcılık oluşturmamak şartıyla, sadece SPK'nın görüş talebine cevap vermek amacıyla sınırlı olmak üzere mevcut bilgi ve belgeler dikkate alınarak hazırlanmıştır. İşbu Borsa İstanbul A.Ş. görüşüne dayanılarak alınacak kararlar sonucu doğabilecek zararlar nedeniyle Borsa İstanbul A.Ş.'nin herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır." ifadesinin yer alması hususlarının Kurulumza iletilmesine karar verilmiştir."

denilmektedir.

II. DİĞER KURUMLARDAN ALINAN GÖRÜŞ VE ONAYLAR

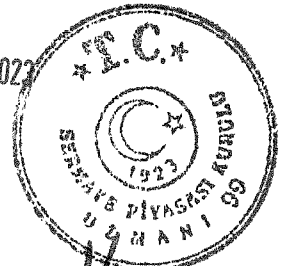
Şirket'in paylarını halka arz etmesi için Kurul ve Borsa İstanbul A.Ş. dışında herhangi bir kurumdan görüş veya onay alınması gerekmemektedir.



B. E.



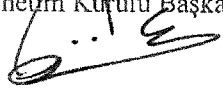
02 Haziran 2023



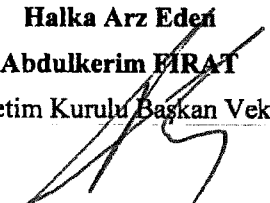
ERKAYATIRIM
MENKİ DEĞERLER A.Ş.

1. İZAHNAMENİN SORUMLULUĞUNU YÜKLENE KİŞİLER

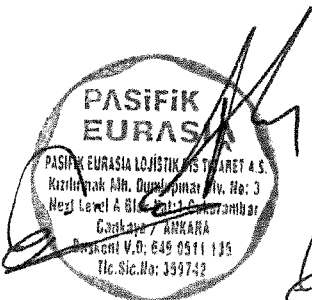
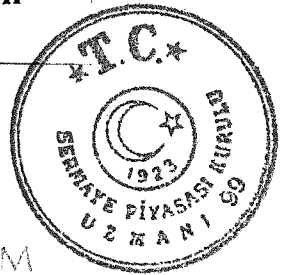
Bu izahname ve eklerinde yer alan bilgilerin, sahip olduğumuz tüm bilgiler çerçevesinde, gerçeğe uygun olduğunu ve izahnamede bu bilgilerin anlamını değiştirecek nitelikte bir eksiklik bulunmaması için her türlü makul özenin gösterilmiş olduğunu beyan ederiz.

İhraççı PASİFİK EURASİA LOJİSTİK DİŞ TİCARET A.Ş. Fatih ERDOĞAN Yönetim Kurulu Başkanı 	Sorumlu Olduğu Kısım: İZAHNAME'NİN TAMAMI
28/04/2023	

Halka Arz Eden Fatih ERDOĞAN Yönetim Kurulu Başkanı 	Sorumlu Olduğu Kısım: İZAHNAME'NİN TAMAMI
28/04/2023	

Halka Arz Eden Abdulkerim FIRAT Yönetim Kurulu Başkan Vekili 	Sorumlu Olduğu Kısım: İZAHNAME'NİN TAMAMI
28/04/2023	

02 Haziran 2023



HALKYATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

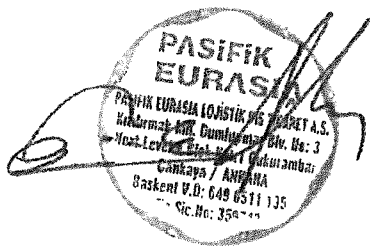
Halka Arz Eden Mehmet ERDOĞAN Yönetim Kurulu Üyesi	Sorumlu Olduğu Kısım:
 28/04/2023	İZAHNAME'NİN TAMAMI

Halka Arza Aracılık Eden Yetkili Kuruluş HALK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.	Sorumlu Olduğu Kısım:
Menevşe ÖZDEMİR DİLİDÜZGÜN Müdür	Zafer MUSTAFAOĞLU Genel Müdür Yardımcısı
 28/04/2023	İZAHNAME'NİN TAMAMI

İzahnamenin bir parçası olan bu raporda yer alan bilgilerin, sahip olduğumuz tüm bilgiler çerçevesinde, gerçeğe uygun olduğunu ve bu bilgilerin anlamını değiştirecek nitelikte bir eksiklik bulunmaması için her türlü makul özenin gösterilmiş olduğunu beyan ederiz.

İmzalı sorumluluk beyanları izahname ekinde yer almaktadır.

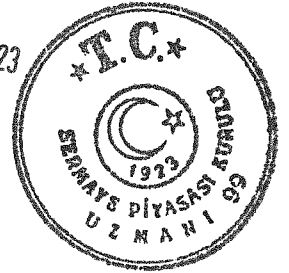
Finansal Tablolar ve İlgili Özel Bağımsız Denetim Raporlarını Hazırlayan Kuruluş	Sorumlu Olduğu Kısım
DENEYİM BAĞIMSIZ DENETİM VE SERBEST MUHASEBECİ MALİ MÜŞAVİRLİK A.Ş. Ad Soyad: Ayhan Çetinkaya Görev: Sorumlu Denetçi	31.12.2020, 31.12.2021, 31.12.2022 Tarihlerinde Sona Eren Finansal Dönemlere Ait Özel Bağımsız Denetim Raporu



02 Haziran 2023





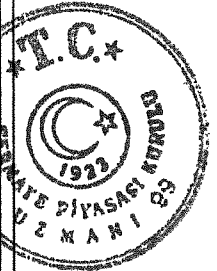


2. ÖZET

A—GİRİŞ VE UYARILAR		
	Başlık	Açıklama Yükümlülüğü
A.1	Giriş ve uyarılar	- Bu özet izahnameye giriş olarak okunmalıdır. - Sermaye piyasası araçlarına ilişkin yatırım kararları izahnamenin bir bütün olarak değerlendirilmesi sonucu verilmelidir. - İzahnamede yer alan bilgilere ilişkin iddiaların mahkemeye taşınması durumunda, davacı yatırımcı, halka arzın gerçekleştiği ülkenin yasal düzenlemeleri çerçevesinde, izahnamenin çevirisine ilişkin maliyetlere yasal süreçler başlatılmadan önce katlanmak zorunda kalabilir. - Özete bağlı olarak (çevirisi dahil olmak üzere) ilgililerin hukuki sorumluluğuna ancak özeti izahnamenin diğer kısımları ile birlikte okunduğu takdirde yanıltıcı, hatalı veya tutarsız olması veya yatırımcıların yatırım kararını vermesine yardımcı olacak önemli bilgileri sağlamaması durumunda gidilir.
A.2	İzahnamenin sonraki kullanımına ilişkin bilgi	İzahnamenin tekrar kullanımını gündeme getirecek herhangi bir husus söz konusu değildir.

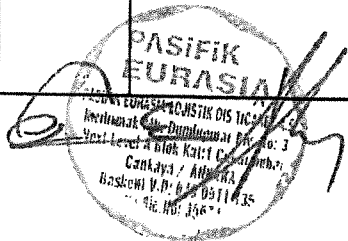
B—İHRAÇÇI		
B.1	İhraççının ticaret unvanı ve işletme adı	Ticaret Unvanı: Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. İşletme Adı: Yoktur
B.2	İhraççının hukuki statüsü, tabi olduğu mevzuat, kurulduğu ülke ve adresi	Hukuki Statüsü: Anonim Şirket Tabi Olunan Mevzuat: T.C. Kanunları Kurulduğu Ülke: Türkiye Adres: Kızılırmak Mah. Dumlupınar Bulvarı Next Level A Blok 1. Kat: No:3 Kat:1 Söğütözü / Çankaya/ Ankara
B.3	Ana ürün/hizmet kategorilerini de içerecek şekilde ihraççının mevcut faaliyetlerinin ve faaliyetlerine etki eden	Pasifik Eurasia'nın faaliyet konusu; Esas Sözleşme'nin 3. maddesinde de belirtildiği üzere, uluslararası demir yolu, hava yolu, kara yolu, deniz yolu ile yük taşımacılığı, uluslararası sularda çoklu taşıma türüne uygun konteynerlerin konteyner gemileriyle taşınması, demir yolu

02 Haziran 2023

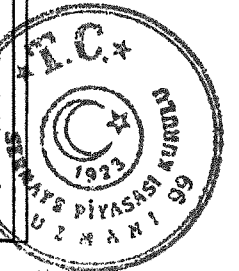


MEVKEK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

	önemli faktörlerin tanımı ile faaliyet gösterilen sektörler/pazarlar hakkında bilgi	taşımacılığıyla ilgili yükün yükleme - boşaltma hizmetleri, demir yolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri, karayolu ile şehirler arası yük taşımacılığı, hava yolu yük nakliyat acentelerinin faaliyetleri, havayolu ile yük taşımacılığı ve tüm bunlara ilişkin terminal hizmetleri yerine getirmektedir. 2013 yılında kurulan Şirket, 2019 yılında faaliyet konusunu değiştirerek; lojistik sektöründeki faaliyetlerine 18.03.2019 tarihinde başlamıştır. Şirket fiili olarak demiryolu taşımacılığı, terminal hizmetleri, karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermektedir. Şirket'in faaliyet gösterdiği taşımacılık / lojistik alanına dair sektör bilgileri ve temel bilgiler aşağıdaki gibidir: Genel Lojistik Kavramları Dünya genelindeki ticaret hacmi, giderek artan oranda küresel ve verimli lojistik ağ alt yapılarının bulunduğu ülkeler arasında gelişmektedir. Bu bakış açısı ile günümüzde lojistiğin önemi gittikçe artmakta ve tüm şirketler tarafından lojistikte farklılık, rekabet avantajı olarak görülmektedir. Gelişen dünyada gittikçe büyüyen ticaret hacmi, lojistik operasyonların (taşıma, depolama, katma değerli diğer işler, paketleme, sigortalama, gümrük yönetimi, stok yönetimi, sipariş yönetimi, gözetim) daha etkin ve verimli yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü ("DTÖ") tarafından düzenli olarak yayınlanan Dünya Hizmet Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH - GDP) raporlarına göre taşımacılık, hizmet sektörü içinde büyük öneme sahip bir alan olarak yerini korumaktadır. DTÖ sekreteryası tarafından hazırlanan listeye göre; işletme, iletişim (haberleşme), inşaat ve mühendislik, dağıtım, eğitim, çevre, finansman ve bankacılık, sağlık, kültür ve spor, turizm ve seyahatin yanı sıra lojistik operasyonlarını da kapsayan Ulaştırma Hizmetlerinin, Hizmet Sektörü içindeki payı yaklaşık olarak % 24 civarındadır. (Kaynak: İstanbul Lojistik Sektör Analizi 2014)
--	---	---



02 Haziran 2023



MENKUL DEĞERLER A.Ş.

([https://www.istka.org.tr/media/42705/% C4% B0stanbul-da-lojistik-sekt% C3% B6r-analizi-raporu.pdf](https://www.istka.org.tr/media/42705/%C4%B0stanbul-da-lojistik-sekt%C3%B6r-analizi-raporu.pdf))

Lojistik;

Lojistik günümüzde; taşıma, depolama, paketleme, gümrükleme, elleçleme, tedarik işlemleri ve pazarlama alt süreçlerini de kapsayan faaliyetler bütünü olarak tanımlanmaktadır.

Lojistik faaliyetler içerisinde en önemli yere sahip olan taşımacılık faaliyetleri, % 40 paya sahiptir. Uluslararası ticaretin ülkelerin ulusal gelirinden aldığı payın artması sonucu; maliyet unsurları arasında yer alan taşımacılık, dolayısıyla lojistik sektörü oldukça önemli hale gelmiştir. Lojistik sektörünün öneminin artmasında teknolojinin hızlı gelişimi, ticari faaliyetlerde müşteri memnuniyetinin ön plana çıkması, ülkelerin ve dolayısıyla uluslararası ticaretin büyümesi gibi nedenler ön plana çıkmaktadır.

(<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1016817>)

Küreselleşme ile beraber uluslararası ticaret hacminin genişlemesi, ülkelerin lojistik kapasitelerinin geliştirmelerini zorunlu hale getirmiştir. Aynı zamanda lojistik faaliyetler, üretim alt yapısında önemli bir yere sahip olduğu için ekonominin büyümede etkisi belirginleşmiştir.

Türkiye, coğrafi konumu itibarıyla Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında yer almaktadır. Söz konusu kıtalara kara, hava, deniz taşımacılığı ile her türlü ticari ürünü taşıyabilecek konumdadır. Bu nedenle 1980'li yıllarda dış ticaretin serbestleşmesiyle başlayan lojistik sektörünün gelişimi, 2000'li yıllara gelindiğinde uluslararası şirketlerle iş birliği içinde olan, yurtdışına bürolar açan ve hizmet kalitesini sürekli artıran dinamik bir sektör haline gelmiştir (T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Uluslararası İşletmecilik Programı, Yüksek Lisans Tezi, Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları, Aslı Uçar, 2007, s. 61).

(<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezDetay.jsp?id=O-1C-Su0RsYsvf-ysqbl-Q&no=9dY0wPX57qfxN4Zj3zsX1A>)

PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK DİST. TİC. A.Ş.
Yatırım, Alın. Bulunduran, Alın. No: 3
Yatırım ve Alın. Blok No: 1, Çankaya, Ankara
Sic. No: 28600
Gözetim V.D. 649 0511 125

02 Haziran 2023



YATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Taşımacılık

Taşımacılık (nakliye); ürünlerin / yüklerin belirli sevk noktalarından alınıp belirli teslim noktalarına belgeli olarak götürülmesi, taşınmasıdır. Ulaştırma ve ulaşım terimleri ile taşımacılık terimi benzer anlama sahip olmasına rağmen, ulaştırma daha ziyade alt yapı yatırımlarına, ulaşım ise yük ve yolcu talebine yönelik terimlerdir. Taşımacılık aynı zamanda insanların taşınması için de kullanılmasına karşılık, işbu İzahname'de yük taşımacılığı kapsamında ele alınmaktadır. Yük taşımacılığı, lojistiğin temel ve genelde en büyük maliyet oluşturan kısmıdır.

Temel taşımacılık sistemleri (modları) aşağıda belirtilmiştir:

- 1) Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- 2) Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- 3) Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- 4) Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- 5) Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- 6) Karma Taşımacılık (Mixed Mode Transportation)

Eğer sadece karayolu taşımacılığı gibi tek modlu taşımacılık yapılıyorsa **unimodal** olarak adlandırılmaktadır.

Karma taşımacılık; Aynı ürün / yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak yapılan taşımacılık şeklidir ve üç farklı uygulama şekli vardır:

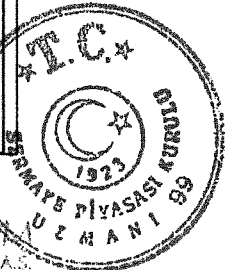
1. Çok Modlu Taşımacılık (Multi-Modal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

2. Intermodal Taşımacılık (Intermodal Transportation): Aynı taşıma aracı veya kabı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde araç veya kap içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tabi

02 Haziran 2023

PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK DİŞ. TİCARİET A.Ş.
Rindımak Cde: Emlakçı Sok. No: 3
3. Kat Kat: Çarşıbaşı
Gaziantep Y.D: 015 0511 135
Kic. No: 350



3. Kombine Taşımacılık (Combined Transportation): Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında kısa mesafeli olmak koşulu ile karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın demir, nehir, kanal veya deniz yolu ile yapıldığı taşımacılık sistemidir.

Amaç; maliyet, hız, güvenilirlik ve hizmet kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır.

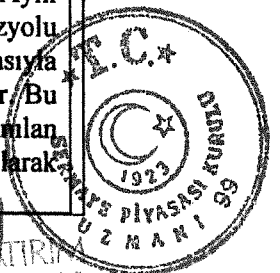
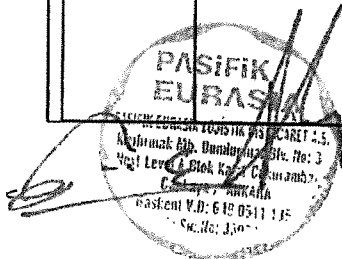
1. Karayolu - Demiryolu Taşımacılığı (Piggyback): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO - LA (Rollende Landstrasse) denilmektedir.

2. Karayolu - Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık olup kombine taşımacılık haline RO-RO (Roll On-Roll Off) denilmektedir.

3. Karayolu - Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking): Aynı sevkiyat kapsamında karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasıyla gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir.

4. Demiryolu - Denizyolu Taşımacılığı: Aynı sevkiyat kapsamında demiryolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılmasına gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemidir. Bu kapsamda genelde demiryolunda kullanılan vagonlar, raylı gemilere (tren feribot) aktarılarak taşınmaktadır.

02 Haziran 2023



MENKUL DEĞERLER A.Ş.

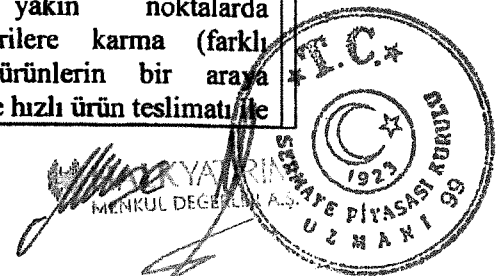
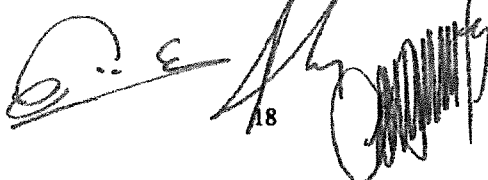
Son yıllarda ise co-modalizmin, hava durumu, grev, sıkışıklık vb. anlık değişen veriler ile bir ağ (network) yapısı altında dinamik olarak yapılmasına “**Senkromodalizm**” denilmektedir. Böylece değişen verilere göre maliyet, süre, mesafe ve / veya karbon ayak izi değerlerinde optimum nokta yakalanmaya çalışılmaktadır.

(lojistik sektor analizi | l.pdf (musiad.org.tr))

Belirli nokta / noktalardan gelen ürünlerin, yüklerin teslim alınıp, belirli bir süre korunup, belirli nokta / noktalara gönderilmek üzere hazırlanmasıdır.

Depolar kullanım amaçlarına bağlı olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:

02 Haziran 2023



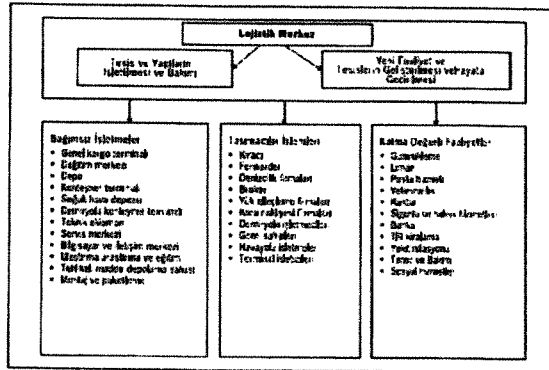
tedarikçiden büyük hacimli sevkiyatı sağlamaya yönelik depolardır.

Toplama Merkezi (Consolidation Center): Tedarikçilere daha yakın noktalarda bulunup; üretim yerlerine, hammadde çeşidi bazında az ama karma ve büyük hacimli sevkiyatı sağlamaya yönelik depolardır.

Aktarma Merkezi (Transshipment Center): Genelde farklı taşıma modları veya aynı taşıma modunda farklı taşıma araçları arasında ürünlerin çoğunlukla istiflenmeden / stoklanmadan aktarıldığı; ürünlerin çok kısa süreli kaldığı depolardır.

Sipariş İşleme Merkezi (Order Fulfillment Center): Genelde internet üzerinden adet bazında satış yapılan sistemlerde, siparişlerin alındığı ve sevk edilmek üzere hazırlandığı depolardır.

Depolar manuel, yarı otomatik veya tam otomatik olarak tasarımlanabilir. Gümrüklü ürünlerin konduğu depolar antrepo (bonded warehouse) olarak adlandırılır.



Lojistik Eğilimleri:

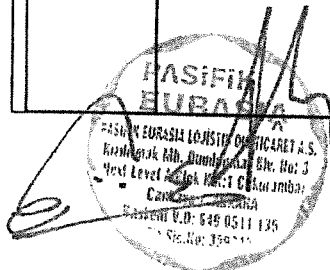
Avrupa Komisyonu tarafından 28.3.2011 tarihinde Brüksel'de yayınlanan yönerge (Avrupa Birliği'nin taşımacılıkta yeni bir kavşak noktasında olduğunu göstermektedir (https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utika_dlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf))

(Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system - Brussels, 28.3.2011).

Söz konusu yönergede:

- Taşımacılıkta Küresellik,
- Uluslararası İş Birliği,
- Entegrasyon Ve
- Ekonomik Büyümenin Önemi

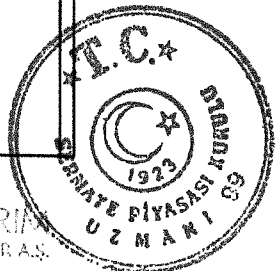
02 Haziran 2023



6.6

19

19



Demiryolunu rekabetçi hale getirebilmek, orta ve uzun mesafeli taşımalardan daha büyük pay

PASIFIK
EURASIA
1981
11/1
11/1

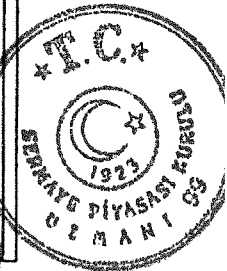
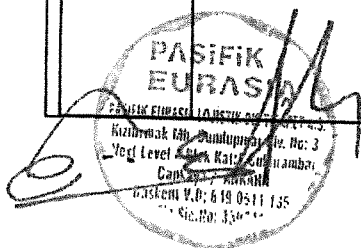
~~MEKATYATIRIM~~
~~MENKUL DEGERLER A.S.~~

Kıyılarda gereksiz trafiğe neden olmadan Avrupa pazarlarına daha fazla ve daha verimli giriş noktalarına gereksinim vardır. Deniz limanları lojistik merkez olarak önemli rol oynarlar, ancak verimli arka alan bağlantıları gerektirirler. Fonksiyon ve kapasitelerinin uygun şekilde belirlenmesi gerekir. Keza iç su yolu taşımacılığı da önem arz etmektedir.

Denizyolu taşımacılığında da küresel anlamda rol oynanmalıdır. Gemi çevresel kirlilik kayıtları tutulmalı, yüksek teknoloji, daha iyi yakıt ve verimli operasyonlar ile emisyonlar düşürülmelidir.

02 Haziran 2023

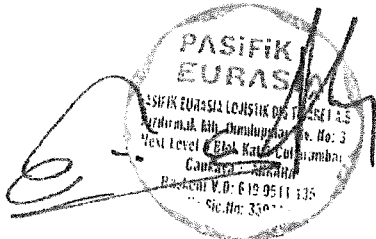
Diğer yandan 2015 yılında imzalanan, “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Demir İpek Yolu ile Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Mühürası”, kapsamında Çin’de



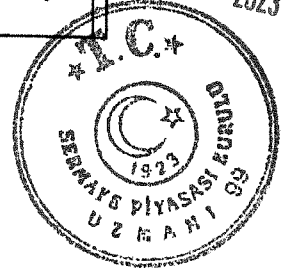
YATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

WALKYATIRIA
MENKUL DECERER A.S.

		taşıma moduna getireceği dinamizm açısından ticari fırsat olarak görülmesi nedeniyle Şirket 2019 yılında uluslararası demiryolu taşımacılığı ve terminal hizmeti vermeye başlamıştır. Uluslararası Demir Yolu Taşımaları: 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 taşımalarda ülkeler kendi sınır kapılarına kadar kendi lokomotifleri ile tren dizisini çekerek, sınır geçişi sonrasında tren dizisini diğer ülkenin lokomotiflerine bırakmaktadır. Vagonlar her ülke geçişlerinde giriş yapılan ülkenin lokomotifleri ile çekilerek yola devam ettirilir. Şirketler, müşterilerine taşıma ücreti teklifi sunabilmek için öncelikle her ülkenin operatörlerinden -ki bu kurum Türkiye'de TCDD'dir- taşıma ücreti teklifi almak zorundadır. Şirket; TCDD ve Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Rusya, Kırgızistan ülkelerinin ilgili kurumlarıyla taşıma ücretine yönelik olarak anlaşmalar yapmıştır. Bu anlaşmalar ile ilgili bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.
--	--	--



Handwritten signatures and initials.



Handwritten signature and stamp of MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Şirket Faaliyetleri:

Şirket'in 2019, 2020, 2021 ve 2022 yılları itibariyle faaliyetleri kapsamında satış tutarlarına ve taşıma hacimlerine ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır:

Satışlar	2019	2020	2021	2022
Yurtdışı Satışlar	3.575.806,00	49.507.151,29	290.584.094,00	512.952.402,00
Yurtiçi Satışlar		7.162.900,00	5.266.942,00	20.456.917,00
Toplam	3.575.806,00	56.670.051,29	295.851.036,00	533.409.319,00

Yıl	Konvansiyonel		Konteyner	
	Vagon Adet	Vagon ton	Konteyner TEU	Konteyner ton
2019	311	25.647	86	1.402
2020	1.121	62.608	7.035	132.048
2021	2.228	134.569	71.368	1.044.320
2022	810	48.670	78.423	1.765.078
Toplam	4.470	271.494	156.912	2.942.848

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.

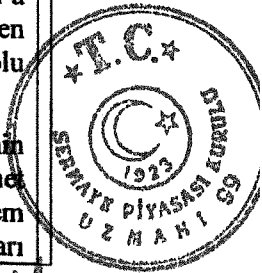
Hava kargo taşımacılığı ile ilgili olarak Temmuz 2022 de IATA belgesi, Ekim 2022 de ise yetkili acente sertifikası alınmıştır. Pazarlama ve operasyon kadrolarımız oluşturulmaya ve bölge yapılanmasının alt çalışmalarının yürütülmesine başlanmıştır.

Denizyolu taşımacılığı alanında ise bu alanda hizmet veren firmalardan uygun tarifeler alınarak bunun pazarlama süreci yürütülmektedir. Diğer yandan açılan ihalelere iştirak edilmekte ve proje yükleri için fiyat teklifleri verilmektedir.

Diğer yandan denizyolu taşımacılığı alanında kadrolar oluşturulmaya başlanmış, şirket olarak AFAD tarafından organize edilen insani yardım malzemelerinin Filistin ve Pakistan'a ulaştırılması için Kasım 2022'de açılan ihale, en uygun teklif verilerek alınmış ve ilk denizyolu taşımaları gerçekleştirilmiştir.

Tüm taşıma modlarında ortak amaç müşterinin kapıdan kapıya kaliteli ekonomik hizmet alabilmesini sağlamaktır. Bu amaçla hem istihdam, hem ekipman ve altyapı yatırımları

02 Haziran 2023



PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK P.A. ŞİRKETİ A.Ş.
Kırtırmak Mh. Cumhuriyeti Sk. No: 3
Nispetiye / Beşiktaş / İstanbul
Tic. Sic. No: 27494
Tic. Sic. No: 27494

PAŞKYNIRIA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

yapılması Şirket'in gelecek planları arasında yer almaktadır.

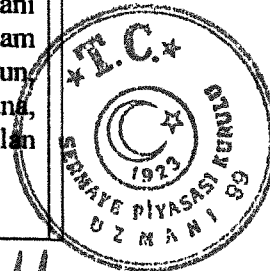
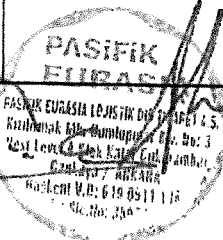
Sözleşmeler

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan TİO Belgesi (Taşıma İşleri Organizatörü Belgesi)
- TCDD BTK Hattı Taşıma Sözleşmesi
- Xian Continental Bridge, ADY Container, KTZ Ekspres, GR Logistics, TCDD ile 6'lı işbirliği Anlaşması
- TCDD ile Blok Tren Taşıma Sözleşmesi ve Forwarder (Taşıma organizatörü) Sözleşmesi,
- Gürcistan Demiryolları - MS Agency Acentelik ve Navlun Sözleşmesi
- ADY Konteyner (Azerbaycan Demiryolları Konteyner Şirketi) Acentelik ve Navlun Sözleşmesi
- Kazakistan Demiryolları KTZ Ekspres ile acentelik ve navlun sözleşmesi
- Avrupa demiryolu taşımaları ile ilgili olarak Avusturya Demiryolları ÖBB kuruluşu olan Rail Cargo Avusturya ile blok ren navlun sözleşmesi
- Rus Demiryolları RZD ile karşılıklı iyi niyet anlaşması ve taşıma sözleşmesi,
- Kaz Rail Kazakistan ile konteyner kullanım sözleşmesi
- Özbekistan Demiryolları Uztemiryul Konteyner JSC ile iyi niyet anlaşması
- Xian Continental Bridge İnt. Log ile işbirliği anlaşması
- DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. ile işbirliği sözleşmesi
- Kırgız Temir Jolu-Kırgızistan ile iyi niyet anlaşması imzalanmış
- ve havayolu faaliyetleri için IATA belgesi alınmıştır.

Terminal Hizmetleri

Bunun yanı sıra ülkemizden yükün en fazla çıkış yapacağı ve varacağı istasyonlarda konteyner yükleme için vinç, stacker, depolama alanı kiralaması vb. gerekli ekipman ve istihdam sağlanmıştır. Kars, Köseköy, Mersin, İskenderun, Başpınar, Biçerovalı - İzmir- Yenice - Adana, Canbaz - Kars istasyonlarında TCDD'den alan kiralaması yapılmıştır.

02 Haziran 2023



HALKİYATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Konteyner Temini

Azerbaycan ve Kazakistan tren operatörleri ile yapılan anlaşmalar kapsamında sağlanmıştır. Şöyle ki ADY, KTZ, Kazz Rail, GR Logistics şirketlerine ait yaklaşık 5.000 konteyner ülkemize giriş yaptığıında Şirket sorumluluğuna bırakılmaktadır. Bunların depolanması, müşterilere sevki ve tahsisi anlaşma gereği Şirket uhdesindedir.

Satış ve Tarife Organizasyonu

Ankara, İstanbul, Mersin, İzmir gibi merkezlerde pazarlama, satış ve tarife belirleme faaliyetleri başlatılmıştır. Bu birimlerde 15 kişi aktif görev yapmaktadır.

Operasyon ve Terminal Hizmetleri Organizasyonu

Ankara'da Merkezi operasyon birimi kurulmuş, her yükün anlık takibi yapılarak müşterilere düzenli bilgi paylaşımı ve süreç yönetimi başlatılmıştır. Terminallerde yükün vagonlardan indirilmesi, depolanması müşteriye nakli için de ekipler oluşturulmuştur. Toplam 28 kişi bu faaliyetlerde görev yapmaktadır.

Veri Tabanı ve Altyapı Sistemi

Gerek pazarlama satış gerek günlük operasyonun ve konteyner stoğunun takibi amacıyla şirket olarak yazılım yatırımı yapılmış, şirket portalı üzerinden iş ve süreç takibi yapılmaktadır.

Yukarıda anlatılan taşıma sürecinde ara taşıma, elleçleme, gümrükleme, yurtiçi navlun, yurtdışı navlun ve varış noktasındaki lojistik desteğin tümü Şirket tarafından sağlanabilmekte olup, müşteri memnuniyeti açısından yükün çıkıştan varışa kadar tüm süreçlerinde (konteyner tedariki dahil) bu hizmetler tek elden sunulabilmektedir.

Sektöre İlişkin Bilgiler:

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 koronavirus pandemisinin etkisi ile geçmiştir. İnsanlık

02 Haziran 2023

PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK
Nispetiye Mah. Osmangazi Cad. No: 3
Kat: 3. Kat Kat: 3. Kat Kat: 3
Etiler V.D: 6180517 125
Sic. No: 250



YATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Covid-19 etkisini karayolu taşımacılığında da olumsuz olarak göstermiştir. 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

**PASIFIK
EURASIA**
PACIFIC EURASIA LOGISTIK DISTRIBUTION A.S.
Gülmamak Mh. Döndümenler No. 8
Kat: 3 Blok Kat: 3 Blok Kat: 3 Blok Kat: 3 Blok
Cankaya / ANKARA
Baskent V.D. 649 0511 135
Tic. Sic. No: 35877

MEKYYATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

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

Pandemi süreci ile başlayan yeni dünya düzeninde lojistik sektörü farklı krizlerle baş etmeye çalışmıştır. 2021 yılında sektörü en fazla yüksek maliyet artışlarına sebep olan konteyner ve küresel tedarik zinciri krizleri zor durumda bırakmıştır. Denizyolu tüm dünyada en çok kullanılan taşıma modu olduğu için dünya ticaretindeki sapmalardan da, pandemi sürecinde oldukça etkilenmiştir. Kuru yük ve tanker taşımacılığından sonra üçüncü sırada gelen konteyner taşımacılığı, küresel mal ticaretinin en çok ihtiyaç duyduğu ve en hızlı büyüyen alanların başında gelmektedir. 2021 yılında konteyner krizi, konteynerlerin hem pahalı hem de erişilemez hale gelmesine sebep olarak global tedarik zinciri krizinin orta yerine oturmuştur. Küresel pazarda konteynerlerin belirli bölgelerde

WALIKYATRIMA
MENKUL DEGEREN A.S.

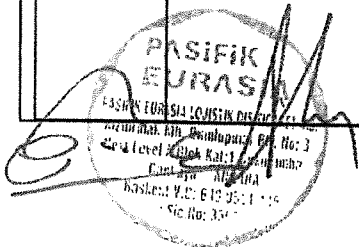
yığılması ve ekipmanların kullanım döngüsüne dahil olmaması, boş konteyner bulunmasını zorlaştırmıştır. Bu süreçte ortalama her yıl % 4 oranında artış gösteren konteyner üretimi de pandemi sürecinde azalmıştır. Küresel olarak konteyner gemilerinin zamanında varış oranları en düşük seviyelerde gerçekleşmiş, ekipman akışı yavaşlamış, konteyner arzı talebe yetişemez hale gelmiştir. Gemiler daha geç varmaya başlayıp, daha geç tahliye edilince teslimatlar gecikmiş ve kriz büyümüştür.

2021 yılında sektörü zor durumda bırakan bir diğer kriz, sert biçimde yükseliş eğilimi gösteren navlun fiyatları olmuştur. Emtia pazarlarındaki talebin normale dönmesi ile taşımacılık hizmetine olan talep artmış, pandemi etkisi aşı sayesinde azalmaya başlayınca mal ve hizmetlere olan talep salgın öncesi düzeye gelmiştir. Pandemide özellikle Doğu - Batı yönündeki gemi seferlerinin iptal edilmesi sebebi ile yüksek miktarlardaki siparişler fabrika ve limanlarda yığılmıştır. Çin'in bu yığılan malları yoğun bir şekilde yüklemeye başlaması Çin çıkışlı tüm navlunlarda tarihi bir artışa sebep olmuştur. Boş konteynerler dünyanın çeşitli yerlerinde birikince konteynerleri tekrar sisteme dahil etmek, ihtiyaç olan yerlere taşımak büyük külfetler yaratmış, bu durum artan navlun fiyatları üzerinden başka bir krize sebep olmuştur. Aynı zamanda artan konteyner ihtiyacı sebebiyle bazı ülkelerde konteynerlerin tahliye edilmemesi sebebiyle hatlar tarafından uygulanan gecikme bedeli tarifelerinin artırıldığı ve serbest sürelerin kısaltıldığı tespit edilmiştir.

Dünyanın dört bir yanında kriz haline gelen, marketlerdeki rafların boş kalmasına kadar uzanan şoför krizi, Avrupa'dan sonra Türkiye'yi de etkilemiştir. Karayolu araç filosu sahibi firmaların Covid-19 pandemisi öncesinde de yaşadığı şoför istihdam edememe problemleri, salgınla birlikte uzun yol şoförü bulunamaması nedeni ile artmış ve lojistik maliyetler daha da yükselmiştir. Şoförlüğün tercih edilmeyen bir meslek haline gelmesi, nedeniyle gelecek yıllarda da bu sorunun devam edeceği öngörülmektedir.

Navlun fiyatlarındaki artışın bir diğer sebebi ise küresel enerji krizidir. Pandemi tedbirlerinin sonlanması nedeni ile beklenenden daha fazla artan enerji talebine yetişmekte arz yetersiz

02 Haziran 2023



30

30

30

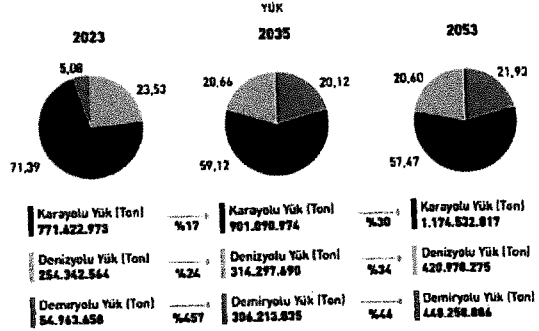
kalınca Avrupa başta olmak üzere küresel piyasalarda doğalgaz ve kömür fiyatları rekor kırmıştır. Çin'de elektrik enerjisi sorunu nedeni ile fabrikalar kısıtlı saatlerde üretim yapmaya başlamış, üretim kapasiteleri düşmüş ve küresel tedarik zincirini büyük ölçüde etkileyen bu durum emtia pazarında artış gösteren talep ile birleştiğinde fiyatları daha da yukarıya çekmeye başlamıştır.

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

Küresel lojistik sektörünün büyüklüğü 2021 yılında 5.9 trilyon Euro iken; 2022 yılında 6.28 trilyon Euro, 2023 yılında 6.57 trilyon Euro olarak gerçekleşmesi öngörülmektedir.

Türkiye'nin Lojistik Sektörüne ve Dış Ticaretine Bakış

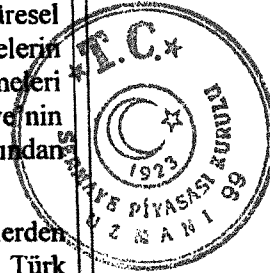
Çevreci (Sürdürülebilir) Senaryo



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 gelmiştir. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde tüm taşıma modlarından faydalanılabilmektedir.

Küresel lojistik sektörünün karşılaştığı krizlerden kendini izole etmesi mümkün olmayan Türk

02 Haziran 2023



PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK A.Ş.
Kızırmamak Bldi. Osmangazi Mah. No: 3
Etiler Kat: 3 Çankaya
Ankara
Tic. Sic. No: 271000
Vergi No: 3410000000000000
Tic. Sic. No: 271000

lojistik sektörü büyük oranda artan gider kalemleri sebebi ile mücadele içerisine girmiştir.

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.

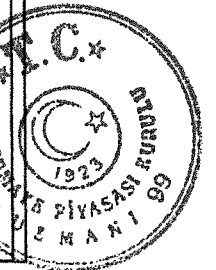
Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında köprü olan Türkiye'nin pek çok ülke için kara, denizyolu, havayolu ve boru hattı geçiş yolu olmasından dolayı, lojistik önemi gittikçe artmaktadır. Zira üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenilebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilir.

Pandeminin olumsuz etkilerinden ülkemiz de etkilenecek aksaklıklar yaşamış olsa da, 2020 yılı itibari ile Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan kimi küresel şirketlerin, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye çevirmesi sonrası ülkemiz avantajlı bir durum elde etmiştir.

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 bekleme sürelerinin azaltılması çok büyük önem arz etmektedir.

2021 yılında Ticaret Bakanlığı "Uzak Ülkeler Stratejisi" ile Türk ihracatının menzilini 8 bin kilometreye çıkarmayı hedeflediğini açıklamıştır. Strateji kapsamında ABD, Brezilya, Çin, Endonezya, Filipinler, Güney Afrika, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Kanada, Malezya,

02 Haziran 2023



PASİFİK
EURASIA

ULUSLARARASI LOJİSTİK
KURUMU
Kızılkaya Mah. Dumlupınar Cad. No: 3
Tercemeciler Çarşısı Kat: Çarşı
Çankaya / ANKARA
Başantı V.B: 0312 811 1136
E: info@pasifik.com.tr

Meksika, Şili, Tayland ve Vietnam olmak üzere 15 uzak ülke belirlenmiştir.

Ülkemizin tedarik zincirinin durumunu, küresel tedarik zincirinden bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. Ancak Türkiye bazı küresel şirketlerin operasyonlarını Türkiye'ye taşımayı değerlendirmesi bakımından avantaj sağlamıştır. 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 başlamıştır. Bu dönemde Türkiye'de toplam taşımacılık faaliyetlerinden % 1'lik paya sahip olan demiryolu ön plana çıkmıştır. Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlanamaması ile Türkiye, küresel ticarete sunduğu alternatif rotaları ile lojistik sektöründe yerini daha da sağlamlaştırmıştır.

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 olmuştur.

1 Mayıs 2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmî Gazete'de, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında 6461 sayılı Kanun yayınlanmıştır. 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 altyapısının işletmesini ve bu altyapının kullanılmasını, kamu

02 Haziran 2023

PASİFİK
EURASIA

Şirket Kuruluşu: 1998
Kazakistan Etki: 2000
Ticari Level: 2000
Gazetesi: 2000
No: 2000

YATIRILMA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demiryolu altyapı işletmeciliği ve demiryolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlamak amaçlanmıştır. Söz konusu kanun kapsamındaki yetkilendirmelere ilişkin usul ve esasları düzenlemek üzere çıkarılan Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği 19 Ağustos 2016 tarihli ve 29806 sayılı Resmi Gazete’de yayınlandı.

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

Türkiye, 1980 yılında imzalanan Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme’ye (COTIF) taraf olan ülkeler arasındadır. Söz konusu sözleşme 27 Mart 1985 tarihli ve 18707 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğu dair Kanun ile Türkiye’de geçerlilik kazanmıştır.

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 Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. 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.

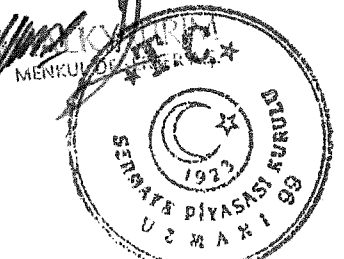
Demiryolu yük taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre daha çevreci, ekonomik ve güvenli bir taşıma türü olması sebebi ile öne çıkmaktadır. Türkiye’nin dış taşımacılığında demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı diğer tüm taşıma türlerinden düşüktür. Pandemi ile beraber demiryolunun payının önceki yıllara göre arttığı görülmektedir.

Ülkemizde demiryolu yük taşımacılığının toplam ithalat içindeki payı 2018 yılı itibarı ile artmaya

02 Haziran 2021

PASİFİK
EURASIA

Resmî Gazete
Kodlama ve Değişiklikler No: 3
2021
Cankaya ANKARA
Baskın Y.D. 29.05.2021
Ek No: 3



başlayarak 2021 yılında % 1,23 olmuştur. Yine ülkemiz toplam ihracatındaki payı ise 2019 yılında artmaya başlayarak, 2021 yılında % 0,74'e ulaşmıştır.

Demiryolu taşımacılığı Covid-19 pandemisinin diğer taşıma modlarına, özellikle karayolu taşımacılığına, olumsuz etkileri dolayısıyla yükselişe geçmiştir. 2020 yılı sonunda demiryolunda taşınan yük miktarı bir önceki yıla göre % 35 oranında artmıştır. Demiryolu ihracat taşımaları özellikle Çin, İran, Gürcistan ve Azerbaycan'da ön plana çıktı, yük ve cevher taşımacılığının yoğun olduğu hatlardan başlanarak tüm hatların dingil basıncının 22,5 tona yükseltilmesi çalışmalarına devam edilerek 2020 yılı itibarıyla hatların % 92'si demiryolu üstyapısı olarak 22,5 tona uygun hale getirilmiştir.

(<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektorumuraporu2021-1654.pdf>)

Pekin'den başlayarak Türkiye'den geçen ve 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 hattından (Sibirya) Avrupa'ya giden yıllık 5.000 blok trenin % 30'nun geçişinin Türkiye'ye kaydırılması için çalışmalar sürmektedir. Bakü - Tiflis - Kars demiryolunu kapasitesinin 2024 yılı sonunda 2 milyon ton / yıl yük taşıyabilir hale getirilmesi amaçlanmaktadır.

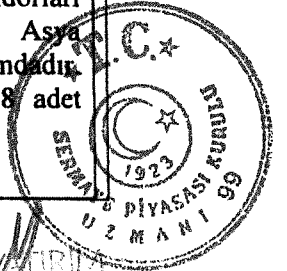
Türkiye ve Avrupa'da demiryolu taşımalarında kullanılan CIM Taşıma Belgesi ile Orta Asya Ülkeleri ve Rusya taşımalarında kullanılan SMGS Taşıma Belgesi'ni tek bir belge haline getiren CIM/SMGS ortak taşıma belgesi; Bakü - Tiflis - Kars (BTK) Orta Koridor demiryolu hattından yapılan demiryolu yük taşımalarında 10 Eylül 2021 tarihi itibarıyla kullanılmaya başlanmıştır.

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:

02 Haziran 2023

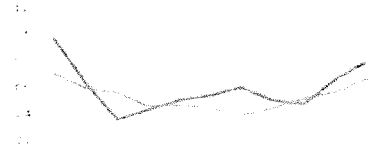
PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK ORTAŞİA LTD. ŞTİ.
Kazım Karabekir Bulvarı, Dumlupınar No: 3
Kat: 1. Kat, Beşiktaş, İstanbul
Cankaya / ANKARA
Başkent V.B: 0312 311 1135
E-Posta: info@pasifik-eurasia.com.tr



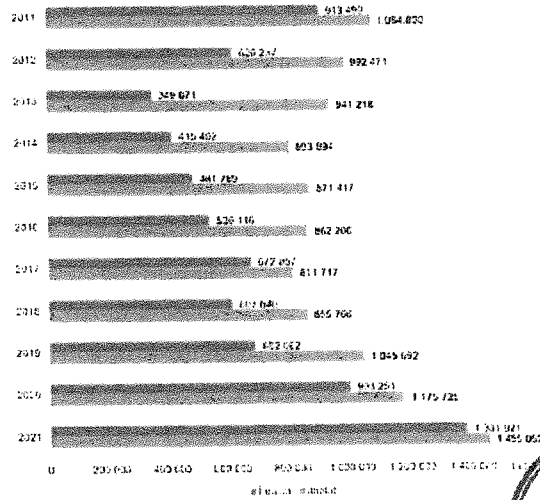
1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi - Orta Koridor
2. EİT Koridorları (ATI, ITI Konteyner Trenleri)
3. TER (Trans European Railway) Projesi
4. TAR (Trans Asian Railway - Unescap) Projesi
5. TEN - T (Trans Europe Network - Transportation)
6. PAN - Avrupa Ulaştırma Ağı
7. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım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

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Demiryolu Taşımacılığının Açıkta Başında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yapılarak hazırlanmıştır.

Açıkta Başında Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

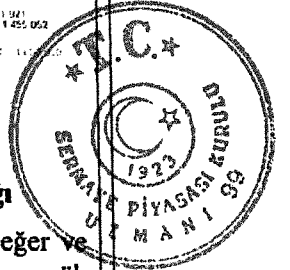


Kaynak: TÜİK verilerinden yapılarak hazırlanmıştır. (Ton)

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

02 Haziran 2023



PASİFİK
EURASIA

PASİFİK EURASIA LOJİSTİK DİJİTAL A.Ş.
Sakarya Cad. No: 5
Etiler Kat: 5. Kat
Çankaya / ANKARA
Tic. Sic. No: 359.119

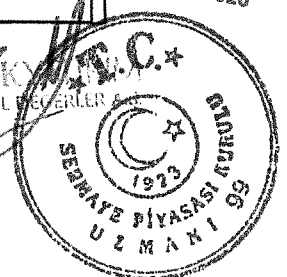
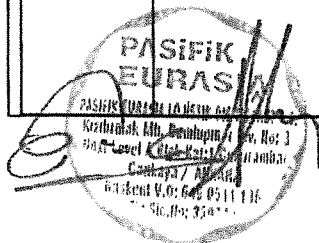
MEKUL DEĞERLER A.Ş.

Karayolu yük taşımacılığına ilişkin usul ve esaslar 2003 yılına kadar 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile belirlenmiştir. 2003 yılında yayınlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetleri bu kanun ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği maddeleri kapsamında gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 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 noktasıdır. Orta Asya, Kafkasya ve Rusya Federasyonu'nu Avrupa'ya bağlayan uluslararası ulaştırma koridorlarının merkezinde yer almaktadır. Türkiye Doğu - Batı eksenindeki coğrafi konum avantajı sayesinde önemini artırmaktadır. Uluslararası karayolu güzergahları aynı zamanda limanlara ve sınır kapılarına da bağlantı sağlamaktadır.

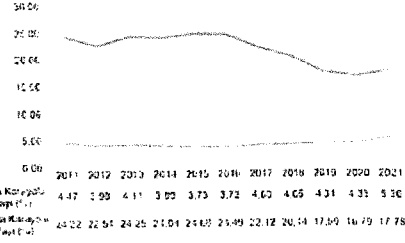
Karayolu taşımacılığı, değer bazında Türkiye'nin dış ticaretinde ikinci sırada yer almaktadır. İhracat taşımalarında en yüksek paya sahip olduğu yıl % 37,60'lık oran ile 2011 yılı olmuştur. İthalatta da karayolu taşımacılığı 2011 yılında % 21,97'lik oran ile 2011 - 2021 döneminde en yüksek paya erişmiştir. Karayolu taşımacılığının payı 2018'deki düşüşün ardından 2019 yılında toparlanmaya başlayarak yükselişe geçmiş olmasına rağmen; özellikle 2020 ve 2021 yıllarında etkili olan Covid-19 salgını sebebiyle karayolu taşımacılığında küresel olarak yaşanan krizin etkisinde kalmıştır. Karayolu taşımacılığı pandemi döneminde payının bir kısmını demiryolu taşımacılığına devretmiştir.

02 Haziran 2023



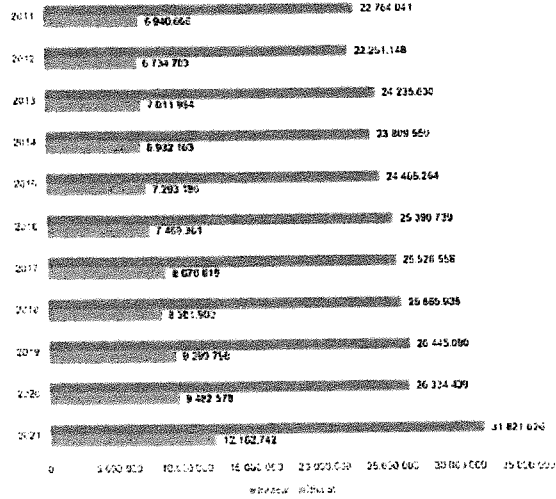
Türkiye'den karayolu ile yapılan ihracatın toplam değeri 2011 - 2021 yılları arasında karayolu ile yapılan ithalatın toplam değerinden hep yüksek olmuştur. 2021 yılında değer bazında uluslararası karayolu taşımacılığında en yüksek değerlere ulaşıldı.

Türkiye'nin Dış Ticaretinde Karayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Ağırlık Bazında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

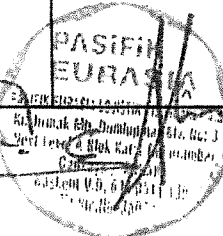
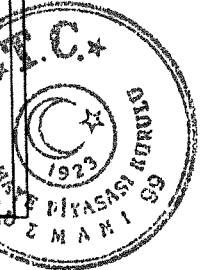


Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır. (Ton)

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, ekonomilerine önemli katkılar sağlamaktadır. Uluslararası Sivil Havaçılık Örgütü'nün (ICAO)

02 Haziran 2023

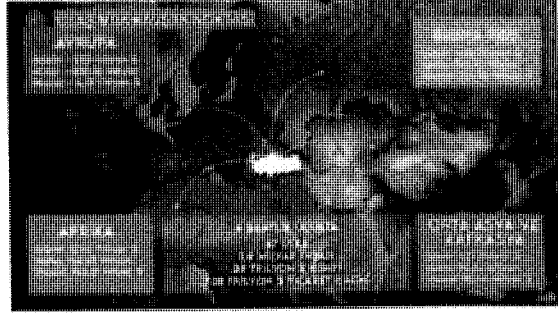


38

MEHMET KATIRMA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

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.

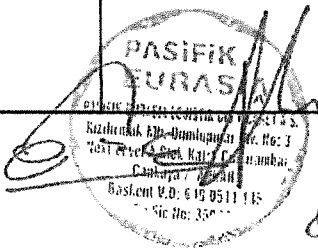
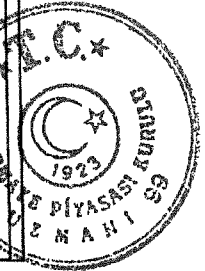
Türkiye: Ulaşımın Kevşak Noktası



Görsel: UAB

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

02 Haziran 2023

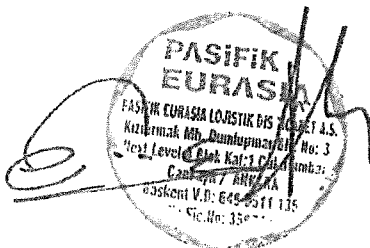
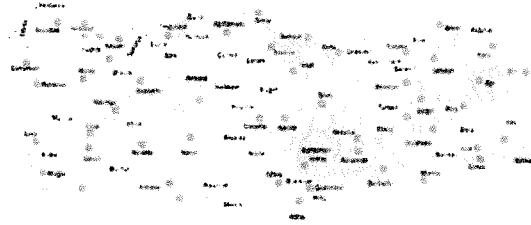


39

HAZIN VE MENKUL DEĞERLER A.Ş.

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 (DHMİ) sivil havacılık sektörünün düzenlenmesinden sorumludur. Sektöre ilişkin mevzuat SHGM tarafından düzenlenmektedir ve lisanslandırma, yetkilendirme ve denetleme gibi fonksiyonlar SHGM tarafından yürütülmektedir. DHMİ, 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 girmiştir. 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.

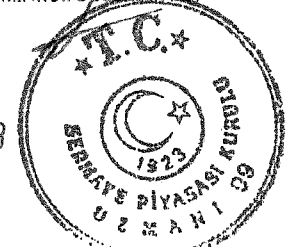
Türkiye'nin Sivil Hava Gümrük Kapıları Haritası



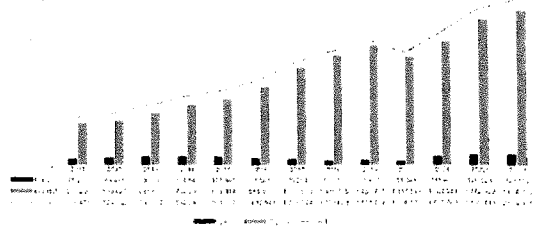
G.E.

Handwritten signature.

Handwritten signature.



Türkiye Genel Havalimanları Yılı Trafik



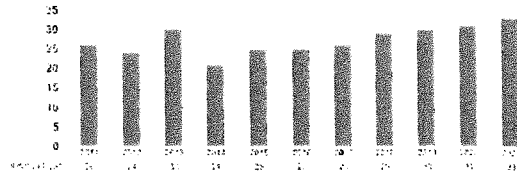
Kaynak: DHMİ (Tan 2021 yılı sonu verileri henüz açıklanmamıştır)

Dünyadaki hava kargo trafiğinin büyük kısmı İstanbul Havalimanı'ndaki yeni hub'a çekilerek, İstanbul'un dünyanın lojistik merkezine dönüşmesini sağlamak amacıyla Ülkemizin en önemli hava kargo taşımacısı olan Turkish Cargo bu konuda önemli yatırımlar yapmaktadır.

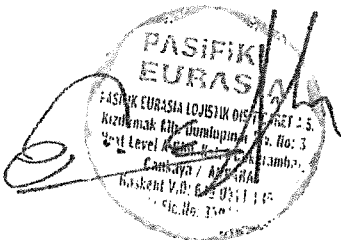
THY A.O.'ya ait yolcu uçağı sayısı 363, kargo uçağı sayısı ise 18'dir. Kargo uçaklarının toplam kargo kapasitesi 1.506.000 kilogramdır. MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş.'ye ait 9 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi 520.000 kilogramdır. ACT Havayolları A.Ş.'ye ait 5 kargo uçağının toplam kargo kapasitesi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

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

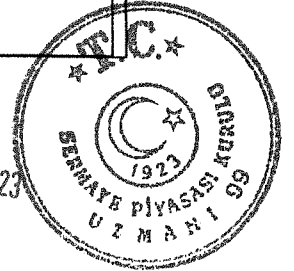
Türkiye'nin Kargo Uçağı Filosu



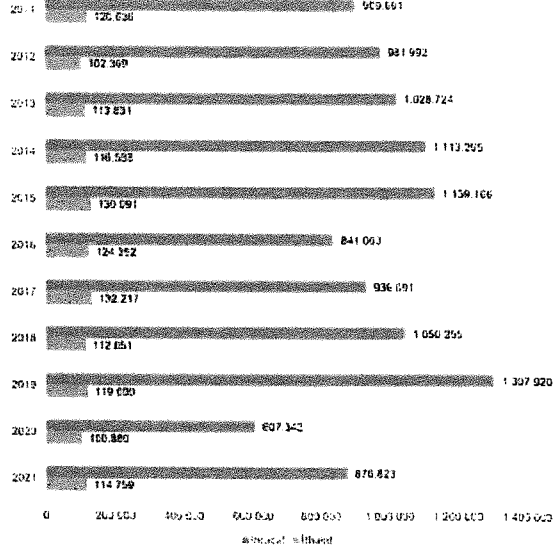
Kaynak: SHGM, Faaliyet raporu 2021 S. 39-40-41.



02 Haziran 2023



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. Yükün konteynerlerle taşınmasının ağırlık kazanması ile birlikte denizyolu taşımacılığı kombine taşımacılığın gelişimine de katkı sağlamaktadır.

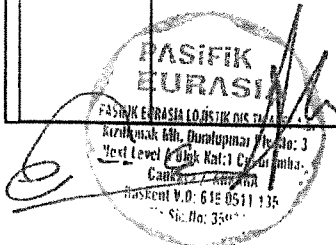
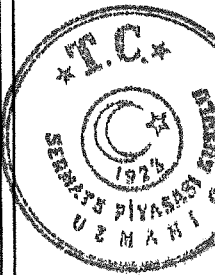
Başlıca Denizyolu Taşıma Rotaları



Source: 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

02 Haziran 2023



YATKIN YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

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.

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	3.781	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	3.056	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.418	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

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

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 etmiştir. 1945 yılında yürürlüğe giren 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun’a istinaden Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kurulmuş ve daha sonra bu kurumun adı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir. 1993 tarihinde yayınlanan 491 no.’lu KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur. 2011 yılında yayınlanan 655 sayılı KHK ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılmıştır. 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 birleştirilmiştir. Mevcut durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı

02 Haziran 2023

PASİFİK
EURASIA
PASİFİK EURASIA LOJİSTİK MENKUL DEĞERLER A.Ş.
Kazım Karabekir Caddesi No: 2
Next Level Plaza Kat: 10 Kat: 10
Etiler - Beşiktaş / İstanbul
Tic. Sic. No: 359742

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 Resmi 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 Konşimentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) Türkiye tarafından 1955 yılında kabul edilmiştir.

150 groston ve üzeri gemi cinslerine göre Türk deniz ticaret filusunda 2012 yılından bu yana DWT ve adet bazında kapasite düşüşü yaşanmaktadır. 2011 – 2021 yılları arasında konteyner gemilerinin sayıları, 2015 yılında en yüksek seviyeye ulaşarak 78 adet olmuştur. 2020 yılında 56 olan konteyner gemisi sayısı 2021 yılında yaklaşık % 5 azalarak ve 53'e düşmüştür. 2011 yılında toplam sayısı 902 olan kuru yük ve dökme yük gemileri, konteyner ve sıvı gaz tanker gemilerinin sayısı ise 2021'de yaklaşık % 41 azalmış ve 534 olmuştur. DWT bazında ise azalış yaklaşık % 40 olarak gerçekleşmiştir: 2011 yılında 9.629.262 DWT olan kapasite 2021 yılında 5.815.359 DWT olmuştur.

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

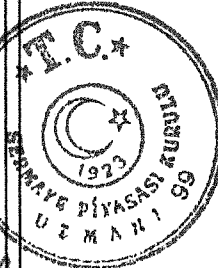
(<https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf>)

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 %

02 Haziran 2023

PASİFİK
EURASIA

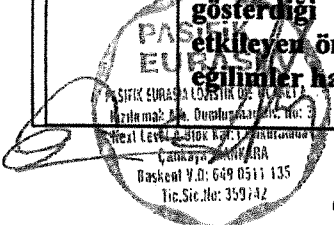
PASİFİK EYANASIN KURUMU
Kazım Paşa Mh. Dumlupınar Blv. No: 1
Next Level A Blok Kat: Çekirge
Çankaya / ANKARA
Baskent V.D: 649 0511 135
Tic.Sic.No: 359742



MENKUL DEĞERLER A.Ş.

		17,64'üne sahip Yunanistan, ikinci sırada % 11,56'sına sahip Çin ve üçüncü sırada % 11,43'üne sahip konumda olan Japonya yer almaktadır. (https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf) 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 yükselmişlerdir. 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. 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 güzergah 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. Şirket'in faaliyetlerine etki eden önemli faktörler, yoğun rekabet, makroekonomik gelişmeler neticesinde lojistik sektöründe navlunların öngörülemez biçimde artması, sınır geçiş gümrük işlemlerinde süreçlerin uzun olması, altyapı yatırımlarındaki muhtemel gecikmeler, sektörde yetişmiş insan kaynağı kısıtı olarak sayılabilir.
B.4	İhraççıyı ve faaliyet gösterdiği sektörü etkileyen önemli en son gelişmeler hakkında bilgi	Şirket'i önemli derecede etkileyebilecek eğilimler; demiryolu altyapı yatırım stratejileri, demiryolu denizyolu bağlantılarına ilişkin altyapı planlamaları, havayolu kargo taşımacılığı açısından yeni yatırım planlamaları, gümrük

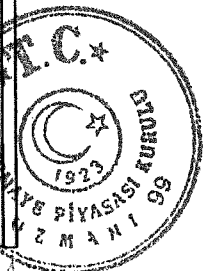
02 Haziran 2023



45

45

45



45

düzenlemeleri ve diğer yasal düzenlemeler, döviz kurundaki değişimler, salgın hastalıkların sektörel etkisi, iklim değişikliği ile mücadele kapsamında uluslararası düzenlemeler, Rusya ile Ukrayna arasındaki süre gelen savaş olarak sıralanabilir.

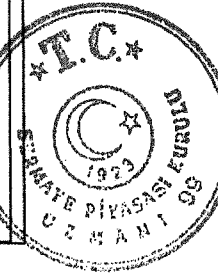
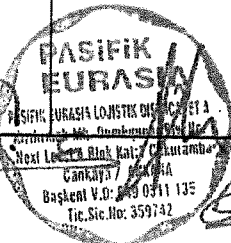
Tüm bu konular lojistik faaliyetleri doğrudan etkilemekte olup, dünyada yaşanan tüm gelişmelere rağmen dünyada ürün sevkiyatının kesintisiz devam etmesi gerekliliği de göz önüne alınmıştır.

2020 yılı dünya tarihine küresel bir sağlık krizi olarak damgasını vuran koronavirüs pandemisinin etkisi geçmiştir. İnsanlık tarihinde yaşanan ilk salgın olmasa da dünya Covid-19 salgınına hazırlıksız yakalanmıştır. Covid-19 salgını bir sağlık krizinden çok daha fazlası olmuş; 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. Salgının etkileri 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 tedarikinde gecikmelerin yaşanmasına ve lojistik maliyetlerin artmasına sebep olmuştur. O günden bugüne güçlü bir toparlanma süreci yaşansa da sıkıntılar kısmen sürmektedir.

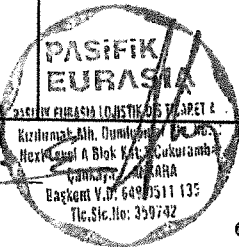
2021 yılında sektörü zor durumda bırakan bir diğer kriz, sert biçimde yükseliş eğilimi gösteren navlun fiyatları olmuştur. Emtia pazarlarındaki talebin normale dönmesi ile taşımacılık hizmetine olan talep artmış, salgın etkisi aşı sayesinde azalmaya başlayınca mal ve hizmetlere olan talep salgın öncesi düzeye gelmiştir. Salgın döneminde özellikle Doğu - Batı yönündeki gemi seferlerinin iptal edilmesi sebebi ile yüksek miktarlardaki siparişler fabrika ve limanlarda yığılmıştır. Çin'in bu yığılan malları yoğun bir şekilde yüklemeye başlaması ile Çin çıkışlı tüm navlun fiyatlarında tarihi bir artışa sebep olmuştur. Boş konteynerler dünyanın çeşitli yerlerinde birikince

02 Haziran 2021



46

		konteynerleri tekrar sisteme dahil etmek, ihtiyaç olan yerlere taşımak büyük külfetler yarattı ki bu durum navlun fiyatları üzerinde başka bir krize sebep olmuştur. Aynı zamanda artan konteyner ihtiyacı sebebiyle bazı ülkelerde konteynerin tahliye edilmemesi sebebiyle hatlar tarafından uygulanan gecikme bedeli tarifeleri artmış ve serbest süreler kısalmıştır. Avrupa Birliği Lojistik Stratejisinde belirtildiği gibi 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 ve güçlendirilmesi için demiryolu sektörünün desteklenmesi için resmi kurumlarca bir eylem planı oluşturulmuştur. (https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektorumuraporu2021-1654.pdf) Bu plan kapsamında demiryolu taşımacılığının payının artırılarak karayolu payının düşürülmesi öngörülmüştür. Şirket'in ağırlıklı olarak gerçekleştirmekte olduğu BTK taşımaları, Rusya – Ukrayna savaşı nedeniyle kuzey koridorunda biriken yükün orta koridora yığılması nedeniyle dönemsel olarak hattın taşıdığı kapasiteyi ve iş hacmini artırırken; ülkelerin savaş durumuna hazırlıksız yakalanması nedeni ile operasyonel olarak olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir.																				
B.5	İhraçının dahil olduğu grup ve grup içindeki yeri	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Şirket'in Ortaklık Yapısı</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Ortağın Ticaret Unvanı / Adı Soyadı</th> <th colspan="2">Sermayedeki Payı</th> </tr> <tr> <th>Tutarı (TL)</th> <th>Oranı (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fatih Erdoğan</td> <td>50.002.500</td> <td>%33,335</td> </tr> <tr> <td>Abdulkerim Fırat</td> <td>50.002.500</td> <td>% 33,335</td> </tr> <tr> <td>Mehmet Erdoğan</td> <td>49.995.000</td> <td>% 33,330</td> </tr> <tr> <td>TOPLAM</td> <td>150.000.000</td> <td>% 100,00</td> </tr> </tbody> </table> Şirket'in dahil olduğu grup bulunmamaktadır, 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.	Şirket'in Ortaklık Yapısı			Ortağın Ticaret Unvanı / Adı Soyadı	Sermayedeki Payı		Tutarı (TL)	Oranı (%)	Fatih Erdoğan	50.002.500	%33,335	Abdulkerim Fırat	50.002.500	% 33,335	Mehmet Erdoğan	49.995.000	% 33,330	TOPLAM	150.000.000	% 100,00
Şirket'in Ortaklık Yapısı																						
Ortağın Ticaret Unvanı / Adı Soyadı	Sermayedeki Payı																					
	Tutarı (TL)	Oranı (%)																				
Fatih Erdoğan	50.002.500	%33,335																				
Abdulkerim Fırat	50.002.500	% 33,335																				
Mehmet Erdoğan	49.995.000	% 33,330																				
TOPLAM	150.000.000	% 100,00																				



02 Haziran 2023



PASİFİK YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Firma	Sermaye TL	Faaliyet Alanı	Sermayedeki Payları %		
			Fatih Erdoğan	Abdulkerim Fırat	Mehmet Erdoğan
Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş.	184.994.990,00	İnşaat Faaliyetleri	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	Taahhütlü 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	İnşaat Faaliyetleri	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

B.6

Sermayedeki veya toplam oy hakkı içindeki payları doğrudan veya dolaylı olarak % 5 ve fazlası olan kişilerin isimleri/unvanları ile her birinin pay sahipliği hakkında bilgi

İhraççının hakim ortaklarının farklı oy haklarına sahip olup olmadıkları hakkında bilgi

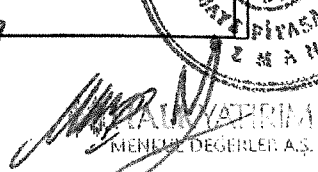
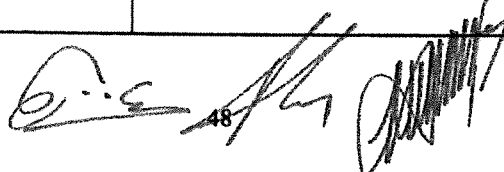
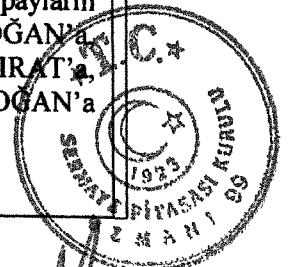
Varsa doğrudan veya dolaylı olarak ihraççının yönetim hakimiyetine sahip olanların ya da ihraççıyı kontrol edenlerin isimleri/unvanları ile bu kontrolün kaynağı hakkında bilgi

İşbu izahname tarihi itibarıyla, Şirket'in sermayesini temsil eden payların % 33,335'üne Fatih Erdoğan, % 33,335'üne Abdulkerim Fırat ve % 33,33'üne Mehmet Erdoğan sahiptir.

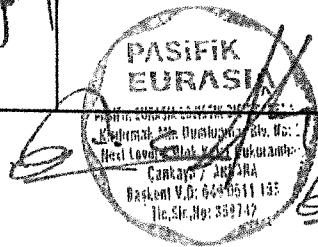
Şirket Esas Sözleşmesi'nin "Sermaye" başlıklı 6'ncı maddesi uyarınca, Şirket'in sermayesini temsil eden A grubu nama yazılı ve B grubu hamiline yazılı olmak üzere iki pay grubu bulunmaktadır. Şirket'in 150.000.000TL nominal değerli sermayesi beheri 1 TL nominal değerde 30.000.000 adet A grubu ve 120.000.000 adet B grubu paya ayrılmıştır. A Grubu payların yönetim kuruluna aday gösterme, genel kurulda oy imtiyazı bulunmaktadır. B Grubu payların hiçbir imtiyazı yoktur. Şirket Esas Sözleşmesi'nin "Genel Kurul" başlıklı 10. maddesi uyarınca, genel kurul toplantılarında A Grubu nama yazılı payların 5 oy hakkı, B Grubu hamiline yazılı payların 1 oy hakkı mevcuttur.

Şirket'in çıkarılmış sermayesi içinde yer alan 30.000.000 adet A grubu nama yazılı payların 10.000.000 adedi Fatih ERDOĞAN'a, 10.000.000 adedi Abdulkerim FIRAT'a, 10.000.000 adedi ise Mehmet ERDOĞAN'a aittir.

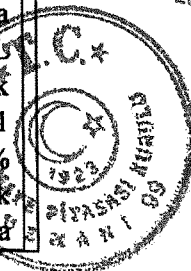
02 Haziran 2023



		Şirket'in yönetim hâkimiyetine doğrudan veya dolaylı olarak sahip olan tek bir kişi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, sahip oldukları A ve B grubu paylar nedeniyle, birlikte hareket eden Fatih Erdoğan, Abdulkerim Fırat ve Mehmet Erdoğan birlikte Şirket'in yönetim hakimiyetine sahip olup, söz konusu hakimiyetin kaynağı, işbu İzahname tarihi itibarıyla, Şirket'in sermayesinin temsil eden payların tamamına sahip olmalarıdır.																																
B.7	Seçilmiş finansal bilgiler ile ihraççının finansal durumunda ve faaliyet sonuçlarında meydana gelen önemli değişiklikler	Şirket'in 31.12.2020, 31.12.2021 ve 31.12.2022 dönemlerine ilişkin finansal durum tablolarından seçilen önemli finansal bilgiler aşağıda yer almaktadır. <table border="1"><thead><tr><th>Mn TL</th><th>31.12.2020</th><th>31.12.2021</th><th>31.12.2022</th></tr></thead><tbody><tr><td>Dönen Varlıklar</td><td>16.526.722</td><td>80.157.899</td><td>276.171.209</td></tr><tr><td>Duran Varlıklar</td><td>2.072.683</td><td>6.795.679</td><td>203.338.930</td></tr><tr><td>Toplam Varlıklar</td><td>18.599.405</td><td>86.953.578</td><td>479.510.139</td></tr><tr><td>Kısa Vadeli Yükümlülükler</td><td>14.322.302</td><td>64.962.271</td><td>267.548.771</td></tr><tr><td>Uzun Vadeli Yükümlülükler</td><td>575.566</td><td>1.956.587</td><td>115.919.513</td></tr><tr><td>Özkaynaklar</td><td>3.701.537</td><td>20.034.720</td><td>96.041.855</td></tr><tr><td>Toplam Kaynaklar</td><td>18.599.405</td><td>86.953.578</td><td>479.510.139</td></tr></tbody></table> Dönen Varlıklar: Şirket'in dönen varlıkları 31 Aralık 2020, 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2022 tarihleri itibarıyla sırasıyla 16.526.722 TL, 80.157.899 TL, 276.171.209 TL tutarındadır. Şirket'in baz yılı 2020 olarak hesaplandığında dönen varlıklar artış oranı 2021 için yaklaşık % 385 ve 2022 yılı için yaklaşık % 1571 olarak gerçekleşmiştir. Şirket'in ilişkili olmayan taraflardan ticari alacakları toplam dönem varlıklar içerisinde en yüksek değere sahip kalemler olup sırasıyla 6.780.065 TL, 48.559.597 TL, 133.926.350 TL tutarındadır. Şirket'in baz yılı 2020 olarak hesaplandığında ticari alacaklar artış oranı 2021 için yaklaşık % 616 ve 2022 yılı için yaklaşık % 1875 olarak gerçekleşmiştir. Buna ek olarak ilişkili olmayan taraflardan diğer alacakları da	Mn TL	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	Dönen Varlıklar	16.526.722	80.157.899	276.171.209	Duran Varlıklar	2.072.683	6.795.679	203.338.930	Toplam Varlıklar	18.599.405	86.953.578	479.510.139	Kısa Vadeli Yükümlülükler	14.322.302	64.962.271	267.548.771	Uzun Vadeli Yükümlülükler	575.566	1.956.587	115.919.513	Özkaynaklar	3.701.537	20.034.720	96.041.855	Toplam Kaynaklar	18.599.405	86.953.578	479.510.139
Mn TL	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022																															
Dönen Varlıklar	16.526.722	80.157.899	276.171.209																															
Duran Varlıklar	2.072.683	6.795.679	203.338.930																															
Toplam Varlıklar	18.599.405	86.953.578	479.510.139																															
Kısa Vadeli Yükümlülükler	14.322.302	64.962.271	267.548.771																															
Uzun Vadeli Yükümlülükler	575.566	1.956.587	115.919.513																															
Özkaynaklar	3.701.537	20.034.720	96.041.855																															
Toplam Kaynaklar	18.599.405	86.953.578	479.510.139																															



02 Haziran 2023



PASİFİK EURASİA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

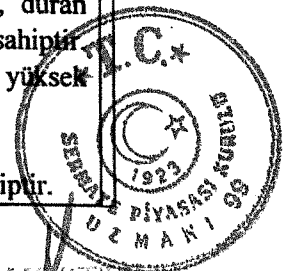
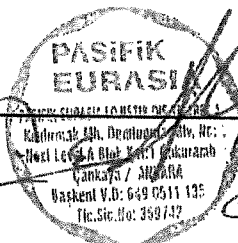
2020 yılı dönem sonu stok tutarı 3.088.364 TL, 2021 yılı dönem sonu stok tutarı 21.214.699 TL'dir. 2022 yılında konteynerler satıldığı için stok bulunmamaktadır. Şirket'in önceki dönemlerdeki stoklarının tamamı konteynerlerden oluşmakta olup, cari dönemde bu stokların tamamı elden çıkarılmıştır.

Şirket'in önceki dönemde olmayıp cari dönemde 41.763.595 TL olan yatırım amaçlı gayrimenkuller ofis binalarından oluşmaktadır.

Şirket'in aktiflerinin toplamı 2020 yıl sonunda 18.599.405 TL, 2021 yıl sonunda 86.953.578 TL ve 2022 yıl sonunda 479.510.139 TL seviyesindedir. 2020, 2021 ve 2022 yıllarında aktif toplam içerisinde dönen varlıklar, duran varlıklara oranla daha yüksek bakiyelere sahiptir. Bu durum Şirket'in likit varlıklarının daha yüksek olduğunun göstergesidir.

Şirket pozitif net işletme sermayesine sahiptir.

02 Haziran 2023



TALKYATIK
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

Kısa Vadeli Yükümlülükler:

Şirket'in Kısa Vadeli Yükümlülükleri 31 Aralık 2020, 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2022 tarihleri itibarıyla sırasıyla 14.322.302 TL, 64.962.271 TL, 267.548.771 TL tutarındadır. Şirket'in baz yılı 2020 olarak hesaplandığında kısa vadeli yükümlülüklerinde artış oranı 2021 için yaklaşık % 354 ve 2022 yılı için yaklaşık % 312 olarak gerçekleşmiştir. Şirket'in ilişkili olmayan taraflardan ticari borçları toplam kısa vadeli yükümlülükler içerisinde en yüksek değere sahip kalem olup sırasıyla 2.475.308 TL, 28.229.813 TL, 58.934.194 TL tutarındadır. Şirket'in baz yılı 2020 olarak hesaplandığında ticari borçlar artış oranı 2021 için yaklaşık % 1040 ve 2022 yılı için yaklaşık % 2281 olarak gerçekleşmiştir. Şirket 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2022 tarihleri itibarıyla sırasıyla 14.798.460 TL ve 35.720.077 TL'lik rotatif ve spot kredileri mevcuttur. Şirket'in 2021 yılı içerisinde faaliyet kiralamalarını muhasebeleştirilmesi ile faaliyet kiralamaları kısa vadeli borçlanmalar kaleminin bakiyesi içerisinde yer almaya başlamıştır. Şirket'in 2022 yılı itibarıyla kısa vadeli ertelenmiş gelirler tutarı 27.566.177 TL olup, % 89'luk kısmını ilişkili olmayan taraflardan alınan sipariş avansları oluşturmaktadır.

Uzun Vadeli Yükümlülükler:

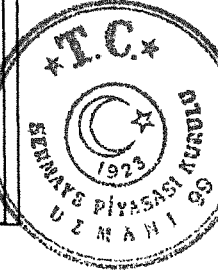
Şirket'in Uzun Vadeli Yükümlülükleri 31 Aralık 2020, 31 Aralık 2021 ve 31 Aralık 2022 tarihleri itibarıyla sırasıyla 575.566 TL, 1.956.587 TL, 115.919.513 TL tutarındadır. Şirket'in baz yılı 2020 olarak hesaplandığında uzun vadeli yükümlülüklerin artış oranı 2021 için yaklaşık % 240 ve 2022 yılı için yaklaşık % 20040 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılı sonu itibarıyla uzun vadeli yükümlülüklerin % 99'u ilişkili taraf olan Pasifik Merkez Adi Ortaklık'a olan ticari borçlardan oluşmaktadır.

Cari oran 2020 yılında 1,15, 2021 yılında 1,23, 2022 yılında 1,03 seviyesindedir. Cari oranın ilgili dönemler itibarıyla 1 değerinden yüksek olması genel olarak işletmeler için iyi bir performans göstergesi olarak yorumlanmaktadır.

PASİFİK
EURASIA

Şirketin Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997
Kuruluş Yılı: 1997

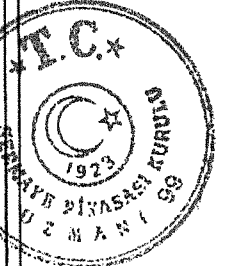
02 Haziran 2022



YATIRIM
MENKUL DEĞERLERİ A.Ş.

		Şirket'in dönen varlıkların aktif içerisindeki 2021 yılında artmış 2022 yılında azalmıştır. Ancak Asit Test oranına göre stoklar dikkate alınmasa bile Şirket'in 2022 yılında kısa vadeli yükümlülüklerini karşılama gücü artmıştır. Finansal yapı oranları genel itibarıyla Şirket'in özsermayesi ile borçları (yabancı kaynakları) arasında ilişki incelenmektedir. Şirket'in kaldıraç oranı incelendiğinde varlıkların 2020 ve 2022 yıllarında % 80'i 2021'de ise % 77'si yabancı kaynaklarla finanse edildiği görülmektedir. Bağımsız Denetimden Geçmiş Özet Gelir Tablosu: <table><tr><th>TL</th><th>31.12.2020</th><th>31.12.2021</th><th>31.12.2022</th></tr><tr><td>Hasılat</td><td>56.670.051</td><td>295.851.036</td><td>533.409.319</td></tr><tr><td>Satışların Maliyeti</td><td>(42.564.015)</td><td>(261.379.285)</td><td>(409.858.402)</td></tr><tr><td>Brüt Kâr/Zarar</td><td>14.106.036</td><td>34.471.751</td><td>123.550.917</td></tr><tr><td>-Faaliyet Kârı/Zararı</td><td>4.852.976</td><td>26.891.575</td><td>97.270.61</td></tr><tr><td>Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Kârı/Zararı</td><td>3.377.417</td><td>27.192.966</td><td>98.237.959</td></tr><tr><td>Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kârı/Zararı</td><td>3.366.736</td><td>22.751.449</td><td>99.416.744</td></tr><tr><td>Dönem Kârı/Zararı</td><td>2.600.097</td><td>16.271.245</td><td>75.989.986</td></tr></table>	TL	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	Hasılat	56.670.051	295.851.036	533.409.319	Satışların Maliyeti	(42.564.015)	(261.379.285)	(409.858.402)	Brüt Kâr/Zarar	14.106.036	34.471.751	123.550.917	-Faaliyet Kârı/Zararı	4.852.976	26.891.575	97.270.61	Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Kârı/Zararı	3.377.417	27.192.966	98.237.959	Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kârı/Zararı	3.366.736	22.751.449	99.416.744	Dönem Kârı/Zararı	2.600.097	16.271.245	75.989.986
TL	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022																															
Hasılat	56.670.051	295.851.036	533.409.319																															
Satışların Maliyeti	(42.564.015)	(261.379.285)	(409.858.402)																															
Brüt Kâr/Zarar	14.106.036	34.471.751	123.550.917																															
-Faaliyet Kârı/Zararı	4.852.976	26.891.575	97.270.61																															
Finansman Geliri/Gideri Öncesi Faaliyet Kârı/Zararı	3.377.417	27.192.966	98.237.959																															
Sürdürülen Faaliyetler Vergi Öncesi Kârı/Zararı	3.366.736	22.751.449	99.416.744																															
Dönem Kârı/Zararı	2.600.097	16.271.245	75.989.986																															
B.8	Seçilmiş önemli proforma finansal bilgiler	Yoktur.																																
B.9	Kar tahmini ve beklentileri	Yoktur.																																
B.10	İzahnamede yer alan finansal tablolara ilişkin denetim raporlarındaki olumlu görüş dışındaki hususların içeriği	Denetim raporlarında olumlu görüş dışında görüş bulunmamaktadır.																																
B.11	İhraççının işletme sermayesinin mevcut yükümlülüklerini karşılayamaması	<table><tr><th></th><th>31.12.2020</th><th>31.12.2021</th><th>31.12.2022</th></tr><tr><td>Dönen Varlıklar</td><td>16.526.722</td><td>80.157.899</td><td>276.171.209</td></tr><tr><td>Kısa Vadeli Yükümlülükler</td><td>14.322.302</td><td>64.962.271</td><td>267.548.771</td></tr><tr><td>Net İşletme Sermayesi</td><td>2.204.420</td><td>15.195.628</td><td>8.622.438</td></tr></table> Şirket'in 31.12.2020, 31.12.2021, 31.12.2022 dönemi itibarıyla net işletme sermayesi sırasıyla 2,2 milyon TL, 15,1milyon TL ve 8,6 milyon TL olmuştur ve net işletme sermayesi pozitifdir.		31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	Dönen Varlıklar	16.526.722	80.157.899	276.171.209	Kısa Vadeli Yükümlülükler	14.322.302	64.962.271	267.548.771	Net İşletme Sermayesi	2.204.420	15.195.628	8.622.438																
	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022																															
Dönen Varlıklar	16.526.722	80.157.899	276.171.209																															
Kısa Vadeli Yükümlülükler	14.322.302	64.962.271	267.548.771																															
Net İşletme Sermayesi	2.204.420	15.195.628	8.622.438																															

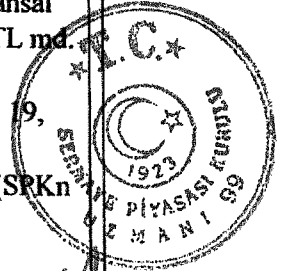
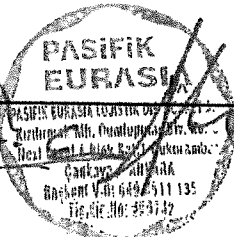
02 Haziran 2023



6:52

ALL YATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

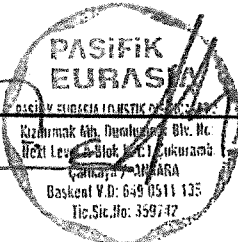
		Şirket'in İzahname tarihinden itibaren 12 aylık dönem için yeterli işletme sermayesi bulunmaktadır.
C—SERMAYE PİYASASI ARACI		
C.1	İhraç edilecek ve/veya borsada işlem görecektir sermaye piyasası aracının menkul kıymet tanımlama numarası (ISIN) dahil tür ve gruplarına ilişkin bilgi	Şirket'in sermayesini temsil eden A Grubu ve B Grubu olmak üzere iki adet pay grubu bulunmaktadır. İhraç edilecek ve Borsa İstanbul'da işlem görecektir sermaye piyasası aracı Şirket'in B Grubu paylarıdır. Söz konusu payların ISIN numarası işbu izahname tarihi itibarıyla belirlenmemiştir. Halka Arz Edilen Paylar'ın hiçbir imtiyazı yoktur.
C.2	Sermaye piyasası aracının ihraç edileceği para birimi	Paylar Türk Lirası cinsinden satışa sunulacaktır.
C.3	İhraç edilmiş ve bedelleri tamamen ödenmiş pay sayısı ile varsa bedeli tam ödenmemiş pay sayısı Her bir payın nominal değeri	Şirket'in çıkarılmış sermayesi 150.000.000 TL olup, sermayenin tamamı muvazaadan arı bir şekilde tamamen ödenmiştir. Şirket'in çıkarılmış sermayesi beheri 1,00 TL itibari değerde A Grubu nama yazılı 30.000.000 adet ve B Grubu hamiline yazılı 120.000.000 adet pay olmak üzere toplam 150.000.000 adet paya ayrılmıştır.
C.4	Sermaye piyasası aracının sağladığı haklar hakkında bilgi	- Satışı yapılacak paylar, ilgili mevzuat uyarınca, pay sahiplerine aşağıdaki çeşitli hakları sağlamaktadır: - Kardan Pay Alma Hakkı (SPKn md. 19 ve TTK md. 507) - Oy Hakkı (TTK md. 434, SPKn md. 30) - Yeni Pay Alma Hakkı (TTK md. 461, II-18.1 sayılı Kayıtlı Sermaye Sistemi Tebliği, VII-128.1 sayılı Pay Tebliği) - Tasfiye Halinde Tasfiye Bakiyesine Katılım Hakkı (TTK md. 507) - Bilgi Alma ve İnceleme Hakkı (SPKn md. 14, II-14.1. sayılı Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği, TTL md. 437) - Bedelsiz Pay Edinme Hakkı (SPKn md. 19, VII-128.1 sayılı Pay Tebliği) - Genel Kurula Davet ve Katılma Hakkı (SPKn md. 29, 30, II-30.1 sayılı Vekaleten Oy Kullanılması ve Çağrı Yoluyla Vekalet



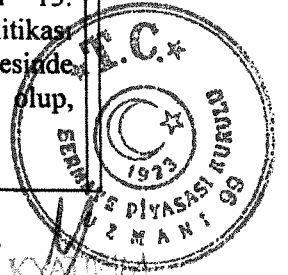
02 Haziran 2023

ALKYATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

		Toplanması Tebliği, TTK md. 414, 415, 419, 425, 1527) • İptal Davası Açma Hakkı (TTK md. 445-451, SPK'n md. 18/6, 20/2) • Ortaklıktan Ayrılma Hakkı (SPK'n md. 24, II-23.3 sayılı Önemli Nitelikteki İşlemler ve Ayrılma Hakkı Tebliği) • Ortaklıktan Çıkarma ve Satma Hakkı (SPK'n md. 27, II-27.3 sayılı Ortaklıktan Çıkarma ve Satma Hakları Tebliği) • Azınlık Hakları (TTK md. 411, 412, 439, 531, 559) • Özel Denetim İsteme Hakkı (TTK md. 438) • Halka arz edilen paylara, ilgili mevzuatın tanıdığı haklar haricinde, herhangi ek bir hak tanınmamaktadır.
C.5	Sermaye piyasası aracının devir ve tedavülünü kısıtlayıcı hususlar hakkında bilgi	Halka arz edilecek paylar üzerinde payların devir ve tedavülünü kısıtlayıcı ve pay sahibinin haklarını kullanmasına engel olacak herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.
C.6	Halka arz edilen sermaye piyasası araçlarının borsada işlem görmesi için başvuru yapıp yapılmadığı veya yapıp yapılmayacağı hususu ile işlem görülecek pazara ilişkin bilgi	Halka arz sonrasında payların Borsa İstanbul Yıldız Pazar'da işlem görmesi için 06.04.2023 tarihinde başvuru yapılmış, işbu izahname tarihi itibarıyla ilgili başvuru süreci devam etmektedir. Borsa'nın görüşü işbu izahnamenin "1-Borsa Görüşü" kısmında yer alacaktır.
C.7	Kar dağıtım politikası hakkında bilgi	Şirket'in kar dağıtım esasları, Esas Sözleşme'nin "Karın Tespiti ve Dağıtımı" başlıklı 13. maddesinde düzenlenmiştir. Kar Dağıtım Politikası 05.04.2023 tarih ve 2023/08 sayılı Yönetim Kurulu kararı ile belirlenmiştir. Buna göre; kar payı oranı, hesaplama yöntemi ve ödemelere ilişkin prosedürlerde Sermaye Piyasası Mevzuatı ile T.C. Kanunları ve Şirket Esas Sözleşmesine uyulur. Şirketin kar dağıtım esasları, ana sözleşmesinin "Karın Tespiti ve Dağıtımı" başlıklı 13. maddesinde düzenlenmiştir. Kar dağıtım politikası ise İhraççının internet sitesinde, (www.pasifikeurasia.com.tr) yer almakta olup, özet olarak aşağıda bahsedilmiştir.



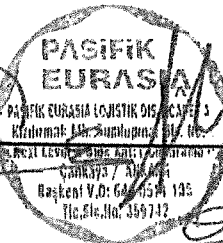
02 Haziran 2023



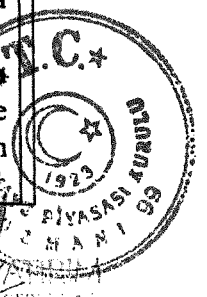
		İlke olarak, ilgili düzenlemeler ve finansal imkânlar elverdiği sürece, piyasa beklentileri, uzun vadeli Şirket stratejisi, Şirket, iştirak ve bağlı ortaklıklarının sermaye gereksinimleri, yatırım ve finansman politikaları, kârlılık ve nakit durumu dikkate alınarak kâr dağıtımına karar verilir. Kâr payı, nakit veya kârın sermayeye eklenmesi suretiyle bedelsiz olarak ortaklara dağıtılabileceği gibi, belli oranda nakit belli oranda bedelsiz pay olarak da dağıtılabilir. Kâr payı, dağıtım tarihi itibarıyla mevcut payların tümüne, bunların ihraç ve iktisap tarihleri dikkate alınmaksızın payları oranında eşit olarak dağıtılır. Şirket'in kâr payı imtiyazına sahip payı bulunmamaktadır. TTK'ya göre ayrılması gereken yedek akçeler ile esas sözleşmede veya kâr dağıtım politikasında pay sahipleri için belirlenen kâr payı ayrılmadıkça; başka yedek akçe ayrılmasına, ertesi yıla kâr aktarılmasına ve yönetim kurulu üyelerine, ortaklık çalışanlarına ve pay sahibi dışındaki kişilere kârdan pay dağıtılmasına karar verilemeyeceği gibi, pay sahipleri için belirlenen kâr payı nakden ödenmedikçe bu kişilere kârdan pay dağıtılamaz. Kâr dağıtımının Genel Kurul toplantısını takiben en geç bir ay içinde yapılması amaçlanmakta olup, kâr dağıtım tarihine Genel Kurul karar verir. Genel Kurul veya yetki verilmesi halinde Yönetim Kurulu, sermaye piyasası mevzuatına uygun olarak kâr payının taksitli dağıtımına karar verebilir. Yönetim Kurulu, Genel Kurul tarafından yetkilendirilmiş olmak ve sermaye piyasası mevzuatına uymak kaydı ile kâr payı avansı dağıtılabilir.
--	--	--

D-RİSKLER

D.1	İhraççıya, faaliyetlerine ve içinde bulunduğu sektöre ilişkin önemli risk faktörleri hakkında bilgi	İhraççı'ya 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'in Demiryolu Taşımacılığı kapsamında imzaladığı sözleşmelerin şartları önemli ölçüde değişebilir ve değişmesinden Şirket'in faaliyetleri ve hasılatı olumsuz etkilenebilir.
------------	--	--

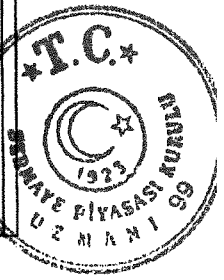
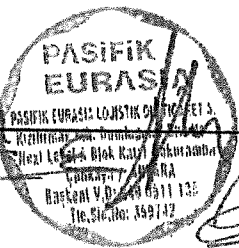


02 Haziran 2023



- 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.
- Pandemi, makroekonomik gelişmeler, Rusya-Ukrayna savaşı gibi nedenlerle BTK hattında taşıma ücretlerindeki olağan dışı fiyat hareketleri satış kabiliyetini azaltabilir, finansman üzerinde olumsuz etkileri olabilir.
- 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'in karşılaşacağı 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.
- 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 bilgi işlem sistemlerinin arızalanması ve yetersiz kalması Şirket faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.
- Çeşitli sebeplerle, Şirket aleyhine dava açılabilir ve dava sonuçlarının olumsuz olması durumunda Şirket için yaptırım riski doğabilir.
- 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, çalışanlarının, tedarikçilerinin, yüklenicilerinin veya diğer üçüncü kişilerin

02 Haziran 2023



ANKARA
MENKUL DEĞERLER A.Ş.

olası etik olmayan davranışları veya hukuka aykırı davranışlarından dolayı risklere maruz kalabilir.

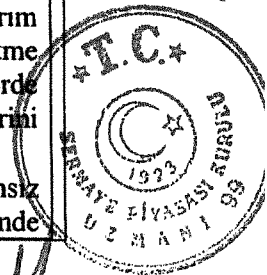
- Yurtdışı paydaşların bulunduğu ülkelerle olan ilişkilerde bozulma ve ülkelerin yasal düzenlemelerindeki değişiklikler olumsuz etki yaratabilir.
- Müşterilerden alacakların tahsil edilememesi veya geç tahsili Şirket'in finansal durumunu olumsuz etkileyebilir.
- Şirket, karlılığın devamı konusunda herhangi bir garanti verememektedir.
- Müşteri siparişlerinin azalması durumunda Şirket'in 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 çeşitli sebeplerle büyüme ve diğer stratejik hedeflerini tam olarak hayata geçiremeyebilir, gerçekleştirse bile büyümesini etkin ve faydalı bir biçimde yönetemeyebilir.
- Konteyner kullanım sözleşmelerinde yer alan konteynerlerin belli bir süre sonunda gönderen ülkeye dönüşün sağlanamaması nedeniyle uygulanacak maddi yaptırım riski bulunmaktadır.

İhraççının içinde bulunduğu sektöre ilişkin riskler:

- Taşıma yapılan rotalarda ortaya çıkabilecek savaş, kriz vb. durumlar sektörü olumsuz etkileyebilir.
- Demiryolu ağının ve alt yapısının yetersizliği ve yatırımların gerçekleşmesinin uzun bir süre alması belirsizlik durumu ortaya çıkarabilir.
- Bilgi teknolojilerindeki eksiklik ve gelişen teknolojiye yeterince uyum sağlanamaması hız kalite açısından sorun yaratabilir.
- Faaliyet gösterilen sektörde yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve yoğun işletme sermayesi ihtiyacının bulunması, sektörde faaliyet gösteren şirketlerin faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir.
- Plansız şehirleşme ve lojistik birimlerin plansız dağılımı, taşımacılık alanında ülke içinde



02 Haziran 2023

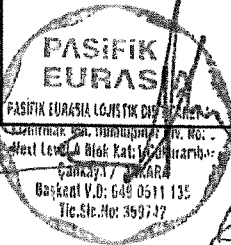


ELIYATIRI
MUNKUL DEGERLER A.S.

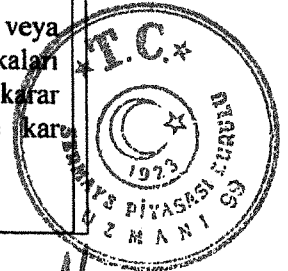
rotaların şehir merkezlerinden geçiyor olması ve karayolu taşımacılığındaki yığılma, lojistik faaliyetleri sektöre uğratabilir.

- Uluslararası uzun bürokratik süreçler, gümrük süreçleri, ihracat/ithalat formalitesinin fazla olması taşıma sürelerinde uzamaya ve müşteri memnuniyetinde azalmaya neden olabilir.
- Demiryolu – denizyolu bağlantılarının ve altyapısının yetersizliği nedeniyle karma taşıma modlarında aksaklık yaşanabilir.
- Limanlardaki teknik kapasite yetersizliği, demiryolu ile yapılan taşımacılığın çok düşük oranlarda gerçekleşmesi, yükün karayoluna kayma zorunluluğu taşıma maliyetlerini artırabilir.
- Limanlardaki bekleme süreleri ve terminal, elleçleme, ardiye hizmetlerindeki yüksek maliyetler, müşteri kaybına neden olabilir.
- Lojistik sektörü ve eğitimi konusunda yeterli standardın olmaması hizmet kalitesini düşürebilir.
- Gümrük kapı sayısının az oluşu ve kapasitelerinin düşüklüğü ile verimsiz uygulamalar sınır geçiş sürelerini olumsuz etkileyebilir.
- 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.
- 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.
- 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.

Diğer Riskler:



02 Haziran 2023



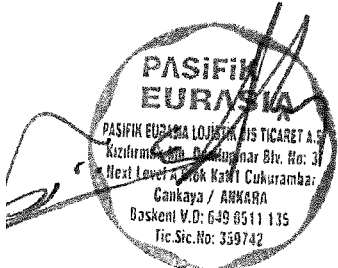
HALUKATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

		• Şirket'in mevcut pay sahibinin menfaatleri, Şirket'in ve / veya halka arza konu payların sahiplerinin menfaatleri ile bağdaşmayabilir. • Doğal afetler ve olağanüstü olaylar Şirket faaliyetlerini ve yatırımlarını olumsuz yönde etkileyebilir. • Kur Riski • Faiz Oranı Riski • Likidite Riski • Sermaye Riski
D.2	Sermaye piyasası aracına ilişkin önemli risk faktörleri hakkında bilgi	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. • İleride Şirket paylarının önemli kısmının satışı veya böyle bir satışın gerçekleşeceği yönündeki algı, Halka Arz Edilen Paylar'ın piyasa değeri üzerinde esaslı olumsuz etki oluşturabilir. • Şirket, pay sahiplerine kâr payı ödememeye karar verebilir ya da gelecekte kâr payı dağıtamayabilir. • Ekonomik konjonktürden kaynaklanan riskler pay fiyatını olumsuz etkileyebilir. • Sermayenin sulanma riski mevcuttur. • Şirket'in halka açıklık oranı sınırlıdır ve bu durum hisselerin likiditesini ve pay fiyatını olumsuz etkileyebilir. • Halka Arz Edilen Paylar tüm yatırımcılar için uygun bir yatırım aracı olmayabilir.

E—HALKA ARZ

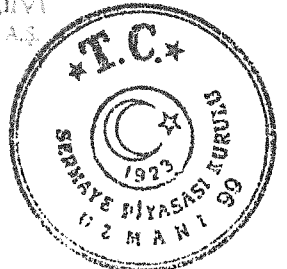
E.1	Halka arza ilişkin ihraççının/halka arz edenin elde edeceği net gelir ile katlanacağı tahmini toplam maliyet ve talepte bulunan yatırımcılardan talep edilecek tahmini maliyetler hakkında bilgi	Şirket halka arzdan toplam brüt 450.000.000 TL (net 427.285.256 TL) nakit girişi elde etmesi beklenmektedir. Halka Arz Eden Pay Sahiplerinin, halka arzdan brüt 400.000.000 TL (net 389.342.894 TL) gelir elde etmesi beklenmektedir. Şirket tarafından karşılanacak toplam maliyetin 22.714.744 TL, Halka Arz Eden Pay Sahipleri tarafından karşılanacak toplam maliyetin 10.657.106 TL olacağı tahmin edilmektedir. Halka arza ilişkin toplam maliyetin ise 33.371.850 TL, pay başına maliyetin ise 0,9815 TL olacağı tahmin edilmektedir.
-----	--	--

02 Haziran 2023



[Handwritten signatures and initials]

HALKAYATIRIM
MENKUL DEĞERLER A.Ş.



Maliyet	Karşılayan Taraf	TL Tutar
Bağımsız Denetim	Şirket	400.000
MKK Üyelik Ücreti (BSMV Dahil)	Şirket	157.500
Reklam, Pazarlama, Halkla İlişkiler	Şirket	10.000.000
SPK Kurul Ücreti (Sermayenin Nominal Değeri Üzerinden)	Şirket	168.000
SPK Kurul Ücreti (İhraç Değeri ve Nominal Değer Farkı Üzerinden)	Şirket	216.000
SPK Kurul Ücreti (İhraç Değeri ve Nominal Değer Farkı Üzerinden)	Halka Arz Eden Pay Sahibi	192.000
Aracılık Komisyonu	Şirket	11.647.059
	Halka Arz Eden Pay Sahibi	10.352.941
Hukuki Danışmanlık	Şirket	97.279
	Halka Arz Eden Pay Sahibi	86.471
Borsa İstanbul İşlem Görmeye Başvuru Ücreti	Şirket	28.906
	Halka Arz Eden Pay Sahibi	25.694
Halka Arz Eden Pay Sahibinin Katlanacağı Toplam Maliyet		10.657.106
Şirketin Katlanacağı Toplam Maliyet		22.714.744
Toplam Maliyet		33.371.850
Pay Başına Maliyet		0,9815

E.2a Halka arzın gerekçesi, halka arz gelirlerinin kullanım yerleri ve elde edilecek tahmini net gelir hakkında bilgi

Şirket'in sermaye artışı yoluyla elde edilecek brüt fondan sermaye artırımına ilişkin masraflar çıkarıldıktan sonra kalan kaynak; Şirket faaliyetlerinin potansiyel yatırım fırsatları değerlendirilerek büyümenin sürdürülmesi, Şirket ve bağlı ortaklığının işletme sermayesinin güçlendirilmesi için kullanılması planlanmaktadır.

Şirket'in halka arzdan elde edeceği gelirin kullanım yerleri aşağıda verilmiştir:

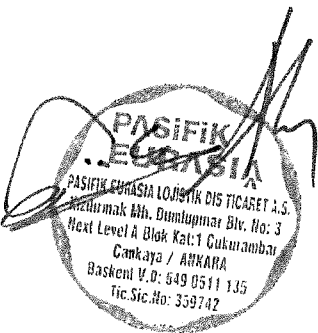
Denizyolu Taşımacılığı Yatırımları:

Şirket hali hazırda en düşük teklifi vererek aldığı insani yardım ihaleleri kapsamında taşımacılık hizmetlerini yerine getirmektedir ve gelecek yıllarda da bu faaliyetlerini devam ettirmeyi istemektedir. 2023 yılında bünyesine katacağı 1 adet gemiye ilave olarak; 2025 yılı sonuna kadar toplam sahip olduğu gemi sayısını arttırmayı planlamaktadır.

Demiryolu Tren İşletmeciliği (DTİ) Yatırımı:

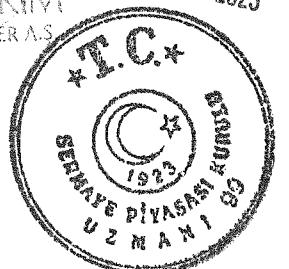
Türkiye'deki lokomotif taşımacılığı kapasitesini arttırmak ve uluslararası taşımalarda lokomotiften kaynaklı kısıtın giderilmesi amacıyla Özel Tren

02 Haziran 2023

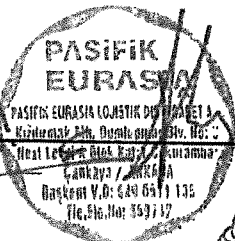


Handwritten signature and date 60

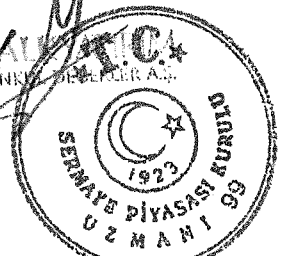
HALKYATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.



		İşletmeciliği Belgesi alabilmek için (DTİ) 2023 yılı Şubat ayında başvuru yapılmıştır. Şirket Demiryolu Tren İşletmecisi olarak süreç içerisinde öncelikle kiralama yoluyla sonrasında sahibi olacağı lokomotif / trenleri ile müşterilerine hizmet sunmayı planlanmaktadır. Havayolu Taşımacılığı Yatırımları: Şirket 2023 yılında faaliyetlerine Ankara merkez ofisinde başladığı hava kargo taşımacılığına, İstanbul ve İzmir'deki ofislerinde gerekli personel, ofis ve ekipman yatırımını gerçekleştirerek büyümeyi planlamaktadır. Halka arzdan elde edilecek gelir ile 2025 yılına kadar yurtdışında farklı kıtalarda 6 noktada açmayı planladığı yurtdışı ofisleri ve yurt içinde 3 noktada açmayı planladığı serbest ve / veya geçici depolama tesisleri ile faaliyetlerini büyütmeyi planlamaktadır. Terminal Yatırımları: Şirket demiryoluna ek olarak denizyolu ve havayolunda da yapmayı planladığı yatırımlara paralel olarak; taşıma hacminde oluşacak büyümeye paralel olarak Terminal yatırımları da yapmayı öngörmektedir. Bu amaçla, TCDD'den uzun vadeli terminal kiralaması yaparak; Köseköy, Halkalı, Payas, Mersin, İskenderun, Başpınar, Yenice, Kars ve Biçerova lojistik merkezleri ve yük terminallerine personel, ekipman, vinç, antrepo, depolama yatırımları yapmayı planlamaktadır.
E.3	Halka arza ilişkin bilgiler ve koşulları	Halka arzın başlaması öncesinde, SPK haricinde, halka arz edilen Şirket paylarının borsada işlem görebilmesi için BİAŞ'ın uygun görüşünün alınması gerekmektedir. Şirket paylarının, halka arz sonrasında BİAŞ'da işlem görüp görmeyeceğine ilişkin BİAŞ'ın görüşüne işbu izahnamenin I numaralı bölümünde yer verilmiştir. Halka arzda SPK ve Borsa İstanbul dışında başka bir kurumun onayına gerek duyulmamaktadır. Satış, Halk Yatırım liderliğinde oluşturulan konsorsiyum tarafından II-5.2 sayılı Sermaye Piyasası Araçlarının Satışı Tebliği'nde tanımlanan "Sabit Fiyat ile Talep Toplama Yoluyla Satış" yöntemi ile gerçekleştirilecektir. Halka Arz Edilecek Paylar için 2 (iki) iş günü boyunca talep toplanacaktır. Talep toplamanın kesin başlangıç ve bitiş tarihleri İhraççı'nın (www.pasifikeurasia.com.tr) ve Halk Yatırım'ın (www.halkyatirim.com.tr) adresli internet sitesi ile



02 Haziran 2023



		Kamuyu Aydınlatma Platformu (KAP)'nda (www.kap.org.tr) ilan edilecek, tasarruf sahiplerine satış duyurusunda belirtilecektir. Halka Arz Edilecek Paylar kaydileştirme esasları çerçevesinde MKK tarafından hak sahipleri bazında kayden izlenecek olup, payların fiziki teslimi yapılmayacaktır. Kaydi paylar kesinleştiğinin Konsorsiyum Üyeleri'ne bildirimini takip eden 2 (iki) iş günü içerisinde ve pay bedellerinin ödenmesi şartıyla Konsorsiyum Üyeleri'nin MKK nezdindeki hesaplarına kaydi olarak teslim edecektir. Halka arz sonuçları, Kurul'un sermaye piyasası araçlarının satışına ilişkin düzenlemelerinde yer alan esaslar çerçevesinde dağıtım listelerinin kesinleştiği günü takip eden 2 (iki) iş günü içerisinde Kurul'un özel durumların kamuya açıklanmasına ilişkin düzenlemeleri uyarınca kamuya duyurulacaktır.
E.4	Çatışan menfaatler de dahil olmak üzere halka arza ilişkin ilgili kişilerin önemli menfaatleri	Şirket paylarının ihraç ve halka arzı ile Şirket fon geliri elde edecektir. Aracılık hizmeti veren Halk Yatırım A.Ş. aracılık komisyonu, Av.Huri Gül hukuki danışmanlık ücreti ve Şirket'in mali tablolarının bağımsız denetimini yapan Deneyim Bağımsız Denetim A.Ş. denetim ücreti elde edecektir. Yukarıda sayılan şirketlerle Pasifik Eurasia arasında herhangi bir çıkar ve menfaat çatışması bulunmamakta olup; herhangi bir sermaye ilişkisi yoktur. Söz konusu şirketlerin doğrudan ve dolaylı olarak halka arzın başarısına bağlanmış bir ekonomik çıkarı bulunmamaktadır. Bunlar dışında halka arza ilişkin menfaati bulunan kişi ya da kurum bulunmamaktadır.
E.5	Sermaye piyasası aracını halka arz eden kişinin/ihraççının ismi/unvanı Kim tarafından ve ne kadar süre ile taahhüt verildiği hususlarını içerecek şekilde pay dolaşımdaki pay miktarının artırılmamasına ilişkin verilen taahhütler hakkında bilgi	Fatih Erdoğan- Yönetim Kurulu Başkanı Abdulkerim Fırat- Yönetim Kurulu Başkan Vekili Mehmet Erdoğan- Yönetim Kurulu Üyesi 28.04.2023 tarih ve 2023/21 sayılı Yönetim Kurulu Kararı ile: İhraççı Tarafından Verilen Taahhüt: Şirket tarafından halka arz edilen payların Borsa İstanbul'da işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 1 (bir) yıl boyunca herhangi bir bedelli ve bedelsiz sermaye artırımı yapılmayacağına ve dolaşımdaki pay miktarının bu suretle artırılmayacağına, bu süre boyunca Şirket tarafından yeni bir pay satışı veya halka arz

yapılmayacağına, bu süre boyunca Şirket tarafından yeni bir pay satışı veya halka arz yapılacağına dair herhangi başka bir başvuru veya açıklamada bulunulmayacağına dair taahhüt verilmiştir.

Ortaklar Tarafından verilen Taahhüt:Şirket'in mevcut ortakları olan Fatih Erdoğan, Abdülkerim Fırat ve Mehmet Erdoğan tarafından Şirket paylarının Borsa İstanbul'da işlem görmeye başladığı tarihten itibaren 1 (bir) yıl süreyle, payların borsa fiyatından bağımsız olarak Borsa'da satmayacaklarına ve bu payların Borsa'da satılması sonucunu doğuracak şekilde herhangi bir işleme tabi tutmayacaklarına, söz konusu payların bir yıl süre içinde kısmen veya tamamen Borsa dışında satılması veya devredilmesi durumunda Sermaye Piyasası Kurulu'nun özel durumların kamuya açıklanmasına ilişkin düzenlemeleri çerçevesinde özel durum açıklaması yapacaklarına ve Borsa dışında satışa konu payların da bu sınırlamalara tabi olacağını alıcılara bildireceklerine ilişkin taahhüt verilmiştir.

Şirket'in mevcut ortakları olan Fatih Erdoğan, Abdülkerim Fırat ve Mehmet Erdoğan tarafından sahip oldukları Şirket paylarının halka arzına ilişkin izahnamenin onaylandığı tarihten itibaren 180 gün boyunca borsa dışında satmayacaklarına, başka yatırımcı hesaplarına virmanlamayacaklarına veya borsada özel emir ile ve/veya toptan satış işlemine konu etmeyeceklerine ilişkin taahhüt verilmiştir.

E.6 Halka arzdan kaynaklanan sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesi

Yeni pay alma hakkı kullanımının söz konusu olması durumunda, mevcut hissedarların halka arzdan pay almamaları durumunda sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesi

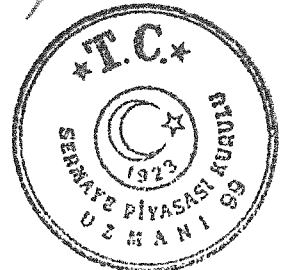
Sulanma etkisine ilişkin hesaplamalar Şirket'in 31.12.2022 tarihli özel bağımsız denetimden geçmiş finansal tablolarında yer alan veriler esas alınarak yapılmıştır. Şirket paylarının halka arzı mevcut ortaklarının yeni pay alma hakları tamamen kısıtlanarak sermaye artırımı ve ortak satışı suretiyle gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda, sulanma etkisinin miktarı ve yüzdesine ilişkin hesaplamalar aşağıdaki tabloda sunulmaktadır. Sulanma etkisine ilişkin hesaplamalar, varsayımlar ile tahmini veriler dikkate alınarak yapılmış olup, gerçek verilerin ortaya çıkmasından sonra yapılacak hesaplamalarda bazı farklı değerler ortaya çıkabilecektir.



Handwritten signatures and initials.

Handwritten text: Halka Arzı MENKUL DEĞERLER A.Ş.

02 Haziran 2023

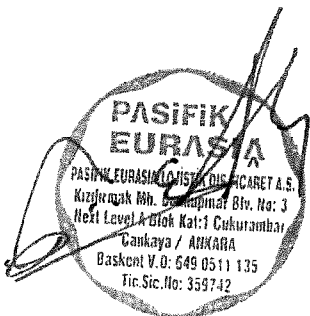


		<table><tr><th>Sulanma Etkisi</th><th>TL</th></tr><tr><td>Halka Arz Öncesi Defter Değeri*</td><td>154.783.712</td></tr><tr><td>Halka Arz Öncesi Ödenmiş Sermaye</td><td>150.000.000</td></tr><tr><td>Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri</td><td>1,03</td></tr><tr><td>Halka Arz Fiyatı</td><td>25,00</td></tr><tr><td>Sermaye Artırımı (nominal TL)</td><td>18.000.000</td></tr><tr><td>Şirkete Girecek Brüt Halka Arz Geliri</td><td>450.000.000</td></tr><tr><td>Halka Arz Masrafları**</td><td>22.714.744</td></tr><tr><td>Şirkete Girecek Net Halka Arz Geliri</td><td>427.285.256</td></tr><tr><td>Halka arz Sonrası Defter Değeri</td><td>582.068.968</td></tr><tr><td>Halka Arz Sonrası Pay Sayısı</td><td>168.000.000</td></tr><tr><td>Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri</td><td>3,465</td></tr><tr><td>Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)</td><td>2,43</td></tr><tr><td>Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (%)</td><td>235,8%</td></tr><tr><td>Yeni Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)</td><td>-21,54</td></tr><tr><td>Yeni Ortaklar İçin Sulanma Etkisi (%)</td><td>-86,14%</td></tr></table> *31.12.2022 sonu itibarıyla toplam özkaynak değeri ** Sadece Şirket'in katlanacağı masraflardır.	Sulanma Etkisi	TL	Halka Arz Öncesi Defter Değeri*	154.783.712	Halka Arz Öncesi Ödenmiş Sermaye	150.000.000	Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri	1,03	Halka Arz Fiyatı	25,00	Sermaye Artırımı (nominal TL)	18.000.000	Şirkete Girecek Brüt Halka Arz Geliri	450.000.000	Halka Arz Masrafları**	22.714.744	Şirkete Girecek Net Halka Arz Geliri	427.285.256	Halka arz Sonrası Defter Değeri	582.068.968	Halka Arz Sonrası Pay Sayısı	168.000.000	Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri	3,465	Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	2,43	Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (%)	235,8%	Yeni Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	-21,54	Yeni Ortaklar İçin Sulanma Etkisi (%)	-86,14%
Sulanma Etkisi	TL																																	
Halka Arz Öncesi Defter Değeri*	154.783.712																																	
Halka Arz Öncesi Ödenmiş Sermaye	150.000.000																																	
Halka Arz Öncesi Pay Başına Defter Değeri	1,03																																	
Halka Arz Fiyatı	25,00																																	
Sermaye Artırımı (nominal TL)	18.000.000																																	
Şirkete Girecek Brüt Halka Arz Geliri	450.000.000																																	
Halka Arz Masrafları**	22.714.744																																	
Şirkete Girecek Net Halka Arz Geliri	427.285.256																																	
Halka arz Sonrası Defter Değeri	582.068.968																																	
Halka Arz Sonrası Pay Sayısı	168.000.000																																	
Halka Arz Sonrası Pay Başına Defter Değeri	3,465																																	
Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	2,43																																	
Mevcut Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (%)	235,8%																																	
Yeni Ortaklar İçin (pozitif) Sulanma Etkisi (TL)	-21,54																																	
Yeni Ortaklar İçin Sulanma Etkisi (%)	-86,14%																																	
E.7	Talepte bulunan yatırımcılardan talep edilecek tahmini maliyetler hakkında bilgi	Talepte bulunan yatırımcılardan, talepte bulunmak için özel bir ücret alınmayacaktır. Ancak yatırımcının bu amaçla hesap açmak, hakkettiği payları başka yetkili kuruluşun hesabına virmanlamak veya para iadesine ilişkin EFT yapmak istemeleri durumunda, Konsorsiyum Üyesi olan yetkili kuruluşlar arasında farklılık gösteren çeşitli maliyetlere katlanmak zorunda kalabileceklerdir.																																

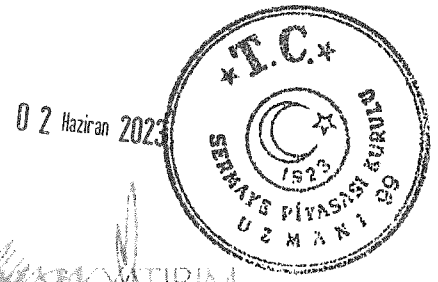
3. BAĞIMSIZ DENETÇİLER

3.1. İzahnamede yer alan finansal tablo dönemleri itibarıyla ihraççının bağımsız denetim kuruluşlarının ticaret unvanları ile adresleri:

Şirket'in 31.12.2020, 31.12.2021 ve 31.12.2022 tarihlerinde sona eren hesap dönemine ait finansal tabloların bağımsız denetimden geçiren kuruluşun:



Handwritten signatures of the independent auditors.



Handwritten signature and stamp of HAKKYATIRIM MENKUL DEĞERLER A.Ş.

