

PASİFİK EURASİA LOJİSTİK DIŞ TİCARET A.Ş.

01.01.2025- 31.03.2025 Ara Dönem
Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu



**PASİFİK
EURASİA**
"Lojistiği tasarlar"

İ Ç İ N D E K İ L E R

1- GENEL BİLGİLER

- Faaliyet Raporu Hesap Dönemi
- Şirket Sicil ve İletişim Bilgileri
- Şirketin Organizasyon Yapısı
- Yönetim Kurulu Üyeleri, Özgeçmişleri, Ortaklık Dışı Görevleri ve Bağımsızlık Beyanları
- Genel Kurul Tarafından Yönetim Kurulu Üyelerine Verilmiş Olan İzinler
- Yönetim Kurulu Üyelerinin Yetkileri ve Faaliyetleri
- Yetki Sınırları
- Komiteler
- Şirketin Sermayesi ve Ortaklık Yapısı
- İmtiyazlı Paylar ve Oy Haklarına İlişkin Bilgiler
- Personel ile İlgili Bilgiler
- Menfaat Sahiplerinin Bilgilendirilmesi ve Yönetime Katılımı

2- YÖNETİM KURULU ÜYELERİNE SAĞLANAN MALİ HAKLAR

3- ŞİRKET FAALİYET ALANLARI HAKKINDA BİLGİLENDİRME

4- ŞİRKET'İN ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME ÇALIŞMALARI

5- ŞİRKET'İN DÖNEM İÇİ FAALİYETLERİNE İLİŞKİN BİLGİLER

- Hesap Döneminde Yapılan Genel Kurul Toplantıları
- Yatırım ve Yenileme Faaliyetleri
- Bağış ve Yardımlar
- Şirket Aleyhine Açılan ve Şirketin Mali Durumunu ve Faaliyetlerini Etkileyebilecek Nitelikteki Davalar ve Olası sonuçları
- Kar Dağıtım Politikası
- Temettü Bilgilendirmesi
- Bağımsız Denetim Şirketi
- Şirketin Risk Yönetimi ve İç Kontrol Mekanizması
- Şirketin Finansman Kaynakları
- Dönem İçinde Esas Sözleşmede Yapılan Değişiklikler
- İşletmenin Faaliyet Gösterdiği Sektör ve Sektördeki Yeri
- Müşterek Faaliyetler
- Faaliyet Dönemine İlişkin Yatırımlar ve Duran Varlık Tabloları
- İlişkili Taraf Açıklamaları
- Şirket Aleyhine Açılmış Davalar
- Şirketin İktisap Ettiği Kendi Paylarına İlişkin Bilgiler
- Hesap Dönemi İçinde Gerçekleştirilen Özel ve Kamu Denetime İlişkin Bilgiler
- Mevzuat Hükümlerine Aykırı Uygulamalar Nedeniyle Şirket ve Yönetim Organı Üyeleri Hakkında Uygulanan İdari veya Adli Yaptırımlara İlişkin Açıklamalar
- Şirket Sermayesinin Karşılıksız Kalıp Kalmadığına veya Borca Batık Olup Olmadığına İlişkin Tespit ve Yönetim Organı Değerlendirmeleri
- Hisse Fiyat ve İşlem Grafiği ve diğer analiz verileri

6- KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLAR

7- RİSKLER VE YÖNETİM KURULU'NUN DEĞERLENDİRMESİ

8- SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İLKELERİ KAPSAMINDAKİ ÇALIŞMALAR

9- FAALİYET DÖNEMİNDEN SONRA GERÇEKLEŞEN ÖNEMLİ GELİŞMELER

Bu rapor, ‘‘Sermaye Piyasasında Finansal Raporlamaya İlişkin Esaslar Tebliği'nin’’ 8. Maddesi hükmü uyarınca düzenlenmiş olup, Şirketimizin 01.01.2025–31.03.2025 tarihlerini kapsayan döneme ait işletme faaliyetlerinin değerlendirilmesi ve yatırımcılarımıza bilgi verilmesi amacıyla hazırlanmıştır.

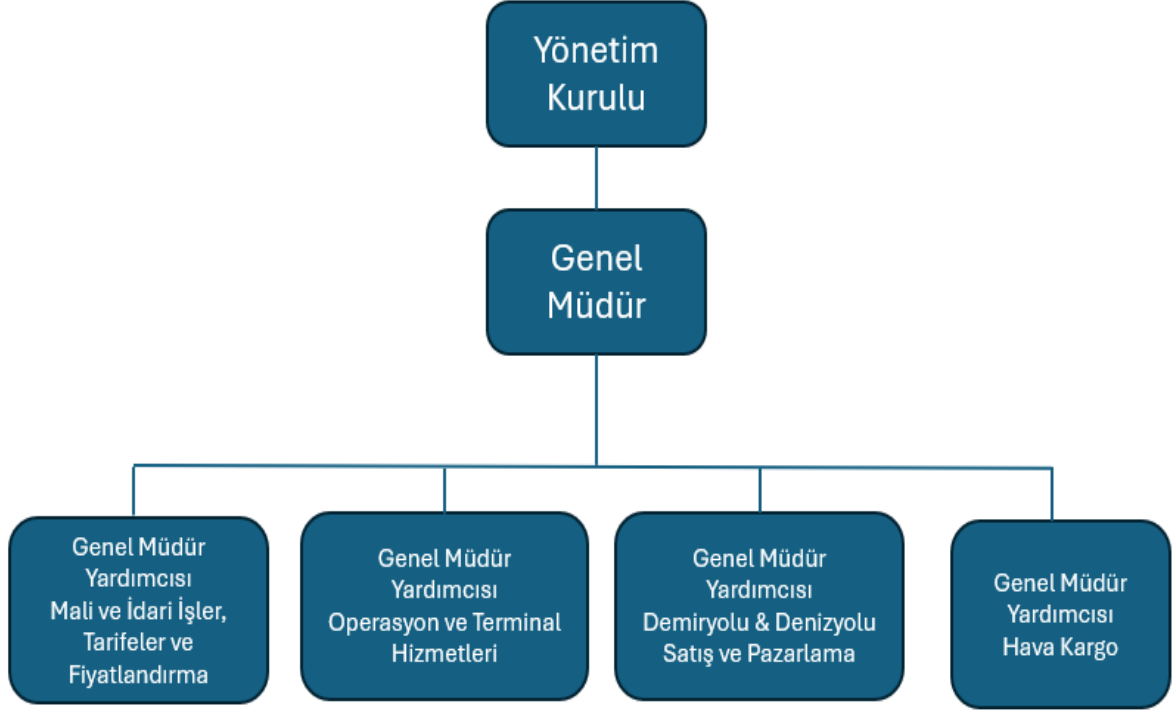
1- GENEL BİLGİLER:

- **Faaliyet Raporu Hesap Dönemi:** 01.01.2025 – 31.03.2025

- **Şirket Sicil ve İletişim Bilgileri**

Şirket Unvanı : PASİFİK EURASİA LOJİSTİK DIŞ TİCARET A.Ş.
Ticaret Sicil No : 359742
Şirket Adresi : Kızılırmak Mahallesi Dumlupınar Bulvarı No: 3 Next Level A Blok 1. Kat No:1
Çankaya /ANKARA
Telefon : 0 (312) 285 80 90
Faks : 0 (312) 285 80 91
Web Adresi : www.pasifikeurasia.com.tr
KEP Adresi : pasifikeurasia@hs01.kep.tr
Mail Adresi : info@pasifikeurasia.com.tr
Mersis No : 0649051113500016

- Şirketin Organizasyon Yapısı



YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

ADI VE SOYADI	GÖREVİ	DURUMU		GÖREV SÜRESİ
Fatih Nusret DUR	Yönetim Kurulu Başkanı	İcracı Üye	Bağımsız Olmayan Üye	26.06.2026
Erol ERKAN	Yönetim Kurulu Başkan Vekili	İcracı Üye	Bağımsız Olmayan Üye	26.06.2026
Alparslan Cemail BATUK	Yönetim Kurulu Üyesi	İcracı Olmayan Üye	Bağımsız Olmayan Üye	26.06.2026
İrfan GÜVENDİ	Yönetim Kurulu Üyesi	İcracı Olmayan Üye	Bağımsız Üye	26.06.2026
Atakan YILMAZ	Yönetim Kurulu Üyesi	İcracı Olmayan Üye	Bağımsız Üye	26.06.2026

Yönetim Kurulu Üyelerinin Özgeçmişleri:

Fatih Nusret DUR

1977 yılında Ankara’da doğmuş, 1999 yılında Gazi Üniversitesi Mühendislik Fakültesi bölümünden mezun olmuş ve yine aynı üniversitede yüksek lisansını tamamlamıştır. F.Nusret Dur finans sektöründe çeşitli kademelerde yöneticilik görevi yapmıştır. Finans sektöründeki kariyerine 2000 yılında Ziraat bankasında başlamış, 2018 yılına kadar bankada çeşitli kademelerde müdür ve yöneticilik yaptıktan sonra en son Banka Genel Müdürlüğü’nde Daire Başkanı olarak görev almış ve 2018 yılında bu görevinden ayrılarak Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş.’de Genel Müdür olarak çalışmaya başlamıştır.

Kariyerinin son 5 yılını inşaat sektöründe üst düzey yöneticilik yaparak geçirmiş ve bu süre içinde Next Level Çayyolu ve Merkez Ankara gibi çok önemli 2 projenin gerçekleştirilmesinde aktif görev almıştır. Pasifik Tesis Yönetimi A.Ş., Merkez Cadde Yönetim Hizm. A.Ş., Aden Pelet ve Orman Ürünleri Yenilenebilir Enerji İth.İhr.San.Tic. A.Ş., Ditravo Dijital Hiz. Platformu A.Ş., NL Proje Yönetim A.Ş., Pasifik Madencilik A.Ş., Destel Bilişim Çözümleri A.Ş., Destel Connet Elektrik Elektronik Sanayi ve Tic. A.Ş., Titra Teknoloji A.Ş., Pasifik Güvenlik ve Koruma Hizm. A.Ş., Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği A.Ş.’de Yönetim Kurulu Başkanı; Keifi Yiyecek ve İçecek Hizm.Tic. A.Ş., Orçay Ortaköy Çay Sanayi Tic A.Ş.’de Yönetim Kurulu Başkan Vekili; Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş., Pasifik Donanım ve Bilgi Teknolojileri A.Ş., Pasifik Eurasia Terminal Hizm. A.Ş., Pasifik Eurasia Lojistik A.Ş., Avrasya Trading Dış Tic. A.Ş.’de Yönetim Kurulu Üyesi; Pasifik Gayrimenkul Yatırım inşaat A.Ş., İlerleyen İnşaat ve Madencilik AŞ’de Genel Müdür olarak görevlerini sürdürmektedir.

Erol ERKAN

1982 yılında Rize doğumlu, 2002 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Bilgisayar Bölümü ve devamında Anadolu Üniversitesi İşletme ve Anadolu Üniversitesi Adalet Bölümlerinden de mezun oldu. Ayrıca hala Uluslararası Balkan Üniversitesi Hukuk Fakültesi 4. sınıf öğrencisi. 2002 - 2007 yılları arasında özel sektörde çalıştı. 2007-2022 yılları arasında Kamuda çeşitli görevler üslenmiş, Ocak 2022 itibariyle Pasifik Eurasia Lojistik Dış Tic. A.Ş. şirketinde Genel Müdür olarak görev yapmaktayken, Haziran 2024 tarihi itibariyle Pasifik Eurasia Lojistik Dış Tic. A.Ş. şirketinde yönetim Kurulu üyesi olarak çalışmaktadır.

Alparslan Cemal BATUK

Alparslan Cemal Batuk, 1974 İstanbul doğumludur. 1993 yılında İtalyan Lisesi’nden mezun olup , 1998 yılında ise İstanbul Üniversitesi Elektronik Mühendisliğini bitirdi. Daha sonra 1998 - 1999 yıllarında İstanbul Üniversitesinde İşletme Yüksek Lisansı yaptı. 1999 yılında ise Bank Ekspres’te Yönetici Adaylığı programını ve stajını tamamladı.

1999-2002 yılları arasında Bank Ekspres’te Hazine Yönetimi birimde Uzman olarak çalışmış, 2003-2008 yılları arasında Orjin Grubunda Genel Müdür Yardımcılığı yapmıştır.

2008-2015 yılları arasında Türkiye ve İsviçre’de fon yönetimi, portföy yönetimi ve özel bankacılık işlerinde çalışmış,Logos Portfoy Yönetimi kurucu ortağı olmuş ve Yönetim Kurulu Üyeliği yapmıştır.

RCR Holding A.Ş. Maden işleri yönetimi Yönetim Kurulu Üyeliği ile firmanın Toronto Borsası işlerini aktif olarak yönetmiştir.

Alparslan Cemal Batuk, 2015 yılında Nurol Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Genel Müdür Yardımcısı olarak görev almıştır.

2016-2019 yıllarında Orjin Garyimenkul Genel Müdürlüğü, 2021-2022 yıllarında Prive Sigorta A.Ş. Yönetim Kurulu üyeliği yapmıştır.

Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.’de Yönetim Kurulu üyesi olarak görevine devam eden Alparslan Cemal Batuk bunun yanı sıra farklı şirketlerde yönetim kurulu üyeliği ve genel koordinatör olarak ek görevlerini de sürdürmektedir.

İrfan GÜVENDİ

1991 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinden mezun olmuştur. Kamu Yönetimi bölümünde yüksek lisans yapmıştır. 1992 yılında Denetçi olarak Sayıştay Başkanlığında çalışmaya başlamış 2003 yılına kadar bu görevi devam ettirmiştir. Bu dönemde çeşitli kamu kurumlarının denetimini yürütmüştür. Ayrıca Sayıştay Başkanlığı Uzman Denetçisi olarak TBMM KİT komisyonu adına PTT/ Türksat/ Mili Piyango İdaresi/ Devlet Malzeme Ofisi’nin finansal / mali ve idari denetimini yapmıştır. 2003-2009 yılları arasında Türkiye Tarım ve Kredi Kooperatifleri Genel Müdür Yardımcılığına (Kredi-finance sorumluluğu) atanmıştır. 2003-2007 yılları arasında Güven Sigorta Yönetim Kurulu Başkan Vekili, 2006-2007 yılları arasında Tarım Sigortaları

A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı, 2009-2014 Lokman Hekim Engürüsağ A.Ş. Genel Müdürü, 2014-2016 yılları arasında Tarım Kredi Genel Müdürü, 2014-2016 Groupama Sigorta Yönetim Kurulu Başkan Vekili, 2016-2020 yılları arasında Sayıştay Başkanlığı Uzman Denetçisi olarak çalışmıştır. 2021 yılından itibaren Lokman Hekim Engürüsağ A.Ş.'de Yönetim Kurulu Üyesi, Orçay Ortaköy Çay San. Tic. A.Ş.'de ve Pasifik Eurasia Lojistik A.Ş.'de Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi olarak görevlerini sürdüren İrfan GÜVENDİ, aynı zamanda Konkordato Komiseri olup, Yeminli Mali Müşavirlik Ruhsatına da sahiptir.

Atakan YILMAZ

1981 yılında Erzincan Çayırılı 'da doğdu. İstanbul Bilgi Üniversitesi İletişim Fakültesinden mezun olduktan sonra Medeniyet Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünde yüksek lisansını bitirdi. 2005-2014 yılları arasında İBB Halkla İlişkiler Müdürlüğü'nde çeşitli kademelerde görev aldı. Yönetici olduğu dönemde Bütünleşik Çağrı Merkezi projesini hayata geçirip ulusal ve uluslararası alanda 45 ödül aldı. 2014-2019 yılları arasında Halkla İlişkiler Müdürü ve Enerji A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi olarak görevini sürdürdükten sonra 2019 yılında görevlerinden ayrıldı. 2019 yılından sonra Medya, İletişim ve Bilişim teknolojileri alanında ticari faaliyetlerini yürütmekle beraber bu alanlarda Yönetim Kurul Üyelikleri bulunmaktadır.

YÖNETİM KURULU ÜYELERİNİN ORTAKLIK DIŞINDA ALDIĞI GÖREVLER	
Fatih Nusret DUR	Pasifik Tesis Yönetimi A.Ş., Merkez Cadde Yönetim Hizm. A.Ş., Aden Pelet ve Orman Ürünleri Yenilenebilir Enerji İth.İhr.San.Tic. A.Ş., Ditravo Dijital Hiz. Platformu A.Ş., NL Proje Yönetim A.Ş., Pasifik Madencilik A.Ş., Destel Bilişim Çözümleri A.Ş., Destel Connet Elektrik Elektronik Sanayi ve Tic. A.Ş., Titra Teknoloji A.Ş., Pasifik Güvenlik ve Koruma Hizm. A.Ş., Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği A.Ş.'de Yönetim Kurulu Başkanı; Keifi Yiyecek ve İçecek Hizm.Tic. A.Ş., Orçay Ortaköy Çay Sanayi Tic A.Ş.'de Yönetim Kurulu Başkan Vekili; Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş., Pasifik Donanım ve Bilgi Teknolojileri A.Ş., Pasifik Eurasia Terminal Hizm. A.Ş., Pasifik Eurasia Lojistik A.Ş., Avrasya Trading Dış Tic. A.Ş.'de Yönetim Kurulu Üyesi; Pasifik Gayrimenkul Yatırım inşaat A.Ş., İlerleyen İnşaat ve Madencilik AŞ'de Genel Müdür
Erol ERKAN	Avrasya Trading Dış Tic. A.Ş, Pasifik Eurasia Terminal Hizm. A.Ş.,Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşl.A.Ş.,Pasifik Global Lojistik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili PSF Pasifik Corp. Başkan
Alparslan Cemal BATUK	Pasifik Gayrimenkul Yat. İnş. A.Ş Genel Müdür Vekili,Pasifik Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. Genel Koordinatör, Pasifik Madencilik Tic.A.Ş Yönetim Kurulu Üyesi, Pasifik Tesis Yönetim A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili, Analitik Yönetim Finans Ve Danışmanlık A.Ş ve Alya Haliç Turizm ve Gayrimenkul A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi
İrfan GÜVENDİ	Fsa Danışmanlık A.Ş. Sahibi ve Yöneticisi, Her Yerde Sağlık ve Elektronik Ticaret A.Ş., ve Hys Sigorta Aracılık Hizmetleri A.Ş.'nde Yönetim Kurulu Üyesi, Orçay Ortaköy Çay Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Pasifik Eurasia Lojistik A.Ş.'de Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi, Milas Uyku Vadisi Tarım Kooperatifi Denetim Kurulu Üyesi, Lokman Hekim Engürüsağ Sağlık Turizm Eğitim Hizmetleri ve İnşaat Taahhüt A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi, Lokman Hekim İstanbul Sağlık Yatırımları A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi, Oryaz Ordu Yazılım Donanım Arge Altyapı Sanayi ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi, Ankara Finans Merkezi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı.
Atakan YILMAZ	Ditravo Dijital Hizmet Platformu A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi

- **Genel Kurul Tarafından Yönetim Kurulu Üyelerine Verilen İzinler**

Şirketimiz 2023 yılı Olağan Genel Kurul toplantısında, TTK'nın 395 ve 396. maddelerinde belirtilen iş ve işlemleri yapmak üzere Yönetim Kurulu üyelerine izin verilmiştir.

- **Yönetim Kurulu Üyelerinin Yetkileri**

Şirket'in İcra Yönetim Kurulu üyelerinden herhangi ikisi, Şirket unvanı altına müştereken atacakları imza ile Şirketi 2 (iki) yıl süre ile temsil ve ilzama yetkilidir. Temsil ve ilzam yetkileri 1. Derece olmak üzere A grubu olarak tanımlanmıştır.

A grubu imza yetkisine haiz yönetim kurulu üyelerimiz : Fatih Nusret Dur ve Erol ERKAN'dır.

- **2025 Yılı İçerisindeki faaliyetleri**

Şirket Yönetim Kurulu, toplam beş üyeden oluşmaktadır. Yönetim kurulu üyeleri 3 ve 2 yıllık sürelerle seçilmişlerdir.

Yönetim Kurulu, "Yönetim Kurulu Yetki ve Görev Dağılımına İlişkin İç Yönergesi" ile belirlenen esaslar çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Yönetim Kurulu 01 Ocak 2025 ile 31 Mart 2025 tarihlerini kapsayan hesap dönemi içinde toplam 1 (bir) kez toplanmış, bu toplantılarda 1 (bir) adet karar almıştır. Toplantıya katılımlarda mutlak çoğunluk sağlanmış, kararlar toplantıya katılanların oy çokluğu ile alınmıştır. Yönetim Kurulu üyelerinden herhangi birinin ağırlıklı oy hakkı veya olumsuz veto hakkı bulunmamaktadır.

Bağımsız Yönetim Kurulu Üyelerimizin önemli nitelikteki ilişkili taraf işlemleri kapsamında yer alan faaliyetlerden onaylanmayarak Genel Kurul onayına sunulması gereken herhangi bir işlem veya karar bulunmamaktadır.

- **Yetki Sınırları**

1.Dereceden A grubu sınırsız yetkili kişilerden ve 1. Dereceden B grubu ise sınırlı yetkili kişilerden oluşmaktadır. Şirket yönetim kurulu sınırsız yetkili üyeleri; Sermaye Piyasası Kanunu, Türk Ticaret Kanunu, Şirket Esas Sözleşmesi ve ilgili mevzuatlarla belirlenen yetkileri kullanma hakkına sahiptir.

B grubunun sınırlı yetkileri, 18.04.2024- 11065 TTSG'de yayımlanan iç yönergeye uygun olarak belirlenmiştir.

- **Komiteler**

Yönetim Kurulu, görev ve sorumluluklarını daha etkin bir biçimde gerçekleştirmek amacıyla, Şirket bünyesinde gerekli sayıda komite oluşturmuştur. Ücret Komitesi ve Aday Gösterme Komitesi ayrıca oluşturulmadığından "Kurumsal Yönetim Komitesi" bu komitelerin görevlerini ilgili mevzuat çerçevesinde yerine getirmektedir. Şirket bünyesindeki Komiteler en az 2 (iki) üyeden oluşur.

Yönetim Kurulu, komitelerin oluşturulması, görev alanları; Türk Ticaret Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ile Kurumsal Yönetim ilkelerine ilişkin düzenlemelere ve diğer mevzuat hükümlerine uygun olarak hareket etmek amacıyla, komite çalışma esasları da belirlenerek kamuoyuyla paylaşılmıştır.

Komitelerin çalışmaları Yönetim Kurulu'na öneri sunma amacını taşımaktadır. Şirket işleyişine ilişkin olarak icra konularında karar alma yetkileri yoktur. Komitelerin önerileri doğrultusunda karar verme yetkisi Yönetim Kurulu'na aittir.

Komiteler, görev alanlarına giren konularda Yönetim Kurulu'na rapor sunarak bilgilendirmede bulunur. Denetimden Sorumlu Komite, Kurumsal Yönetim Komitesi ve Riskin Erken Saptanması Komiteleri mevzuata uygun olarak toplanmasının yanında gerekli görüldüğü hallerde de toplanarak Yönetim Kurulu için rapor hazırlar. Komite üyeleri için görev süresi öngörülmemiş olup yeniden oluşturuluncaya kadar görev süreleri devam etmektedir.

DENETİMDEN SORUMLU KOMİTE

Adı Soyadı	Görevi	Sermayedeki Payı	
		TL	%
İrfan GÜVENDİ	Komite Başkanı	-	-
Atakan YILMAZ	Komite Üyesi	-	-

KURUMSAL YÖNETİM KOMİTESİ

Adı Soyadı	Görevi	Sermayedeki Payı	
		TL	%
Atakan YILMAZ	Komite Başkanı	-	-
İlker OCAKTAN	Komite Üyesi	-	-

RİSKİN ERKEN SAPTANMASI KOMİTESİ

Adı Soyadı	Görevi	Sermayedeki Payı	
		TL	%
İrfan GÜVENDİ	Komite Başkanı	-	-
Atakan YILMAZ	Komite Üyesi	-	-

- Şirket Sermayesi ve Ortaklık Yapısı**

Şirket Çıkarılmış Sermayesi : 672.000.000 TL
 Şirket Kayıtlı Sermaye Tavanı : 750.000.000 TL

- Şirketimizin 31.03.2025 Tarihi İtibariyle %5 ve Üzeri Paya Sahip Ortaklar Listesi**

Ortağın Adı-Soyadı/Ticaret Ünvanı	Sermayedeki Payı(%)	Sermayedeki Payı(TL)
Fatih Erdoğan	13,73	92.192.664
Abdulkerim Fırat	13,73	92.192.668
Mehmet Erdoğan	13,72	92.318.668
Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş.	8,93	60.000.000
Pasifik Holding A.Ş.	17,86	120.000.000
Diğer	32,03	215.296.000
Toplam Sermaye	100	672.000.000

--Güncel ortaklık payı KAP üzerinden temin edilebilir.

- İmtiyazlı Paylar ve Oy Haklarına İlişkin Bilgiler**

Şirket payları A ve B grubu olmak üzere iki tür paydan oluşmuştur. A grubu nama yazılı olan 120.000.000 adet hisse senedi imtiyazlı payları temsil etmektedir. İmtiyazlar esas sözleşme 6.Maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre: Şirketin işleri ve idaresi, genel kurul tarafından sermaye piyasası mevzuatı ve Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde 1/2'si (A) Grubu pay sahipleri arasından veya gösterecekleri adaylar arasından seçilecek en az 5 (beş) en fazla 9 (dokuz) kişiden oluşan bir yönetim kurulu tarafından yürütülür. Herhangi bir şüpheye mahal vermemek adına, 5 (beş) üyeden oluşan yönetim kurulunun 2 (iki) üyesi, 6 (altı) veya 7 (yedi) üyeden oluşan yönetim kurulunun

3 (üç) üyesi , 8 (sekiz) veya 9 (dokuz) üyeden oluşması halinde 4 (dört) üyesi (A) Grubu pay sahipleri veya gösterecekleri adaylar arasından genel kurul tarafından seçilir. A grubu imtiyazlı pay sahibi Pasifik Holding A.Ş.'dir.

- **Personel ile İlgili Bilgiler**

Adı-Soyadı	Görevi	Mesleği
Mehmet ALTINSOY	Genel Müdür	Yönetici

Bu dönemde çalışan toplam personel sayısı 81 kişidir. (31.12.2024:64 kişi)

- **Menfaat Sahiplerinin Bilgilendirilmesi ve Yönetime Katılımı**

Yatırımcılar, Şirket çalışanları, müşteriler, tedarikçiler, sendikalar, sivil toplum kuruluşları ve kamu kurumlarından oluşan menfaat sahiplerine, SPK mevzuatı gereğince kamuya açıklanan finansal raporlarda yer alan bilgilere ek olarak, ticari sır niteliği taşıyan hususlar hariç olmak üzere talep edilmesi halinde yazılı veya sözlü bilgi çeşitli iletişim araçlarıyla verilmektedir.

Menfaat sahipleri komitelere iletmek istedikleri hususlarla ilgili Şirketin info@pasifikeurasia.com.tr mail adresi ile diğer iletişim kanallarını kullanabilirler.

Menfaat sahiplerinin yönetime katılımı konusunda ek bir yöntem oluşturulmamış olup, katılımlar Genel Kurul toplantıları ve karşılıklı görüşmelerle gerçekleştirilmektedir. Menfaat sahiplerinin çıkarları mevzuat ve karşılıklı sözleşmelerle korunmaktadır. Şirket tüm menfaat sahiplerinin beklenti ve talepleri etik kurallar doğrultusunda değerlendirilmektedir.

2- YÖNETİM KURULU ÜYELERİNE SAĞLANAN MALİ HAKLAR:

Şirketimiz yönetim kurulu üyelerine ücret ödenmektedir. Yönetim kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilere ödenen ücret performansa dayalı değildir.

Şirketimiz cari dönemde ortaklarına ve üst düzey yöneticilerine yapmış olduğu huzur hakkı ödemelerinin toplamı 889.648 TL'dir (31.03.2025 tarihi itibarıyla satın alma gücü esasına göre üst yönetime sağlanan fayda ve menfaatler toplamı 01.01.-31.03.2024: 2.075.513 TL).

3- ŞİRKET FAALİYET ALANLARI HAKKINDA ÖZET BİLGİ

Şirketimiz Demiryolu, Havayolu, Denizyolu ve Karayolu taşımacılığı alanında ulusal ve uluslararası düzeyde lojistik hizmeti sunmaktadır.

4- ŞİRKETİN ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME ÇALIŞMALARI

Şirketimiz araştırma ve geliştirme kapsamında herhangi bir faaliyette bulunmamaktadır.

5- ŞİRKET'İN DÖNEM İÇİ FAALİYETLERİNE İLİŞKİN BİLGİLER:

Şirketimiz, Sermaye Piyasası Kurulu'nun ve TTK'nın mevzuatı kapsamına belirtilen alanlarda faaliyet göstermek üzere kurulmuş olup, faaliyet esaslarını, Sermaye Piyasası Kurulu'nun düzenlemeleri ve ilgili mevzuatlar çerçevesinde sürdürmektedir.

Şirket, yurtiçi ve dışı olmak üzere hava, kara, demiryolu ve denizcilik olmak üzere her türlü alanda lojistik hizmeti veren kayıtlı sermaye sistemine tabi halka açık anonim ortaklıktır. 2023 yılında halka açılan şirketimiz önemli gelişmeleri KAP platformu başta olmak üzere diğer yerler ilgili platformlarda pay sahiplerine duyurmaktadır.

Şirketimiz yakın geçmişine yönelik gelişmeler ve faaliyetleri ile ilgili önemli hususlar aşağıda belirtilmiştir:

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

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

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

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

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

Avrupa Birliği'nin 11 Mart 2019 tarihinde açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile 2050 yılında iklim nötr ilk kıta olma hedefi ortaya konmuştur. Türkiye olarak da düşük karbonlu yeşil ekonomiye ivme kazandırmak için Türkiye ekonomisi ve sanayisinin yeşil dönüşümü ve başta Avrupa Birliği olmak üzere üçüncü ülkelere ihracatta rekabetçiliğin korunması, güçlendirilmesi, demiryolu sektörünün desteklenmesi amacıyla resmi kurumlarca bir eylem planı oluşturulmuştur. (Kaynak: Türkiye 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı) Bu plan kapsamında sektörde demiryolu taşımacılığının payının arttırılarak karayolu payının düşürülmesi hedeflenmiştir.

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

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

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

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

Uluslararası Demiryolu taşımacılığının anlaşılabilmesi için bazı bilgilerin aktarılması gerekmektedir. Özet olarak demir yolu taşıması yükün bir noktadan diğer noktaya vagon / konteyner içerisinde sevkini ifade etmektedir. Yükün taşınabilmesi için içerisine konulacağı kap konteyner ya da vagonun kendisi olabilir. Ülkemizde vagon ve lokomotif

temini TCDD tarafından yapılmaktadır. Ancak özel sektör de kendi lokomotif ve vagonlarıyla taşıma yapabilmektedir. Bu şirketlere Demir Yolu Tren İşletmecisi (“DTİ”) denmektedir. Bu şirketler TCDD’nin uygun gördüğü güzergahlarda ve TCDD trafik planlaması kapsamında uygun görülen zamanlarda, kendi personeliyle taşıma yapmaktadır. Yurtdışı taşımalarında ülkeler kendi sınır kapılarına kadar kendi lokomotifleri ile tren dizisini çekerek, sınır geçişi sonrasında tren dizisini diğer ülkenin lokomotiflerine bırakmaktadır.

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

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

Yük varış noktasına ulaştığında alıcı bilgilendirilir. Satışı gerçekleştirilen hizmet içeriğine uygun olarak, alıcı dilerse istasyonda, dilerse ara taşıma yapılarak farklı bir adreste teslim alması sağlanır. Tüm bu süreçlerde Şirket’in üye olduğu dijital sistem / yazılımlardan temin edilen trenin konum bilgisi, tahmini varış süresi anlık takip edilerek müşteriye aktarılır ve gerekli bilgi akışı sağlanır.

Yükü teslim alan müşteri boş konteyneri iade eder ve yurtiçi / yurtdışında belirlenen noktalarda depolanarak bir sonraki taşımada kullanılmak üzere saklanır. Eğer varış noktasında yeni bir talep yok ise konteyner boş çekilmek suretiyle ihtiyaç bulunan diğer noktalara aktarılır.

Yukarıda anlatılan süreçlerde tarafları özetlemek gerekirse; yükün sahibi üretim yapanın kendisi ya da üretim yapandan taşıma işini almış başka bir firma olabilir. Yükün taşıyıcısı ise Şirket gibi bu işleri koordine eden taşıma hizmeti sunan firmalardır, alıcı ise yükün teslim edileceği noktada gönderici tarafından yükü teslim almakla yetkilendirilmiş şirket ya da doğrudan yükü satın alanı ifade eder.

Demiryolu taşıma süreçleri kısaca özetlenmiştir. Bu aşamada taşıma yapılan ülkeler ve güzergahlardaki bazı önemli noktaların vurgulanması elzemdir. Şöyle ki;

Çin’den Avrupa’ya olan demiryolu yük trafiğinin neredeyse tamamı Kuzey Koridor olarak adlandırılan Çin – Kazakistan – Rusya – Belarus - Ukrayna / Polonya hattı üzerinden taşınmaktadır. Ancak Rusya - Ukrayna savaşı ile birlikte Kuzey koridor üzerinden yapılan demiryolu taşımaları sekteye uğramış, kuzey koridorunda taşıma yapılması zorlaşmış, bu durum orta koridorun yani BTK hattının daha etkin kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Orta koridor güzergahı Çin – Kazakistan – Azerbaycan - Gürcistan - Türkiye üzerinden geçmektedir. Orta koridor üzerindeki bir başka güzergah ise Çin – Kırgızistan - Özbekistan-Türkmenistan – Azerbaycan – Gürcistan - Türkiye hattıdır. Ancak Çin - Kırgızistan arasında demiryolu hattı bulunmadığından Kasgar - Osh arası karayolu ile taşıma zorunludur. Bu nedenle, Çin çıkışlı yüklerin tercih edildiği güzergah ağırlıklı olarak Çin - Kazakistan üzerinden gelen Orta Koridor hattıdır.

Güzergâh üzerinde yer alan ülkelerin oluşturduğu, TCDD’nin ve Şirket’in de üye olduğu Trans Hazar Uluslararası

Taşıma Güzergahı Birliği (TITR) bu hat üzerindeki taşımacılığın arttırılmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır. Ana amacı orta koridor üzerinden akan yük trafiğinin artırılması, tarife birliği ve rota üzerindeki tüm tarafların uyumlu ve makul sürelerde taşıma yapmasını sağlamaktır. Her yıl birkaç kez çalışma grupları toplanarak yaşanan sorunlar ve fırsatların değerlendirilmesi amacıyla bir araya gelmektedir.

Bu hattın en kritik noktaları ise aşağıdadır.

1. Ülkemiz ray genişliğinin 1435 mm ve Gürcistan'dan itibaren hattın devamındaki eski Sovyetler Birliği ülkelerinde ray genişliğinin 1520 mm olması nedeniyle trenler kesintisiz olarak devam edememekte ve Türkiye - Gürcistan sınırında yer alan Ahalkalaki yük aktarma istasyonunun efektif çalışması önem arz etmektedir.

2. Azerbaycan - Kazakistan geçişinin Hazar Denizi üzerinde gemilerle yapılması nedeniyle limanların ve gemilerin etkin işletilmesi,

3. Çin - Kazakistan sınırında yine ray genişlikleri farklılığı nedeniyle aktarma zorunluluğu bulunması ve bu aktarma merkezlerinin de efektif çalışması gerekmektedir.

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

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

2019 yılı

Öncelikle,

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan 04.07.2019 tarihinde TİO Belgesi (Taşıma İşleri Organizatörü Belgesi) alınmış,

- 03.07.2019 tarihinde MS Agency Gürcistan şirketi ile forwarder sözleşmesi,
- 18.07.2019 tarihinde TCDD ile BTK hattı Taşıma Sözleşmesi,
- 17.10.2019 tarihinde RZD Rus Demiryolları ile forwarder sözleşmesi,
- 01.11.2019 tarihinde KTZ Ekspress Kazakistan ile forwarder sözleşmesi,
- 06.11.2019 tarihinde Xian Continental Bridge, TCDD ile üçlü Çerçeve anlaşması,
- 06.11.2019 tarihinde Xian Continental Bridge, ADY Container, GR Logistics, KTZ Ekspress, TCDD ile

6'lı Protokol,

- 11.12.2019 tarihinde FTLC Gürcistan ile Taşıma Sözleşmesi,
- 30.12.2019 TCDD ile Forwarder Sözleşmesi

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

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

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

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

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

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

2020 yılı

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

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

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

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

Örnek vermek gerekirse yıl içerisinde;

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

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

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

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

2021 yılı

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

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

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

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

Ekim ayında Şirket'in merkezi Kazakistan'da bulunan TITR (Trans Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Birliği)

üyeliği kabul edilmiş, böylece Şirket TCDD'nin de üye olduğu bu uluslararası yapılanmanın bir parçası haline gelmiştir. Bu sayede Şirket hat üzerinde belirlenen stratejiler, fiyat seviyelerinin belirlenmesi ile iş birlikleri oluşturma ve orta koridorun gelişimine doğrudan katkı verebilme imkanına kavuşulmuştur.

Yine 2021 yılında Azerbaycan ADY Konteyner ve Gürcistan GR Lojistik ile Şirket arasında yapılan bir anlaşma çerçevesinde Türkiye Azerbaycan arasında düzenli tren seferleri de (TURQUAZ EXPRESS) başlatılmıştır. Böylece Azerbaycan ve Türkiye arasında her hafta düzenli tren seferleri yapılma imkânı ortaya çıkmış ve bu kapsamda 2021 yılında 1.509, 2022 yılında 2.349, 2023 yılında ise 275 olmak üzere toplam 4.133 konteyner taşınması gerçekleştirilmiştir.

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

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

2022 yılı

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

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

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

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

2023 yılı

2023 yılı önemli ölçüde belirsizliklerin olduğu, enflasyon ve faizlerin artma eğiliminin devam ettiği, dünyada ve yakın coğrafyamızda savaşların yaşandığı, ülkemizde asrın felaketi olarak tarihe geçmiş büyük bir deprem gördüğümüz bir yıl olmuştur.

Şirketimiz, % 100 hissesine sahip olduğu bağlı ortaklığımız olan PSF Pasifik Corp. şirketi adına gemi satın alımı

bütün süreçleri tamamlanarak tescil edilmiştir.

Gemi satın alım işlemi, Şirketimizin stratejik hedefleri doğrultusunda gerçekleşmiştir. Bu adım, Pasifik Eurasia'nın müşterilerine verdiği hizmeti deniz yolu taşımacılığı alanında daha da güçlendirmek, operasyonel verimliliğimizi artırarak hizmet kalitesini ileriye taşımak ve uluslararası arenada daha etkin ve hızlı aksiyon alabilen bir konuma ulaşmak amacıyla atılmıştır.

Deprem felaketi nedeniyle ülkemizdeki demiryolu kaynaklarının önemli bir bölümü afet bölgesine yardım ve yapı malzemeleri taşınmasına seferber edilmiştir. Söz konusu deprem afetinin faaliyetlerimize olan negatif etkileri beklenenden daha uzun sürmüş, bölgedeki demiryolu altyapısının zarar görmesi nedeniyle ülkemizin en önemli liman bölgelerinden yapılan uluslararası taşıma hacimlerinde düşüşler yaşanmıştır.

Diğer taraftan BTK hattının Gürcistan sınırları içerisinde yer alan kısmında yapılan bakım ve onarım çalışmaları nedeniyle, Orta Koridor taşımacılığının kesintisiz devam etmesi amacı ile Şirket, sahibi olduğu PSF Pasifik gemisini Karsu-Samsun-Batum hattında çift yönlü olarak çalıştırmıştır.

Şirket Demiryolu Tren İşletmeciliği faaliyeti ile ilgili olarak; 14 Temmuz 2023 tarihinde Pasifik Eurasia Demiryolu Tren İşletmeciliği A.Ş. kurulmuştur. DTİ (Demiryolu Tren İşletmecisi) olabilmek üzere gereken DB2 yetki belgeleri alınmıştır. Lokomotif ve vagon kiralınmasına ilişkin ön protokol imzalanmış, bu işe ilişkin diğer hazırlık çalışmaları 2023 yılı içerisinde tamamlanmıştır.

2024 yılı

Şirketimizin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na "Yeşil Lojistik Belgesi" kapsamında yapmış olduğu başvurusu 30.01.2024 tarihi itibarı ile olumlu onaylanmış ve Şirketimiz "Yeşil Lojistik Belgesi" ni almıştır. Yeşil Lojistik belgesi, enerji verimliliği, emisyon kontrolü ve çevresel etki değerlendirmelerini içeren çeşitli önlemleri kapsamaktadır. Şirketimiz, lojistik operasyonlarını çevre üzerinde olumsuz etkileri en aza indirgeyecek şekilde yönetmeyi ve gelecek nesiller için sürdürülebilir bir taşımacılık modeliyle faaliyetlerinde devamlılığı hedeflemektedir.

Şirketimiz, sektördeki varlığını daha da güçlendirmek ve genişletmek amacıyla önemli bir adım atmış; iş çeşitliliğinin artırılması açısından son derece önemli olan, Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliğine göre yük tren işletmeciliği yapmak üzere "DB2 Yetki Belgesi" adıyla bilinen Ulaştırma Bakanlığı Yetki Belgesini almıştır.

Bu belge ile kendi lokomotif ve vagonlarımız ile demiryolunda yük taşımacılığı yapmak üzere gerekli olan Demiryolu Tren İşletmeciliği adımlardan birini daha tamamlamıştır. 2024 yılı 3.çeyreği içinde faaliyetlerine başlaması planlanan Pasifik Eurasia DTİ şirketimiz ile, kendi kiraladığımız lokomotif ve vagonlar ile yapılacak taşımalarda Pasifik Eurasia maliyet avantajı ve fiyatlama esnekliği kazanacak olup, bu durum verimliliğimizi olumlu etkileyecektir.

Şirketimiz demiryolu faaliyetlerini doğrudan ilgilendiren BTK güzergahında kapasiteyi 5 katına çıkarmak için hattın Gürcistan parkurunda geçtiğimiz yıl Mayıs ayında başlayan modernizasyon çalışmaları ile ilgili olarak; BTK Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının Gürcistan sınırları içerisinde yer alan 61 kilometrelik demiryolu hattı üzerinde geçtiğimiz yıl ortalarından bu yana devam eden bakım onarım ve genişletme çalışmaları tamamlanarak 20 Mayıs 2024 tarihinde demiryolu yük taşımacılığına tamamı ile açılmıştır. Bölgesel ve küresel ticaret için yüksek öneme sahip Orta Koridor üzerinde yer alan BTK Hattında tamamlanan bu modernizasyon çalışmaları neticesinde, yıllık yük elleçleme ve taşıma kapasitesinin 1 milyon ton dan 5 milyon tona çıkarıldığı bildirilmiştir. Bu sayede Ülkemiz üzerinden Asya'dan Avrupa'ya ve tersi yönlü taşımalarda BTK hattının taşıma kapasitesi ve verimliliği artırılmış ve Orta Koridor üzerinde Çin-Avrupa ve tersi yönlü taşımalara da hazır hale getirilmiştir.

Şirketimiz BTK güzergahı taşımacılığında geçtiğimiz yıl bu modernizasyon çalışmaları nedeniyle yaşadığımız hacimsel daralmanın, bu gelişmeler neticesinde ortadan kalmış olacağı ve BTK hattı taşımacılığımızda hacimsel artışlar yaşanacağı öngörülmektedir. Paylaşılan bu olumlu durumun hem şirketimiz taşıma ve terminal gelirlerine ve karlılığına önemli katkı sağlayacağı hem de ülkemizin lojistik merkez olarak konumunun güçlenmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

Şirketimiz, demiryolları üzerinden uluslararası ticaret taşımacılığı ve lojistiğine odaklanmak suretiyle hızlı büyümeyi, iş hacmini arttırmayı, daha iyi hizmet sunmayı ve özel sektörün dinamizmiyle rekabetçi yaklaşımlarla ilerlemeyi hedeflemektedir. Bu doğrultuda Demir İpek Yolu güzergahında Çin-Türkiye-Avrupa ve tersi yönünde

demiryolu kombine yük taşımacılığı hacmini arttırmak amacıyla şirket kurma ve/veya iş birliği yapma konusunda yetkilendirme yapmıştır.

Şirketimiz Demir İpek Yolu güzergahında Çin-Türkiye-Avrupa ve tersi yönde demiryolu kombine yük taşımacılığı hacmini arttırmak amacıyla şirket kurma ve/veya işbirliği yapma konusunda yetkilendirme kapsamında Şirketimizin Azerbaycan'ın önde gelen gruplarından NB Holding ASC ile yapmış olduğu görüşmeler neticesinde ortaklık kurma konusunda son aşamaya gelinmiştir. Kurulacak ortaklık her iki tarafa da liman ve lojistik merkez işletmeciliği, Orta Koridor üzerinden yapılacak yük taşımacılığı ve bölgede verilecek lojistik hizmetlerinde önemli fırsatlar ve kazanımlar sunacaktır. Bu girişimimiz sonucunda Orta Koridor'da Şirketimizin faaliyetlerini odağına alacak ve önceliklendirecek; Bakü merkezli, Türkiye ve Azerbaycan ortak işgücünü kullanacak; dış ticaretin büyümesine katkı sağlayacak bir yapı kurulmuş olacaktır. Bu sayede ülkemizin lojistik merkez olma konumunun güçlenmesine katkıda bulunurken Orta Koridor üzerinden taşıyacağımız yük miktarının artması, faaliyetlerimizin genişlemesi sağlanmış olacaktır. Ayrıca bu inisiyatifimizle birlikte gelecekte Kalkınma Yolu üzerinde gerçekleşecek faaliyetlerimiz için hazırlık süreci de başlatılmıştır.

Avrupa-Çin arasındaki karşılıklı ticaret akışının devam edeceği, Dünya Bankası tarafından açıklanan raporda da(Kaynak: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>)belirtildiği üzere orta koridorda lojistik hacminin 2030 senesine kadar 3 katına çıkacağı öngörülmektedir.

Türkiye-Çin ve tersi yönlü parkurda taşımacılık ve lojistik faaliyetlerinin arttırılması amacıyla %51 hissesi Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş.' ye, %49 hissesi Yeni Global Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.'ye ait olmak üzere, Pasifik Global Lojistik A.Ş. şirketi 27.05.2024 tarihinde kurulmuştur. Pasifik Global şirketinin %49 hissesinin sahibi Yeni Global Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş. Pekin/Çin merkezli Eurasia Link Global Limited Şirketi'nin iştiraki konumundadır.

Aynı amaçla %51 hissesinin Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. şirketine, %49 hissesinin ise Iron Silk Road Demiryolu İşletmeciliği Ltd.Şti.'ne ait olmak üzere Pasifik ISR Demiryolu Lojistik ve Ticaret A.Ş. şirketini kurmuştur.

Bu iki yeni ortaklık sayesinde Çin-Türkiye ve tersi yönlü taşımalarımızda Çin içerisindeki operasyonların daha efektif yapılması, yeni müşteriler kazanmanın yanında taşıma hacminin artırılması ve daha rekabetçi fiyatlama imkanına ulaşılması hedeflenmektedir.

Avrupa-Çin ve tersi yönlü taşımalarda; Kuzey Koridorun'da yapılmakta olan taşımaların bir kısmının Orta Koridor'a kaymakta olduğu durumundan yola çıkarak; bu taşımaların bir kısmını gerçekleştirmek üzere Şirket, sahibi olduğu PSF Pasifik gemisini Poti-Köstence hattında çalıştırmak ve operasyonel olarak bu süreçleri yürütmek üzere Gürcistan'da yeni kurulan MS Pasific LLC. şirketinin %50 hissesini satın almak üzere süreçleri yürütmektedir. Bu sayede Şirket, sadece BTK hattı üzerinde taşınan değil, Karadeniz üzerinden yapılan taşımalarda da pazar payı sahibi olacaktır.

Şirketimizin Halkalı-Avrupa, Köseköy-Avrupa ve tersi yönlü karşılıklı uluslararası demiryolu yük taşımacılığı faaliyetleri, uluslararası firmalarla yaptığı iş birliği sözleşmeleri ile genişletilerek devam etmektedir. Bu kapsamda Avrupa Partnerimiz Rail Cargo Lojistik ile sözleşme yenilemesini gerçekleştirilmiş ve taraflar karşılıklı olarak Türkiye- Avrupa arasında demiryolu ile ihracat-ithalat yük taşıma kapasitesinin artırılması kararını almışlardır.

Yine Avrupa yönlü taşımalarımızda iş hacmini artıracak nitelikte; Metrans Danubia A.S. Slovakya ile İstanbul/Halkalı-Avrupa ve tersi yönde tren seferlerinin başlatılmasını, içeren sözleşme imzalanmıştır.

Şirketimiz, terminal işletmeciliği alanında faaliyet kapasitesini genişletmek amacıyla, İzmir ili, Aliağa ilçesinde bulunan TCDD Biçerova Yük Terminali'nde, konteyner elleçleme, depolama ve diğer tüm terminal hizmetlerini sunmak üzere 16.000 metrekaarelik bir alan kiralaması gerçekleştirmiştir. Bölgenin üretim ve ihracat üssü olması, limanlara ve üretim tesislerine yakınlığı ve iş hacmimize önemli ölçüde katkı sağlayabileceği gibi hususlar, terminalimizin stratejik konumunu ve potansiyelini ön plana çıkarmaktadır. Yeni terminalde faaliyetlerin genişletilmesiyle ilave iş hacminin oluşturulması ve verimlilik artışı sağlanması hedeflenmektedir.

Şirketimiz Kocaeli ili Kartepe ilçesi Köseköy lojistik merkezi sahasında bulunan kullanım alanını arttırmak üzere, 50.000 m2 alan kiralaması gerçekleştirmiştir. Bu alanda halihazırda verilmekte olan terminal hizmetlerine ek olarak; geçici depolama ve antrepo işletmeciliği yapılmaktadır. Mevcut terminal hizmetlerimizde kapasite genişlemesi beraberinde getiren bu gelişme sayesinde, işlem hacmi ve verimlilik artışı da sağlanmaktadır.

- **Hesap Dönemi İçinde Gerçekleştirilen Genel Kurul Toplantıları**
Dönem içinde herhangi bir genel kurul yapılmamıştır.
- **2025 Yılında Başlayan ya da Devam Eden Yatırım ve Yenileme Faaliyetleri**
Şirketimiz lojistik sektöründe potansiyel fırsatları değerlendirerek yatırımlarına devam etmektedir. Önemli nitelikteki gelişmeler KAP'ta ayrıca pay sahiplerine duyurulmaktadır.
- **Bağış ve Yardımlar ile Sosyal Sorumluluk Kapsamında Yapılan Harcamalar**
Şirketimiz, bu dönem içinde toplam 315.000.-TL tutarında bağış ve yardımda bulunmuştur.
- **Şirket aleyhine açılan ve Şirketin mali durumunu ve faaliyetlerini etkileyebilecek nitelikteki davalar ve olası sonuçları:**
Şirketimiz aleyhine açılan mali durumunu ve faaliyetlerini etkileyebilecek nitelikte bir dava mevcut değildir.
- **Kar Dağıtım Politikası**
Pasifik Eurasia Lojistik Dış Ticaret A.Ş. Kâr Payı Dağıtım Politikası, Şirket'in güncel finansal ihtiyaçları doğrultusunda, oluşan karın Genel Kurul tarafından değerlendirerek Şirket bünyesinde bırakılmasını ya da kısmen/tamamen dağıtılmasını öngörmektedir.

Şirket Esas Sözleşmesi

Madde 13 Kar Dağıtımı ve Yedek Akçeler:

Şirket kar tespiti ve dağıtımı konusunda TTK ve sermaye piyasası mevzuatı hükümlerine uygun hareket eder.

Şirket'in faaliyet dönemi sonunda tespit edilen gelirlerinden, Şirket'in genel giderleri ile muhtelif amortisman gibi Şirket'çe ödenmesi veya ayrılması zorunlu olan miktarlar ile Şirket tüzel kişiliği tarafından ödenmesi zorunlu vergiler düşüldükten sonra geriye kalan ve yıllık bilançoda görülen dönem karı, varsa geçmiş yıl zararlarının düşülmesinden sonra kalan miktar, sırasıyla aşağıda gösterilen şekilde tevzi olunur:

Genel Kanuni Yedek Akçe:

a) Sermayenin yüzde yirmisine ulaşıncaya kadar, yüzde beşi kanuni yedek akçeye ayrılır.

Birinci Kâr payı:

b) Kalandan, varsa yıl içinde yapılan bağış tutarının ilavesi ile bulunacak meblağ üzerinden, Şirket'in kâr dağıtım politikası çerçevesinde TTK ve sermaye piyasası mevzuatına uygun olarak birinci kâr payı ayrılır.

c) Yukarıdaki indirimler yapıldıktan sonra, genel kurul, kâr payının, Yönetim Kurulu üyelerine, ortaklık çalışanlarına, pay sahibi dışındaki kişilere dağıtılmasına karar verme hakkına sahiptir.

İkinci Kâr payı:

Net dönem kârından, (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen meblağlar düştükten sonra kalan kısmı, genel kurul, kısmen veya tamamen ikinci kâr payı olarak dağıtmaya veya TTK'nın 521'inci maddesi uyarınca kendi isteği ile ayırdığı yedek akçe olarak ayırmaya yetkilidir.

Genel Kanuni Yedek Akçe:

Pay sahipleriyle kâra iştirak eden diğer kimselere dağıtılması kararlaştırılmış olan kısımdan, sermayenin %5'i oranında kâr payı düşüldükten sonra bulunan tutarın yüzde onu, TTK'nın 519'uncu maddesinin ikinci fıkrası uyarınca genel kanuni yedek akçeye eklenir.

TTK'ya göre ayrılması gereken yedek akçeler ile Esas Sözleşme'de veya kâr dağıtım politikasında pay sahipleri için belirlenen kâr payı ayrılmadıkça; başka yedek akçe ayrılmasına, ertesi yıla kâr aktarılmasına, 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 payı, dağıtım tarihi itibarıyla mevcut payların tümüne, bunların ihraç ve iktisap tarihleri dikkate alınmaksızın eşit olarak dağıtılır.

Dağıtılmasına karar verilen kârın dağıtım şekli ve zamanı, Yönetim Kurulu'nun bu konudaki teklifi üzerine Genel

Kurulca kararlaştırılır.

İşbu Esas Sözleşme hükümlerine göre Genel Kurul tarafından verilen kâr dağıtım kararı kanunen müsaade edilmediği sürece geri alınamaz.

- **Şirketin Risk Yönetimi ve İç Kontrol Mekanizması**

Şirket SPK Tebliğlerine uymak amacıyla, kurumsal yönetim ve risk yönetimini sağlamlaştırmak üzere Şirket bünyesinde; Kurumsal Yönetim Komitesi, Denetimden Sorumlu Komite ve Riskin Erken Saptanması Komiteleri oluşturulmuştur. Yönetim Kurulu, görev alanlarına bağlı olarak komiteler tarafından verilen raporlarla sürekli bilgilendirilmektedir.

- **Şirketin Finansman Kaynakları**

Şirketimizin temel finansman kaynağı Şirketin sermayesinden oluşmaktadır. Bunun yanı sıra 2023 yılında halka arz aracılığıyla toplanan fon kaynağı temin edilmiş olup, bu sağlanan nakit akışı ile Şirket finansman yapısı daha güçlü hale getirilmiştir. İzahnamede belirtildiği oranlarda değerlendirmek suretiyle bu nakit akışı değerlendirilerek ilerleyen aşamalarda lojistik yatırımları ve hizmetlerinde kullanılacak ve Şirket sermaye yapısı daha da güçlü hale getirilecektir.

- **Dönem İçinde Esas Sözleşmede Yapılan Değişiklikler**

Dönem içinde herhangi bir Esas Sözleşme değişikliği yapılmamıştır.

- **İşletmenin Faaliyet Gösterdiği Sektör ve Sektördeki Yeri**

Türkiye'nin öncü lojistik firmalarından biri olarak faaliyet gösteren şirketimiz, hem yurt içi hem de yurt dışı lojistik hizmetlerinde geniş bir uzmanlık yelpazesine sahiptir. Özellikle demiryolu taşımacılığı alanında yoğunlaşan firma, etkili ve sürdürülebilir taşıma çözümleri sunarak kara yolu taşımacılığının getirdiği trafik ve çevresel sorunlara alternatif bir yaklaşım sunmaktadır. Bu sayede hem taşıma maliyetlerini optimize ederken hem de çevreye duyarlılık ilkesini benimseyerek sürdürülebilir bir ulaşım altyapısı oluşturmayı hedeflemektedir.

Firmanın etkinlik alanı sadece demiryoluyla sınırlı değildir; aynı zamanda havacılık ve gemi yolu lojistiği konusunda da güçlü bir varlığa sahiptir. Havacılık sektöründeki hızlı taşıma ve küresel erişim avantajlarını kullanarak, müşterilerine hızlı teslimat ve güvenilir hizmetler sunmaktadır. Ayrıca, deniz yolu taşımacılığı ile uluslararası ticaretteki önemli bir rol oynayarak, dünya genelindeki limanlara bağlantı sağlayarak kapsamlı bir global lojistik ağı oluşturmaktadır.

Firmamız, müşteri odaklı yaklaşımı, teknolojiye yatırımı ve uzman kadrosuyla lojistik sektöründe öne çıkmaktadır. Sürekli gelişen ve değişen pazar koşullarına uyum sağlayarak, güvenilirlik, verimlilik ve çevresel sürdürülebilirlik ilkelerini benimseyen bu firma, tedarik zincirlerini daha akıllı, hızlı ve etkili bir şekilde yönetmeye yardımcı olmaktadır.

- Faaliyet Dönemine İlişkin Yatırımlar ve Duran Varlık Tabloları**

NOT 11- MADDİ DURAN VARLIKLAR

Grup'un maddi duran varlıkları ile bu varlıklarda yaşanan değişimler aşağıdaki tablolarda detaylı şekilde açıklanmıştır.

31 Mart 2025

	Tesis, Makine ve Cihazlar	Taşıtlar	Demirbaşlar	Özel Maliyetler	Toplam
Maliyet Değeri					
1 Ocak 2025 itibarıyla açılış bakiyesi	13.192.194	212.204.976	11.371.544	12.366.062	249.134.776
Yabancı para çevrim farkları	-	(5.143.276)	-	-	(5.143.276)
Alımlar	-	-	551.362	5.600.000	6.151.362
Çıkışlar	-	-	-	-	-
31 Mart 2025 itibarıyla kapanış bakiyesi	13.192.194	207.061.700	11.922.906	17.966.062	250.142.862

Birikmiş Amortismanlar

1 Ocak 2025 itibarıyla açılış bakiyesi	(6.223.965)	(12.293.227)	(5.780.188)	(1.255.688)	(25.553.068)
Yabancı para çevrim farkları	-	206.252	-	-	206.252
Dönem gideri	(417.379)	(2.102.276)	(422.723)	(744.505)	(3.686.883)
Çıkışlar	-	-	-	-	-
31 Mart 2025 itibarıyla kapanış bakiyesi	(6.641.344)	(14.189.251)	(6.202.911)	(2.000.193)	(29.033.699)
31 Mart 2025 itibarıyla net defter değeri	6.550.850	192.872.449	5.719.995	15.965.869	221.109.163

- İlişkili Taraf Açıklamaları**

Şirketin ilişkili taraflarla olan borç ve alacak bakiyeleri aşağıdaki gibidir. Şirketimiz ilişkili taraflardan mal ve hizmet tedarik etmesinin yanı sıra proje yönetimi hizmeti, taşeron hizmeti almaktadır.

NOT 3- İLİŞKİLİ TARAF AÇIKLAMALARI

Grup'un ilişkili taraf olarak tanımlandığı gerçek ve tüzel kişilere ilişkin bakiyeler aşağıdaki gibidir:

İlişkili taraflarla olan bakiyeler	Alacaklar		Borçlar		Ertelenmiş Gelirler	Peşin Ödenmiş Giderler
	Kısa vadeli		Kısa vadeli	Uzun vadeli	Kısa vadeli	Kısa vadeli
	Ticari	Ticari olmayan	Ticari	Ticari		
Majnty Teknoloji A.Ş.	-	-	302.269	-	-	-
Ditravo Dijital Hizmet Platformu A.Ş.	-	-	3.153.000	-	-	-
Yeni Global Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.	-	11.668.944	-	-	-	-
Pasifik Yenilenebilir Enerji Sanayi ve Ticaret A.Ş.	-	125.630.983	-	-	-	-
Pasifik Merkez Adi Ortaklığı	-	-	51.349.899	-	-	-
Pasifik Perakende Yiyecek ve İçecek Hizmetleri A.Ş.	-	-	29.317	-	-	-
Pasifik Teknoloji A.Ş.	-	-	1.347.408	-	-	-
Avrasya Trading Dış Ticaret Anonim Şirketi	6.407.734	-	-	-	-	-
Pasifik Gayrimenkul Yatırım İnşaat A.Ş.	-	145.276.479	30.996	-	-	-
Pasifik Eurasia Terminal Hizmetleri ve Ticaret A.Ş.	177.140.314	-	3.642.547	-	10.639.534	29.122.760
Toplam	183.548.048	282.576.406	59.855.436	-	10.639.534	29.122.760

- Şirket Aleyhine Açılan Davalar**

Şirket aleyhine açılmış önemli bir dava bulunmamaktadır.

- Şirketin İktisap Ettiği Kendi Paylarına İlişkin Bilgiler**

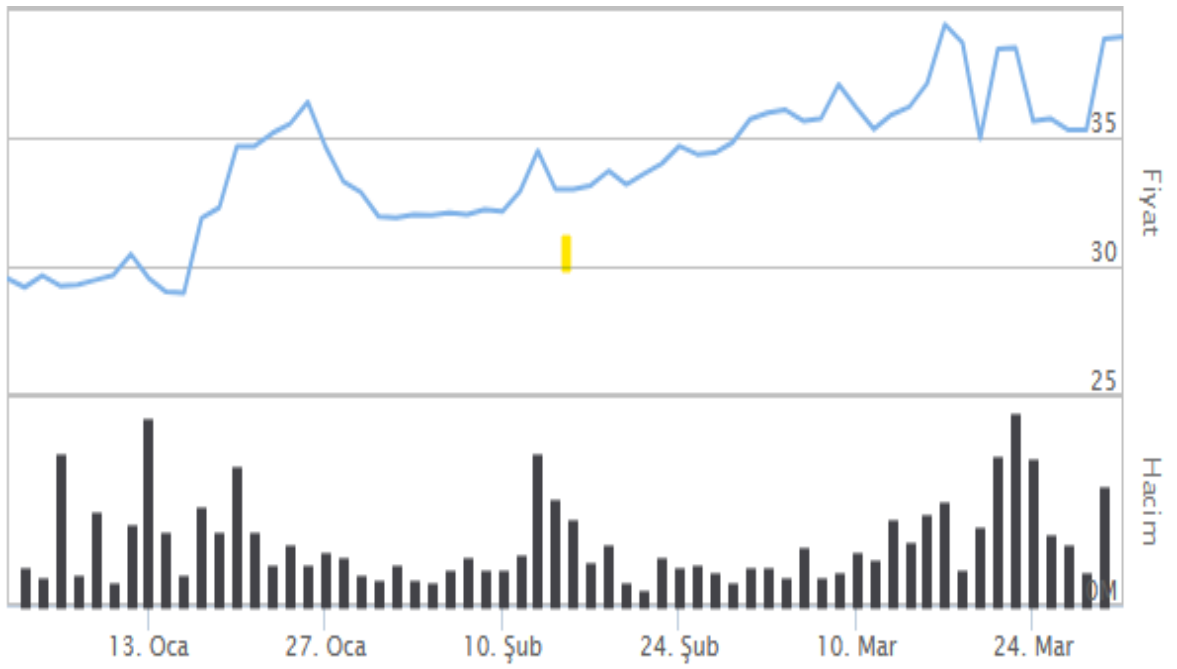
Şirket dönem içerisinde kendi payını iktisap etmemiştir.

- Hesap Dönemi İçinde Yapılan Özel ve Kamu Denetimleri**

Bu dönem içinde herhangi bir özel denetim veya kamu denetimi olmamıştır.

- **Mevzuat hükümlerine aykırı uygulamalar nedeniyle Şirket ve yönetim organı üyeleri hakkında uygulanan idari veya adli yaptırımlara ilişkin açıklamalar**
Şirket ve yönetim organı üyeleri hakkında uygulanan idari veya adli bir yaptırım bulunmamaktadır.
- **Şirket Sermayesinin karşılıksız kalıp kalmadığına veya borca batık olup olmadığına ilişkin tespit ve yönetim organı değerlendirmeleri**
Şirket sermayesinin karşılıksız kalma durumu veya borca batık olma durumu bulunmamaktadır.

PASİFİK EURASİA LOJİSTİK DİŞ TİCARET A.Ş.
HİSSE FİYAT VE İŞLEM BİLGİSİ
(1 Ocak 2025 – 31 Mart 2025)



6- KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLAR

Şirketimiz ve müşterek faaliyetlerimizin 01 Ocak 2025 ile 31 Mart 2025 tarihlerini kapsayan dönem konsolide finansal bilgiler esas alınarak hazırlanan kar veya zarar tablosu ile finansal durumu gösteren tablolar aşağıda sunulmuştur.

KONSOLİDE FİNANSAL TABLOLAR

VARLIKLAR	NOT	31 Mart 2025	31 Aralık 2024
Dönen varlıklar		1.674.969.987	1.838.285.919
Nakit ve nakit benzerleri	4	23.360.152	161.616.662
Ticari alacaklar		1.199.457.326	1.419.417.793
- <i>İlişkili taraflardan ticari alacaklar</i>	3	183.548.048	162.378.955
- <i>İlişkili olmayan taraflardan ticari alacaklar</i>	5	1.015.909.278	1.257.038.838
Diğer alacaklar		283.826.386	143.432.304
- <i>İlişkili taraflardan diğer alacaklar</i>	3	282.576.406	142.369.579
- <i>İlişkili olmayan taraflardan diğer alacaklar</i>	6	1.249.980	1.062.725
Stoklar	7	53.199.139	53.199.139
Peşin ödenmiş giderler		67.388.081	15.427.204
- <i>İlişkili taraflara peşin ödenmiş giderler</i>	3	29.122.760	-
- <i>İlişkili olmayan taraflara peşin ödenmiş giderler</i>	8	38.265.321	15.427.204
Diğer dönen varlıklar	9	47.738.903	45.192.817
Duran varlıklar		1.424.980.667	1.429.495.318
Diğer alacaklar		1.061.155	2.065.239
- <i>İlişkili olmayan taraflardan diğer alacaklar</i>	6	1.061.155	2.065.239
Kullanım hakları		2.572.922	3.125.763
Maddi duran varlıklar	11	221.109.163	223.581.708
Yatırım amaçlı gayrimenkuller	12	1.196.365.763	1.196.365.763
Maddi Olmayan Duran Varlıklar		3.871.664	4.310.817
Ertelenmiş Vergi Varlığı	19	-	46.028
Toplam varlıklar		3.099.950.654	3.267.781.237

YÜKÜMLÜLÜKLER	NOT	31 Mart 2025	31 Aralık 2024
Kısa vadeli yükümlülükler		904.351.663	1.112.424.636
Kısa vadeli borçlanmalar		143.062.339	131.226.341
- Banka kredileri	10	142.207.677	130.050.859
- Kiralama işlemlerinden kaynaklanan yükümlülükler		854.662	1.057.424
- Diğer finansal yükümlülükler		-	118.058
Ticari borçlar		739.141.428	959.845.147
- İlişkili taraflara ticari borçlar	3	59.855.436	176.631.741
- İlişkili olmayan taraflara ticari borçlar	5	679.285.992	783.213.406
Çalışanlara sağlanan faydalar kapsamında borçlar		6.600.193	5.281.773
Diğer borçlar		1.212.250	2.298.837
- İlişkili olmayan taraflara diğer borçlar	6	1.212.250	2.298.837
Ertelenmiş gelirler		13.095.958	11.161.480
- İlişkili taraflardan ertelenmiş gelirler	3	10.639.534	10.569.212
- İlişkili olmayan taraflardan ertelenmiş gelirler		2.456.424	592.268
Dönem karı vergi yükümlülüğü	19	-	1.717.261
Kısa vadeli karşılıklar		1.239.495	893.797
- Çalışanlara sağlanan faydalara ilişkin kısa vadeli karşılıklar		1.239.495	893.797
Uzun vadeli yükümlülükler		134.153.448	155.571.368
Uzun vadeli borçlanmalar		23.905.598	28.620.039
- Banka Kredileri	10	21.567.037	25.922.935
- Kiralama işlemlerinden kaynaklanan yükümlülükler		2.338.561	2.697.104
Ticari borçlar		-	6.042.894
- İlişkili taraflara ticari borçlar	3,5	-	6.042.894
Uzun vadeli karşılıklar		5.381.541	6.102.183
- Çalışanlara sağlanan faydalara ilişkin uzun vadeli karşılıklar		3.263.071	3.919.560
- Diğer uzun vadeli karşılıklar		2.118.470	2.182.623
Ertelenmiş vergi yükümlülüğü	19	104.866.309	114.806.252
Toplam Yükümlülükler		1.038.505.111	1.267.996.004
Özkaynaklar	13	2.061.445.543	1.999.785.233
Ana ortaklığa ait özkaynaklar		2.053.476.649	1.990.144.911
Ödenmiş sermaye		672.000.000	672.000.000
Sermaye düzeltme farkları		425.532.274	425.532.274
Hisse senedi ihraç primleri		291.082.652	291.082.652
Kar veya zararda yeniden sınıflandırılmayacak birikmiş diğer kapsamlı gelirler veya (giderler)		1.911.233	807.682
- Tanımlanmış fayda planları yeniden ölçüm kazanç (kayıpları)		1.911.233	807.682
Kar veya zararda yeniden sınıflandırılacak birikmiş diğer kapsamlı gelirler veya (giderler)		95.741.901	86.346.162
- Yabancı para çevrim farkları		95.741.901	86.346.162
Kardan ayrılan kısıtlanmış yedekler		18.897.757	18.897.757
Geçmiş yıllar karları/(zararları)		495.478.384	268.438.441
Net dönem karı		52.832.448	227.039.943
Kontrol Gücü Olmayan Paylar		7.968.894	9.640.322
Toplam Kaynaklar		3.099.950.654	3.267.781.237

KAR VEYA ZARAR KISMI	NOT	1 Ocak- 31 Mart 2025	1 Ocak- 31 Mart 2024
Hasılat	14	622.408.877	220.990.537
Satışların maliyeti (-)	14	(516.404.173)	(164.679.198)
Brüt kar		106.004.704	56.311.339
Pazarlama, satış ve dağıtım giderleri (-)	15	(2.834.893)	(2.182.946)
Genel yönetim giderleri (-)	15	(38.925.944)	(26.258.486)
Esas faaliyetlerden diğer gelirler	16	67.075.966	47.376.512
Esas faaliyetlerden diğer giderler (-)	16	(27.025.186)	(23.878.717)
Esas faaliyet karı		104.294.647	51.367.702
Yatırım faaliyetlerinden gelirler		16.255	9.880.288
Finansman geliri öncesi faaliyet karı		104.310.902	61.247.990
Finansman gelirleri	17	30.131.022	27.221.160
Finansman giderleri (-)	17	(28.914.272)	(11.738.239)
Net parasal pozisyon kazançları (kayıpları)	18	(54.378.263)	(78.927.105)
Sürdürülen faaliyetler vergi öncesi karı (zararı)		51.149.389	(2.196.194)
Sürdürülen faaliyetler vergi gelir/(gideri)	19	11.631	10.080.059
- Dönem vergi gideri		-	(6.436.985)
- Ertelenmiş vergi geliri/(gideri)		11.631	16.517.044
Dönem karı		51.161.020	7.883.865
Dönem karının dağılımı		51.161.020	7.883.865
- Kontrol Gücü Olmayan Paylar		(1.671.428)	-
- Ana ortaklık payları		52.832.448	7.883.865
Pay başına kazanç	20	0,0761	0,0117
DİĞER KAPSAMLI GELİR KISMI			
Kar veya zararda yeniden sınıflandırılmayacaklar		1.103.551	919.918
- Çalışanlara Sağlanan Faydalara İlişkin Aktüeryal Kazançlar (Kayıplar), Vergi Sonrası		1.103.551	-
- Tanımlanmış fayda planları yeniden ölçüm kazançları (kayıpları), vergi sonrası		-	919.918
Kar veya zararda yeniden sınıflandırılacaklar		9.395.739	10.123.560
- Yabancı para çevrim farkları		9.395.739	10.123.560
Toplam kapsamlı gelirler		61.660.310	18.927.343

7- ŞİRKET İÇ KONTROL SİSTEMİ İLE RİSKLER HAKKINDA YÖNETİM KURULU DEĞERLENDİRMESİ

Şirketimiz portföyünde finansal bilanço kalemleri yoğun bir şekilde projelere dayanmaktadır. Proje ihtiyaçlarına yönelik nakit akışları büyüklük açısından önem arz etmesi nedeni ile finans departmanı tarafından özenle takibi yapılmaktadır. Bu takip ve muhasebe kayıtlarından elde edilen veriler doğrultusunda Şirket'in mali yapısı Denetimden Sorumlu Komite ile Riskin Erken Saptanması Komitesi, mevzuat değişikliklerine ilişkin değişikliklerin ise Kurumsal Yönetim Komitesi tarafından düzenli takip edilerek Yönetim Kurulu bilgilendirildiğinden, yeterli görülmektedir.

8- SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İLKELERİ KAPSAMINDAKİ ÇALIŞMALAR

Sürdürülebilirlik İlkeleri Uyum Çerçevesi, Sermaye Piyasası Kurulu ("SPK")'nın 2 Ekim 2020 Tarih ve 31262 sayılı Resmî Gazete 'de yayınlanan Seri: II-17.1 sayılı Kurumsal Yönetim Tebliği'nde yapılan değişiklik kapsamında yaptığı duyuruya uygun olarak mevzuata girmiştir. Sürdürülebilirlik ilkelerinin uygulanması gönüllülük esasına dayalı olup "uy yada açıkla" prensibine uygun olarak yürütülmektedir. Şirketimiz bu konuya hassasiyet göstermekte olup sürece ilişkin bilgiler faaliyet raporu içeriğinde ve ek raporlarla yatırımcılarımıza duyurulmaktadır.

9- FAALİYET DÖNEMİNDEN SONRA GERÇEKLEŞEN ÖNEMLİ GELİŞMELER

- Faaliyet dönemini takip eden süreçte faaliyetleri ilgilendiren önemli bir gelişme bulunmamaktadır.