

# LOJİSTİK KOORDİNASYON İCRA KURULU TOPLANTI KARARLARI

## LOJİSTİK KOORDİNASYON İCRA KURULU KARARI

TARİH

06.03.2026

SAYI

2026/1-2-a

Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sn. Enver İSKURT Başkanlığında 06.03.2026 saat 10:00'da gündemdeki konuları görüşmek üzere toplandı.

**İlgi:** Karabük Lojistik Merkezi Talebine İlişkin UHDGM Raporu

**TEKLİF:** Karabük ili Eskipazar OSB (Organize Sanayi Bölgesi) sınırları içerisinde yer alan 530.000 m<sup>2</sup> alana sahip lojistik merkez kurulması talebi

İlgili rapor doğrultusunda; Karabük Lojistik Merkezi'nin bölgesel kalkınma ihtiyacına cevap verebilecek, Filyos Limanı ile entegre çalışabilecek, intermodal ve yeşil lojistik hedeflerine katkı sağlayabilecek ve talep projeksiyonlarıyla uyumlu bir yatırım potansiyeli taşıdığı göz önünde bulundurularak uygun görülmesi teklif edilmektedir.

**Lojistik Koordinasyon İcra Kurulu'nun Kararı:** Karabük ili Eskipazar OSB (Organize Sanayi Bölgesi) sınırları içerisinde yer alan 530.000 m<sup>2</sup> alana sahip lojistik merkez kurulması teklifi kabul edilmiştir.

  
Başkan  
Enver İSKURT  
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı  
Bakan Yardımcısı

  
Ali Mercan AYDIN  
Hazine ve Maliye Bakanlığı  
Genel Müdür Yrd.

  
Tarık SÖNMEZ  
Ticaret Bakanlığı  
Genel Müdür

  
Faruk CİRİT  
Strateji ve Bütçe Başkanlığı  
Genel Müdür



**Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı  
Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü**

**Karabük Lojistik Merkezi Fizibilite Raporu Değerlendirmesi**

Şubat 2026  
Ankara

## İçindekiler

|                                                                                          |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Tablolar .....                                                                           | 3 |
| 1.Giriş.....                                                                             | 4 |
| 2.Gerekçe.....                                                                           | 4 |
| 3.Finansman Kaynağı ve Planı.....                                                        | 5 |
| 4.Yük Tahminleri (Ton/Yıl).....                                                          | 5 |
| 4.1 Karayolu + Demiryolu.....                                                            | 5 |
| 4.2 Karayolu + Demiryolu + Denizyolu.....                                                | 6 |
| 5. Kapasite.....                                                                         | 6 |
| 6. Yatırım Modeli.....                                                                   | 6 |
| 7. GZFT Analizi .....                                                                    | 6 |
| 7.1 Güçlü Yönler .....                                                                   | 6 |
| 7.2 Zayıf Yönler .....                                                                   | 7 |
| 7.3 Fırsatlar.....                                                                       | 7 |
| 7.4 Tehditler.....                                                                       | 7 |
| 8. Yatırım Tutarı.....                                                                   | 7 |
| 9. Finansman Öngörüsü.....                                                               | 8 |
| 10. Projenin Sürdürülebilirliği.....                                                     | 8 |
| 11. Projeye İlişkin Temel Riskler.....                                                   | 8 |
| 12. Projede Başka Kurumların Projeleri ile Fiziki Çakışma Oluşmamasına Yönelik Tedbirler | 8 |
| 13. Paydaş Görüşleri .....                                                               | 9 |
| 13.1 Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü.....                                            | 9 |
| 13.2 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü.....              | 9 |
| 14. Sonuç.....                                                                           | 9 |

## **Tablolar**

|                                                   |   |
|---------------------------------------------------|---|
| Tablo 1. Karayolu + Demiryolu Yük tahminleri..... | 5 |
| Tablo 2. Karayolu + Demiryolu + Denizyolu .....   | 6 |
| Tablo 3. Yatırım Tutarları .....                  | 8 |

## 1.Giriş

Karabük İl Özel İdaresinin Bakanlığımız Strateji Geliştirme Başkanlığına muhatap 30/01/2026 Tarih ve 64827 sayılı yazısına ekli fizibilite raporundan aşağıdaki hususlar özetlenmiştir.

Rapor hazırlanırken Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) veri tabanı, Karabük Ticaret ve Sanayi Odası (KTSO) veri tabanı, Karabük İl Özel İdaresi, Karabük OSB Müdürlüğü, Eskipazar OSB Müdürlüğü, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, T.C. Merkez Bankası yayınlarından, genel kabul görmüş ulusal/uluslararası kaynaklardan, resmî yazışmalardan, saha çalışmaları ve derinlemesine görüşmelerde elde edilen verilerden, danışman kütüphanesinden, uzman görüşlerinden ve Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın 2024-2026 dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi'nden yararlanılmıştır.

Danışman ekibi tarafından ihtiyacın ve talebin tespitine yönelik saha araştırmaları yapılmıştır. Saha araştırması 2 ana etapta gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın ilk etabında Karabük Ticaret ve Sanayi Odası (KTSO)'na kayıtlı üyeler ve KTSO koordinasyonunda çevre illerin ticaret ve sanayi odalarıyla 34 soruluk çevrimiçi anket formu paylaşılmış ve sonuçları değerlendirilmiştir. 2. etapta ise derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak 17 soruluk form üzerinden katılımcıların beklentileri alınmıştır. Bu çalışma kapsamında KTSO'ya kayıtlı ve özellikle, orta-büyük ölçekli, ihracat yapan farklı sektörlerdeki firmalar seçilmiş, bu firmalar ile firma merkezlerinde ortalama 1'er saatlik görüşmelerle veriler toplanmış ve beklentiler tespit edilmiştir.

## 2.Gerekçe

Karabük Lojistik Merkezi Projesi; ilin, bölgenin ve ülkemizin ulaştırma ve lojistik altyapısına önemli bir yeni tesis eklenmesi ile sanayi ve dış ticarete rekabet imkanlarının geliştirilerek ticaret altyapısını güçlendirmeyi, Filyos Limanı ve bölge sanayicisi tarafından kullanılan diğer limanlar ile bağlantılı intermodal taşımacılığı desteklemeyi, lojistik altyapısının geliştirilmesi ve modernize edilmesi ile taşıma maliyetlerini azaltarak üretim süreçlerini hızlandırmayı hedefleyen stratejik bir yatırımdır.

Mevcut durumda Karabük sanayicisi yaklaşık 130 km uzaklıktaki, aktif olarak kullanmakta zorlandıkları, Zonguldak limanlarına ve yaklaşık 300 km uzaklıktaki Kocaeli limanlarına bağımlı durumdadır. Bu limanlara etkin bir demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Liman erişiminin yetersiz olması nedeniyle bazı sanayicilerin il ve/veya bölge değiştirdiği yapılan çalışmalarda elde edilen bulgulardan biridir ve altyapının iyileştirilmesi gerektiğinin somut bir göstergesidir.

Proje, yeşil lojistik kapsamında demiryolu taşımacılığı ve çok türlü taşımacılık imkanlarını geliştirerek, ülkemizin 2053 Karbon Sıfır ve Yeşil Lojistik stratejik hedeflerine ulaşmasında da olumlu katkı sağlayacaktır.

Raporun hazırlama tarihi itibarıyla en güncel olan, 2025 yılı için yayınlanan SEGE raporunda "İl SEGE-2017 sonuçlarına kıyasla sekiz bölge sıralamada yükseliş gösterirken beş bölge gerilemiştir. Söz konusu dönemde yalnızca TR81 Düzey 2 Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın), 2017'de yer aldığı ikinci kademedan bu çalışmada üçüncü kademeye gerileyerek kademesinde değişim yaşanan tek bölge olmuştur." denilmektedir.

SEGE-2025 raporunda verilen detaylı analiz çalışmalarında gösterildiği gibi Karabük ili ve TR81 Bölgesi'nin son dönemde ekonomik gelişimin kısıtlı kaldığı, hatta gerilediği ve yatırım ortamının iyileştirilmesi ve ekonomik kalkınmada önceliklendirilmesi gereken bir bölge olduğu değerlendirilmektedir.

Karabük Lojistik Merkezi ile bölgenin ekonomik kalkınmasına katkı sağlanacak ve yeni istihdam ve yatırım olanakları üretilmiş olacaktır.

Proje, ayrıca, On İkinci Kalkınma Planı'nda vurgulanan OSB'lerin lojistikle desteklenmesi, intermodal taşımacılık altyapısının güçlendirilmesi ve liman entegrasyonu hedeflerine doğrudan katkı sağlamaktadır.

### 3. Finansman Kaynağı ve Planı

İhtiyaç duyulan lojistik merkez yatırımı için dış kredi, öz kaynaklar ve kamu kaynakları kullanılacaktır. Projenin yatırım tutarı arsa bedeli dahil 47.954.542 € olarak hesaplanmıştır. Bu yatırımın %72,9'una tekabül eden 34.810.475,00 €'luk kısmı için "Yabancı Kaynaklar" adı altında yapılacak görüşmeler neticesinde belirlenecek ulusal veya uluslararası kreditor tarafından finanse edilmesi planlanmaktadır. Kalan %12,9'un ; 6.143.025,00 €'luk kısmı öz kaynak ve yatırımın %14,6'sına tekabül eden 7.001.042 € arsa maliyeti ise kamu kaynağı ile finanse edilecektir.

Kullanılacak dış finansman kredisine ilişkin faiz oranı, kredi anlaşması yapılmadığından ötürü net değildir. Ancak faiz için %3,50 kullanılmıştır. Söz konusu kredi geri ödemesinin, yıllık taksitler halinde ve 3 yıl geri ödemesiz (sadece faiz ödemeli) toplam 20 yıl vadeli olarak yapılması planlanmaktadır. Kullanılacak kredinin %51'ine tekabül eden 17.719.100 €'sunun 2028 yılında ve %49'una tekabül eden 17.091.395 €'sunun 2033 yılında olmak üzere iki dilimde kullanılması planlanmıştır. 2. dilimde kullanılacak tutar için kredinin kullanılmayan tutarına karşılık taahhüt ödemesi öngörülmüştür. Ödeme planı ve Nakit akımı bu varsayımlara göre hazırlanmış ve yıllık olarak verilmiştir.

### 4. Yük Tahminleri (Ton/Yıl)

#### 4.1 Karayolu + Demiryolu

| Yıllar    | 2019             | 2029             | 2023             | 2035             | 2053             |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| İl Adı    | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi |
| Zonguldak | 3.337.010        | 4.296.141        | 2.974.090        | 5.145.634        | 7.464.550        |
| Bartın    | 1.425.176        | 1.948.179        | 1.335.396        | 2.399.955        | 3.612.217        |
| Karabük   | 2.930.688        | 3.778.823        | 2.595.679        | 4.937.410        | 6.589.120        |

Tablo 1. Karayolu + Demiryolu Yük tahminleri

## 4.2 Karayolu + Demiryolu + Denizyolu

| Yıllar      | 2019             | 2023             | 2029             | 2035             | 2053             |
|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| İl Adı      | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi | Toplam Yük Hacmi |
| Zonguldak   | 10.070.061       | 9.947.329        | 11.637.628       | 13.471.233       | 20.902.126       |
| Bartın      | 1.425.176        | 1.335.396        | 1.948.179        | 2.399.955        | 3.612.217        |
| Karabük     | 3.051.440        | 2.713.200        | 3.871.587        | 5.022.605        | 6.634.866        |
| TR81 Toplam | 14.546.677       | 13.995.924       | 17.457.394       | 20.893.793       | 31.149.208       |

Tablo 2. Karayolu + Demiryolu + Denizyolu

## 5. Kapasite

Karabük Lojistik Merkezi yaklaşık 530.000 m2 alanı ve planlanan altyapılarıyla yaklaşık 7.500.000 ton/yıllık bir kapasiteye erişebilmektedir. Bu da talep tahmin sonuçlarında 2053 yılı için tahmin edilen 6.000.000 ton/yıl ile uyumludur.

## 6. Yatırım Modeli

Karabük Lojistik Merkezi konusunda sahada yapılan incelemeler, paydaş görüşleri, sektör ihtiyaçları birlikte değerlendirildiğinde yatırımın Kamu-Özel Sektör ve STK'ların birlikte yapacağı bir yatırım modelinin en uygun seçenek olduğu değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda aktörleri ilerleyen süreçlerde netleştirilecek ve kurumsal yapılanmasının 2026 yılı içerisinde tamamlanması öngörülerek Kamu, STK ve Özel Sektörün dahil edileceği yapıda bir lojistik merkez yönetimi kurulması planlanmıştır.

Bu yapılanma zaman içerisinde gerçekleşeceğinden; Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve diğer ilgili kurumlar nezdinde başvuru ve onay süreçleri için gerekli iş ve işlemlerin yürütülmesi için proje paydaşı koordinatör kurumun Karabük Eskipazar OSB Yönetimi olarak belirlenmesi, Karabük Ticaret ve Sanayi Odası'nın BAKKA ve Karabük İl Özel İdaresinin koordinatör kuruma destek sağlaması kararlaştırılmıştır. Fizibilite çalışması bu karara göre geliştirilmiştir.

## 7. GZFT Analizi

Yapılan incelemeler doğrultusunda bir GZFT (SWOT) analizi gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda içsel (kontrol edilebilir) faktörler olan; güçlü ve zayıf yönler, dışsal (kontrol edilemez) faktörler olan fırsat ve tehditler analiz edilmiştir.

### 7.1 Güçlü Yönler

- Çok türlü taşımacılık yeteneği:* Demiryolu bağlantısı (iltisak hattı) sayesinde sadece karayoluna bağımlı kalınmayacak ve yüksek tonajlı yüklerde (maden, çelik, kütük) maliyet avantajı sağlanır.
- Ölçek Ekonomisi:* Bölgedeki yakın alanda lojistik merkez operasyonlarının kurumsal olarak verildiği alan 50 km komşulukta bulunmamaktadır. Gelecekte yapılacak ekipman yatırımları ile kapasite artışı sağlanması ve ölçeklenebilirlik büyük bir avantajdır.

- *Stratejik Lokasyon:* Bölgedeki ağır sanayi (Demir-Çelik) üretimine yakın, boş dönüş oranlarının az olması beklenmektedir.
- *Depolama Esnekliği:* Hem açık saha (konteyner/kütük demir) hem kapalı depo imkânı sunabilmesi müşteri çeşitliliğini sağlamaktadır.

## 7.2 Zayıf Yönler

- *Yüksek İlk Yatırım Maliyeti:* Kamulaştırma, sabit tesisler ve ekipmanlar için ilk yatırım maliyeti yüksektir.
- *Operasyonel Karmaşıklık:* Demiryolu + Karayolu + Gümrük operasyonlarını yönetmek uzmanlık ve kalifiye insan kaynağı gerektirmektedir.
- *Ekipman Bağımlılığı:* Reach Stacker veya RMG vincinin arızalanması (Demiryolu saha operasyonları), tüm operasyonu sekteye uğratabilir.

## 7.3 Fırsatlar

- *Filyos Limanı Entegrasyonu:* Filyos Limanı art alanında kuru liman (dry port) olarak çalışabilme avantajı.
- *Yeşil Mutabakat (Green Deal):* Avrupa Yeşil Mutabakatı gereği, karbon ayak izini düşürmek isteyen firmalar Karayolu yerine Demiryolunu tercih etmek zorunda kalacaktır.
- *Karbon Sıfır:* 2053 Net Sıfır hedefleri doğrultusunda sağlanabilecek destek ve teşvik mekanizmaları sayesinde finansmana erişim koşullarının iyileştirilmesi mümkün olacaktır.
- *Bölgesel Teşvikler:* Batı Karadeniz kalkınma planları kapsamında lojistik yatırımlara devlet teşviklerinden (KDV istisnası, vergi indirimi) yararlanma potansiyeli.
- *Transit Ticaret:* İç Anadolu'dan Karadeniz'e veya Karadeniz'den Akdeniz'e inen yükler için bir aktarma merkezi olma potansiyeli.

## 7.4 Tehditler

- *TCDD tarifeleri ve Altyapı Sorunları:* Demiryolu navlun fiyatlarındaki ani artışlar veya hatlardaki bakım çalışmalarının operasyonu aksatması. KARDEMİR A.Ş.'ye yapılan yoğun taşımacılık nedeniyle altyapı kapasitesi kısıtlı kalabilir.
- *Ekonomik Dalgalanmalar:* Akaryakıt (Dizel) fiyatlarındaki artışlar ve döviz kuru, ekipman ve işletme maliyetlerini doğrudan etkiler.
- *Bölgesel Rekabet:* Operasyonların artması ile benzer yatırımların ortaya çıkması ihtimali fiyat rekabeti yaratabilir.

GZFT analizine göre projenin en temel potansiyeli "Filyos Limanı'nın kuru limanı (dry port)" olma potansiyelidir.

## 8. Yatırım Tutarı

Yatırımın tüm sabit tesisler, iltisak hattı ve demiryolu ekipmanları da dahil olacak şekilde yapılması durumunda ilk yatırım maliyeti; 7.001.042,13 € arsa maliyeti + 45.912.250 € sabit tesis maliyeti + 7.410.000 € ekipman maliyeti olmak üzere toplam 60.323.292 € olmaktadır.

| Yatırım Kalemi       | Açıklama / Varsayılan Miktar             | Tutarı (€) | Yatırımcı                |
|----------------------|------------------------------------------|------------|--------------------------|
| Arsa Maliyeti        | Tahsis/Satın alma/Kamulaştırma           | 7.001.042  | Kamu                     |
| Sabit Tesis Maliyeti | 1 Kapalı Depo-Tamir Bakım-Teknik Alanlar | 17.856.000 | Lojistik Merkez Yönetimi |
| Ekipman Maliyetleri  | Konteyner Sahası Elleçlemeler            | 2.990.000  | Lojistik Merkez Yönetimi |
| Kapalı Depolar       | 3 Kapalı Depo Alanı                      | 19.687.500 | Özel Sektör-Firmalar     |
| Ekipman Maliyetleri  | Depo İçi                                 | 420.000    | Özel Sektör-Firmalar     |
| Yatırım Kalemi       | Açıklama / Varsayılan Miktar             | Tutarı (€) | Yatırımcı                |
|                      | Toplam                                   | 47.954.542 |                          |

Tablo 3. Yatırım Tutarları

Karabük Lojistik Merkezi'nin fizibiliteye esas sabit sermaye yatırım tutarı 47.954.542 €'dur.

## 9. Finansman Öngörüsü

Projenin yatırım tutarı arsa bedeli dahil 47.954.542 € olarak hesaplanmıştır. Bu yatırımın %72,59'una tekabül eden 34.810.475,00 € kısmı için "Yabancı Kaynaklar" adı altında yapılacak görüşmeler neticesinde belirlenecek ulusal veya uluslararası kreditor tarafından finanse edilmesi planlanmaktadır. Kalan %12,81'ine tekabül eden 6.143.025,00 € öz kaynaklarla ve yatırımın %14,6'sına tekabül eden 7.001.042 € arsa maliyeti ise kamu kaynağı ile finanse edilecektir. Kamu kaynakları ile finanse edilmesi beklenen arazi maliyetinin oranı %14,6'dır. Yapılacak yatırımın ekonomik ömrü 50 yıl olarak kabul edilmiş, hurda değerinin olmadığı varsayılmıştır. Ayrıca lojistik merkezde kullanılacak ekipman ömürlerinin ise 15 yıl olduğu kabulü ile yenileme maliyetleri de mali analizlere dahil edilmiştir.

## 10. Projenin Sürdürülebilirliği

İşbu fizibilite kapsamında 2026 yılında hazırlıklarına başlanan yatırım için 2027-2053 yılları arasında 27 yıllık bir dönemde değerlendirme yapılmıştır.

Projenin ekonomik ömrünün 50 yıl olarak kabul edildiği düşünüldüğünde projenin 2053 sonrasında da işletilmeye devam edeceği ve daha fazla değer üreteceği düşünülmektedir.

## 11. Projeye İlişkin Temel Riskler

Filyos Limanı'nın tam olarak faaliyete geçmesi, Eskipazar OSB içerisinde kurulum çalışmaları devam eden demiryolu altyapısının lojistik merkez operasyonlarını ve entegrasyonu etkilemeyecek şekilde zamanında tamamlanmasıdır

## 12. Projede Başka Kurumların Projeleri ile Fiziki Çakışma Oluşmamasına Yönelik Tedbirler

Fiziki olarak çakışma ihtimali bulunan en önemli proje Filyos Limanı çevresinde kurulması düşünülen tesislerdir ancak bu tesislere olan mesafe 50 km'den fazladır ve bu lojistik merkezler için TLMP tarafından da öngörülen sınırının dışında kalmaktadır

Proje ile ilgili olarak fiziki çakışma yaşanması ihtimali için en kritik alan demiryolu iltisak hattı ve demiryolu istasyonu olarak değerlendirilmektedir

Bu değerlendirmede iki alternatif e çıkmıştır: birinci alternatif, lojistik merkez için ayrı bir iltisak hattı ve yükleme-boşaltma merkezi kurulması, ikinci alternatif, Eskipazar OSB alanında kurulması planlanan tesislerin uygun bir model ile ortak kullanımındır.

Fiziki çakışmanın ne geçilmesi ve kamu kaynaklarının etkin kullanılması bakımından Eskipazar OSB alanına bağlanacak olan iltisak hattının ve yapılacak olan demiryolu istasyonunun kullanılması kararlaştırılmıştır.

### **13. Paydaş Görüşleri**

#### **13.1 Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü**

12.02.2026 Tarih ve 3401981 sayılı yazı ile Fizibilite raporunda belirtilen hususlar doğrultusunda ilave edilecek herhangi bir husus bulunmadığını bildirmiştir.

#### **13.2 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü**

11.02.2026 Tarih ve 1525235 sayılı yazı ile Eskipazar OSB sınırları ile demiryolunun keşiştiği bölgenin Irmak-Karabük-Zonguldak Konvansiyonel Demiryolu Hattında km: 235+000 - 236+500 arasında bulunduğu, bu aralıkta binde 3 - 20 arasında değişen eğimlerin mevcut olduğu, bu şekilde eğimli bir bölgede tahmil/tahliye istasyonu yapılmasının uygun olmadığı, Eskipazar OSB'ye yaklaşık 3 km mesafede bulunan İsmetpaşa İstasyonunun yükleme boşaltma işlemleri için kullanılmasının uygun olacağı ya da Eskipazar OSB'ye iltisak hattı bağlantısı yapılacak olması durumunda iltisak hattının hattı cariyi etkilemeden istasyonun yan yolundan bağlanmasının uygun olacağı bildirilmiştir.

### **14. Sonuç**

Karabük Lojistik Merkezi Projesi için hazırlanan fizibilite raporu incelendiğinde projenin Filyos Limanı geri sahasında bu limana hizmet verebilecek potansiyeli barındırdığı görülmektedir. Bu durum, projeyi Filyos Limanı'nın iş hacmindeki artış-azalışlara bağımlı hale getirebilecektir. Fizibilite raporunda, Karabük Lojistik Merkezi için Kamu-zel Sektör ve STK'ların birlikte yapacağı bir yatırım modelinin en uygun seçenek olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca, bu bölgede önemli OSB ve fabrika yatırımları da bulunmakta, bu da yk hareketliliği açısından olumlu şartlar oluşturmaktadır. Fizibilite raporunda; Karabük İlinin nüfus projeksiyonlarından bahsedilmiş ve bölgede istihdam yaratacak yeni projelerin geliştirilmesi ihtiyaından bahsedilmiştir

Bununla birlikte, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nden alınan ve seçilen alandaki eğimin tahmil/tahliye istasyonu yapılmasına uygun olmadığı görüşü de göz önünde bulundurulduğunda, demiryolu yatırımının gerçekleştirilebilmesi için ilave altyapı çalışması yapılması gerekeceği değerlendirilmektedir. Bu durum da fizibilite raporunda öngörülen yatırım maliyetlerini artıracaktır.

Yine TCDD görüşünde, lojistik merkez yanındaki Eskipazar OSB'ye yaklaşık 3 km mesafede bulunan İsmetpaşa İstasyonunun yükleme boşaltma işlemleri için kullanılmasının uygun olacağı ya da Eskipazar OSB'ye iltisak hattı bağlantısı yapılacak olması durumunda iltisak

hattının hattı cariyi etkilemeden istasyonun yan yolundan bağlanması uygun olacağı bildirilmiştir.

Ayrıca 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planında lojistik merkez kurulması planlanan iller içinde Karabük ili yer almamıştır. Başka bir husus ise Karabük Lojistik Merkezi Fizibilite Raporunun UHDGM'ye ulaşması ile LKK/LKİK toplantısı arasında kısa bir süre bulunması dolayısıyla tüm ilgili kurumlardan görüş toplanamamıştır. Bu nedenle raporda yalnızca TCDD ve AYGGM görüşlerine yer verilmiştir.

Sonuç olarak Karabük'te bir lojistik merkez kurulması talebinin yukarıda sıralanan değerlendirmeler dikkate alınarak, kamulaştırma, ulaşım altyapısı vb. yatırımların kamu eliyle yapılması talebi de değerlendirilerek gelecek LKK/LKİK toplantısında görüşülmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.