

# Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu





# Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu

## HAZIRLAYANLAR

**Prof. Dr. Rasim YILMAZ**  
**Prof. Dr. Ahmet KUBAŞ**  
**Yrd. Doç. Dr. E. Recep ERBAY**  
**Öğr. Gör. Selin Bahar BENİ**

**TEKİRDAĞ, 20/05/2014**



# Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Raporu

**“Çorlu Lojistik Köy Projesi Trakya Kalkınma Ajansı Tarafından 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Destek Programı kapsamında desteklenmektedir.”**

“Trakya Kalkınma Ajansı 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Destek Programı kapsamında hazırlanan bu fizibilite çalışmasının içeriği Trakya Kalkınma Ajansı ve/veya Kalkınma Bakanlığı'nın görüşlerini yansıtmamakta olup, içerik ile ilgili tek sorumluluk Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası'na aittir.”



“Bu rapor Trakya Kalkınma Ajansı tarafından finanse edilen 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Desteği Programı çerçevesinde, Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası tarafından uygulanan TR21-13-DFD-017/01 referans numaralı **“Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Projesi, Çorlu İlçesi Lojistik Fizibilite Çalışması”** projesi kapsamında hazırlanmıştır.”

“Trakya Kalkınma Ajansı 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Destek Programı kapsamında hazırlanan bu fizibilite çalışmasının içeriği Trakya Kalkınma Ajansı ve/veya Kalkınma Bakanlığı’nın görüşlerini yansıtmamakta olup, içerik ile ilgili tek sorumluluk Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası’na aittir.”

# İÇİNDEKİLER

<b>İÇİNDEKİLER</b>	<b>i</b>
<b>TABLolar</b>	<b>iv</b>
<b>ŞEKİLLER</b>	<b>vii</b>
<b>1. PROJENİN TANITILMASI</b>	<b>1</b>
1.1. Projenin Yönetimi	1
1.2. Projenin Tanıtılması	1
1.3. Yatırım Değerlendirme Sonuçları	7
1.4. Yatırımın Duyarlılık Analizi	13
<b>2. YATIRIM KAPSAMINDA ÜRETİLEN ÜRÜNLERİN TANIMI VE KULLANIM ALANLARI</b>	<b>17</b>
<b>3. EKONOMİK İNCELEME VE DEĞERLENDİRME</b>	<b>26</b>
<b>3.1. Türkiye Ekonomisi ve Temel Göstergeler</b>	<b>27</b>
3.1.1. Büyüme	32
3.1.2. İşgücü Piyasası	34
3.1.3. Enflasyon	37
3.1.4. Dış Ticaret Dengesi	38
3.1.5. Ödemeler Dengesi	39
3.1.6. Kamu Kesimi Dengesi	41
3.1.7. İç Borç Stoku	42
3.1.8. Dış Borç Stoku	42
<b>3.2. Yatırım Yapılacak İlçenin Sosyal ve Ekonomik Yapısı</b>	<b>44</b>
3.2.1. Coğrafi Konum	44
3.2.2. Demografik Yapı	45
3.2.3. İşgücü	48
3.2.4. Ekonomi	48
3.2.5. Sanayi	50
3.2.6. Dış Ticaret	54
3.2.7. Tarım ve Hayvancılık	57
3.2.8. Ulaştırma ve Altyapı	59
3.2.8.1. Karayolu Taşımacılığı	60
3.2.8.1.1. Bölge Karayolu Altyapısı	60
3.2.8.1.2. Bölge Karayollarında Trafik Yoğunluğu	62
3.2.8.2. Denizyolu Taşımacılığı	63
3.2.8.2.1. Asyaport Limanı	65
3.2.8.2.2. Tekirdağ TDİ Limanı	65
3.2.8.2.3. Martaş Marmara Ereğlisi Limanı	66
3.2.8.3. Havayolu Taşımacılığı	66
3.2.8.4. Demiryolu Taşımacılığı	71
<b>3.3. Sektörün Tanımı ve Değerlendirmesi</b>	<b>72</b>
<b>3.4. Sektörün Teşvik Durumu ve Sağlanan Devlet Yardımları</b>	<b>77</b>

<b>3.5. Arz Durumu ve Beklenen Gelişmeler</b>	<b>78</b>
3.5.1. Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu	79
3.5.2. Orta Tempolu Gelişme Senaryosu	80
3.5.3. Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu	80
<b>3.6. Girdi Piyasası ve Girdi Fiyatları</b>	<b>81</b>
3.6.1. Kamulaştırma	82
3.6.2. Hafriyat	82
3.6.3. Alanın Kaplama Maliyeti	84
3.6.4. Yol Yapım Maliyeti	84
3.6.5. Altyapı Maliyeti	84
3.6.6. Çevre Güvenlik Kuşağı	84
3.6.7. Üstyapı	85
<b>3.7. Satış Fiyatı ve Koşulları</b>	<b>89</b>
<b>3.8. Lojistik Köy İçin Öngörülen Satış Projeksiyonları</b>	<b>91</b>
<b>4. TEKNİK İNCELEME VE DEĞERLENDİRME</b>	<b>94</b>
4.1. Kuruluş Yeri	95
4.2. Teknoloji	100
4.3. Toplam Üretim Kapasitesi	103
4.4. Çevresel Etki, Değerlendirmesi ve Yönetimi	105
4.5. Araziler	110
4.6. Organizasyon	116
4.6.1. Müteşebbis Heyet	117
4.6.2. Yönetim Kurulu	122
4.6.3. Denetim Kurulu	125
4.6.4. Bölge Müdürlüğü	126
4.6.5. Temsil ve ilzam	126
4.7. Yatırım Uygulama Planı	126
4.8. Toplam Yatırım Tutarı ve Yıllara Dağılımı	127
4.9. Teknik Değerlendirmenin Varsayımları ve Teknik Olarak Kullanılabilir Kapasite	128
4.10. Tam Kapasitede İşletme Giderleri	129
4.11. İşletme Sermayesi İhtiyacı	133
<b>5. FİNANSAL İNCELEME VE DEĞERLENDİRME</b>	<b>135</b>
5.1. Finansal Değerlendirme Çalışmasına İlişkin Varsayımlar	135
5.2. Yatırımın Kuruluş Yeri İtibariyle Yararlanabileceği Teşvik Tedbirleri	135
5.2.1. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Destekleri	137
5.2.2. Trakya Kalkınma Ajansı Destekleri	137
5.2.3. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Destekleri	138
5.2.4. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Devlet Demir Yolları Gen. Müdür. Destekleri	138
5.2.5. Avrupa Birliği Destekleri	138

<b>5.3.</b>	<b>Finansal Varsayımlar</b>	<b>139</b>
<b>5.4.</b>	<b>Öngörülen Özkaynak ve Yabancı Kaynak/Koşullar</b>	<b>139</b>
<b>5.5.</b>	<b>Yatırımın Finansman İhtiyacı ve Kaynakları Tablosu</b>	<b>145</b>
<b>5.6.</b>	<b>Proforma Gelir Tablosu</b>	<b>146</b>
<b>5.7.</b>	<b>Proforma Nakit Akım Tablosu</b>	<b>147</b>
<b>5.8.</b>	<b>Finansal Değerlendirme Sonuçları</b>	<b>150</b>
5.8.1.	Yatırımın Geri Dönüş Süresi	150
5.8.2.	Yatırımın Net Şimdiki Değeri	151
5.8.3.	Yatırımın Finansal İç Karlılık Oranı	151
5.8.4.	Yatırımın Başa-baş Analizi	152
5.8.5.	Yatırımın Katma Değer Etkisi	152
<b>5.9.</b>	<b>Duyarlılık Analizleri</b>	<b>153</b>
5.9.1.	Satış Fiyatlarındaki Değişimlere İlişkin Analizler	153
5.9.2.	Satış Projeksiyonlarındaki Değişimlere İlişkin Analizler	156
5.9.3.	Yatırım Tutarındaki Değişimlere İlişkin Analizler	158
5.9.4.	Kar Marjındaki Değişimlere İlişkin Analizler	162
<b>SONUÇ</b>		<b>164</b>
<b>KAYNAKLAR</b>		<b>166</b>

## TABLULAR

Tablo 1: Türkiye Ekonomisi Temel Ekonomik Göstergeler	27
Tablo 2: İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla	33
Tablo 3: Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıllık Gelişimi	34
Tablo 4: 2004-2013 Kurumsal Olmayan Nüfusun İşgücü Durumu Tablosu	35
Tablo 5: Kent, Kır ve Genç Nüfus İşsizlik Oranları 2004-2013	36
Tablo 6: Reel İşgücü Maliyeti Endeksi (1994=100)	37
Tablo 7: Enflasyon (Yüzde Değişme)	37
Tablo 8: Dış Ticaret Rakamları	38
Tablo 9: Mal Grupları İtibariyle Dış Ticaret, 2013	39
Tablo 10: 2004-2013 Cari Açık	39
Tablo 11: Sermaye ve Finans Hesapları (Milyar Dolar)	40
Tablo 12: Bütçe Dengesi (Milyar TL)	41
Tablo 13: Bütçe Harcamalarının Dağılımı (%)	41
Tablo 14: Finansman (milyar TL)	42
Tablo 15: İç Borç Stoku	42
Tablo 16: Dış Borç Stoku (Milyon dolar)	43
Tablo 17: Kesimler İtibariyle Dış Borç Stokunun GSYH'ya Oranı	44
Tablo 18: Demografik Yapı	46
Tablo 19: Tekirdağ İl ve İlçelerinde Nüfus	46
Tablo 20: Çorlu İlçesi, yaş grubu ve cinsiyete göre nüfus - 2013	47
Tablo 21: İllerin Sosyo-Ekonomik gelişmişlik Düzeyi	49
Tablo 22: İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması	49
Tablo 23: Tekirdağ İli GSYH'sı içinde Sektörel Dağılım Oranları (%)	49
Tablo 24: Tekirdağ İlindeki Sanayi Tesislerinin Sektörel Dağılımı (2013)	51
Tablo 25: Avrupa Serbest Bölgesinin Ticaret Hacmi	52
Tablo 26: Tekirdağ Organize Sanayi Bölgeleri	53
Tablo 27: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Üye Sayısı (2013)	53
Tablo 28: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Sanayi Kuruluşlarının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)	54
Tablo 29: Tekirdağ İli İhracat Değerleri	55
Tablo 30: Tekirdağ İli İhracat Değerleri	55
Tablo 31: Tekirdağ İhracatının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)	56
Tablo 32: En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke (Tekirdağ/2013)	57
Tablo 33: Tekirdağ'da Arazi Varlığı Dağılımı	57
Tablo 34: Tekirdağ'da İşlenen Tarım Alanlarının Dağılımı	58
Tablo 35: Tekirdağ İli Tarımsal Gayri Safi Üretim Değerleri (2013)	58
Tablo 36: 2012 Yılı Otoyollarda Gerçekleşen Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri	62
Tablo 37: Kesimler İtibariyle Toplam Taşıt Sayısı	63
Tablo 38: Tekirdağ İlindeki Liman Tesislerinde İşlem Gören Gemi Sayıları, Elleçlenen Yük ve Konteyner Miktarları (2012)	64
Tablo 39: Çorlu Havalimanı Uçak Trafiği	67
Tablo 40: Çorlu Havalimanı Ticari Uçak Trafiği	68
Tablo 41: Çorlu Havalimanı Yolcu Trafiği	68
Tablo 42: Çorlu Havalimanı Yük Trafiği (Bagaj+Kargo+Posta) (Ton)	68
Tablo 43: Çorlu Havalimanı Kargo Trafiği (Ton)	69
Tablo 44: Tekirdağ Demiryolu İle Taşınan Yük Miktarı (Ton)	72
Tablo 45: 2007-2014 Türkiye Lojistik Performans Endeksi	74



Tablo 46: 2007-2014 Türkiye Lojistik Endeksi Bileşenleri Puanlaması	75
Tablo 47: Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıllık Gelişimi	75
Tablo 48: Modlarına Göre Dış Ticaret (2013)	76
Tablo 49: Çorlu Lojistik OSB'de Faaliyet Gösterecek Lojistik Firmalarına Yönelik Teşvikler	78
Tablo 50: Tekirdağ (Çorlu) Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu	79
Tablo 51: Çorlu Lojistik Merkez Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu	79
Tablo 52: Tekirdağ (Çorlu) Orta Tempolu Gelişme Senaryosu	80
Tablo 53: Çorlu Lojistik Merkez Orta Tempolu Gelişme Senaryosu	80
Tablo 54: Tekirdağ (Çorlu) Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu	80
Tablo 55: Çorlu Lojistik Merkez Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu	81
Tablo 56: Lojistik Alan İçerisinde Kalan Hazine Parselleri İle İlgili Ada, Parsel ve Yüzölçüm Bilgileri	82
Tablo 57: Üst Yapı Maliyetleri	87
Tablo 58: Toplam Maliyetler	89
Tablo 59: Lojistik Merkez Gelir Getirici Alanlar Aylık Kiralama Bedelleri ve M2'leri	89
Tablo 60: Lojistik Köy İçin Öngörülen Satış Projeksiyonları	94
Tablo 61: Çorlu Lojistik Merkezde Yer Alması Planlanan Tesisler	101
Tablo 62: Toplam Üretim Kapasitesi	104
Tablo 63: Proje Alanının Dağılımı	105
Tablo 64: Önerilen Çorlu Lojistik Alanının Arazi Dağılımı	110
Tablo 65: Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında TOKİ'ye Ait Olan Arazilerin Dağılımı	110
Tablo 66: Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında Şahıslara Ait Olan Arazilerin Dağılımı	112
Tablo 67: Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında Hazine ve Belediyeye Ait Olan Arazilerin Dağılımı	115
Tablo 68: Yatırımın Uygulama Planı	127
Tablo 69: Toplam Yatırım Tutarı ve Yıllara Dağılımı	127
Tablo 70: Lojistik Alan İçerisinde Kalan Hazine Parselleri İle İlgili Ada, Parsel ve Yüzölçüm Bilgileri	128
Tablo 71: Görev Yapacak Personel ve Sayısı	130
Tablo 72: İşletme Giderleri	132
Tablo 73: Yıllık İşletme Gelir ve Giderleri	134
Tablo 74: OSB'lere Tanınan Muafiyetler	136
Tablo 75: Çorlu Lojistik OSB'de Yer Alacak Lojistik Firmalarının Yararlanabileceği Yatırım Teşvik Unsurları	137
Tablo 76: 01/01/2013 Tarihinden Geçerli Olmak Üzere Organize Sanayi Bölgelerine Verilen Kredilerin Geri Ödeme Şartları İle Kredilendirme ve Faiz Oranları	137
Tablo 77: Samsun Lojistik Merkezi Projesi Bütçesi	139
Tablo 78: Öneri 1 İçin Maliyetler ve Beklenen Gelirler	141
Tablo 79: Öneri 2 İçin Maliyetler ve Beklenen Gelirler	142
Tablo 80: Öneri 2 Kapsamında Yapılacak Yapıların Brüt Alanları	143
Tablo 81: Öneri 3 İçin Maliyetler	144
Tablo 82: Yatırım Nakit Akışları	145
Tablo 83: Lojistik Köyde Yer Alacak Alansal Kullanımlar ve Aylık Kira Gelirleri (Aylık Proforma Gelir Tablosu)	146
Tablo 84: Etaplar İtibariyle Toplam Maliyetler ve Başlangıç Yılları	148
Tablo 85: Çorlu Lojistik OSB Proforma Nakit Akım Tablosu	148
Tablo 86: Yatırımın Finansal Analiz Sonuçları	150
Tablo 87: Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %10 Azalır	153
Tablo 88: Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %20 Azalır	154
Tablo 89: Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %30 Azalır	155
Tablo 90: Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %10 Azalır	156
Tablo 91: Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %20 Azalır	157
Tablo 92: Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %30 Azalır	158

<i>Tablo 93: Duyarlılık Analizi: Maliyetler %10 Artarsa</i>	159
<i>Tablo 94: Duyarlılık Analizi: Maliyetler %20 Artarsa</i>	160
<i>Tablo 95: Duyarlılık Analizi: Maliyetler %30 Artarsa</i>	161
<i>Tablo 96: Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %10 Azalır ve Maliyetler %10 Artarsa</i>	162
<i>Tablo 97: Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %20 Azalır ve Maliyetler %20 Artarsa</i>	163

## ŞEKİLLER

Şekil 1: Harcamalar Yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Cari Fiyatlarla) _____	32
Şekil 2: Harcamalar Yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Sabit Fiyatlarla) _____	33
Şekil 3: Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıl İçindeki Sabit Fiyatlarla GSYH'ye Katkısı ve Büyüme Hızı _____	34
Şekil 4: 2004-2013 İstihdam _____	35
Şekil 5: 2004-2013 İşsizlik ve Tarım Dışı İşsizlik Oranları _____	36
Şekil 6: Enflasyon (Yıllık Yüzde Değişme) _____	38
Şekil 7: Cari İşlemler Dengesi (GSYH'ye Oran, %) _____	40
Şekil 8: Dış Borç Stokunun GSYH'ya Oranı _____	43
Şekil 9: Trakya Bölgesi Otoyol Ağı _____	61
Şekil 10: Tekirdağ Çorlu Havalimanı _____	71
Şekil 11: Tekirdağ Demiryolu Hattı _____	72
Şekil 12: Lojistik Süreç _____	73
Şekil 13: Trakya TR21 Bölgesi Ulaşım Haritası _____	95
Şekil 14: Tekirdağ İli Çorlu İlçesi Lojistik Merkez _____	96
Şekil 15: Tekirdağ İli Çorlu İlçesi Lojistik Merkezi _____	97
Şekil 16: Çorlu Lojistik Merkezinin Ulaşım Akslarına Yakınlığı _____	98
Şekil 17: Tekirdağ OSB'lerin Lojistik Merkeze Olan Yakınlığı _____	99
Şekil 18: Tekirdağ İli Orman Alanları _____	106
Şekil 19: Tekirdağ İli Arazi Sınıflandırması _____	107
Şekil 20: Tekirdağ İli Su Potansiyeli _____	108
Şekil 21: Türkiye Deprem Bölgeleri Haritasına Göre Tekirdağ İl Alanı İçerisindeki Maksimum Deprem İvme Dağılımı _____	109
Şekil 22: Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanının Arazi Dağılımı _____	116

## 1. PROJENİN TANITILMASI

### 1.1. Projenin Yönetimi

Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Projesi Çalışması AR SEAD Ekonomik Araştırmalar Eğitim ve Danışmanlık Dış Tic. Ltd. Şti. tarafından Prof. Dr. Rasim Yılmaz'ın proje koordinatörü olduğu Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi öğretim üyeleri Prof. Dr. Rasim Yılmaz, Prof. Dr. Ahmet Kubaş, Yrd. Doç. Dr. E.Recep Erbay ve Öğr. Gör. Selin Bahar Bengi'den oluşan proje ekibi tarafından hazırlanmıştır. Çalışmalarda Araştırma Görevlileri Aytaç Güt, Deniz Ece Dalgıç ve Sevi Baloğlu da katkı sağlamıştır.

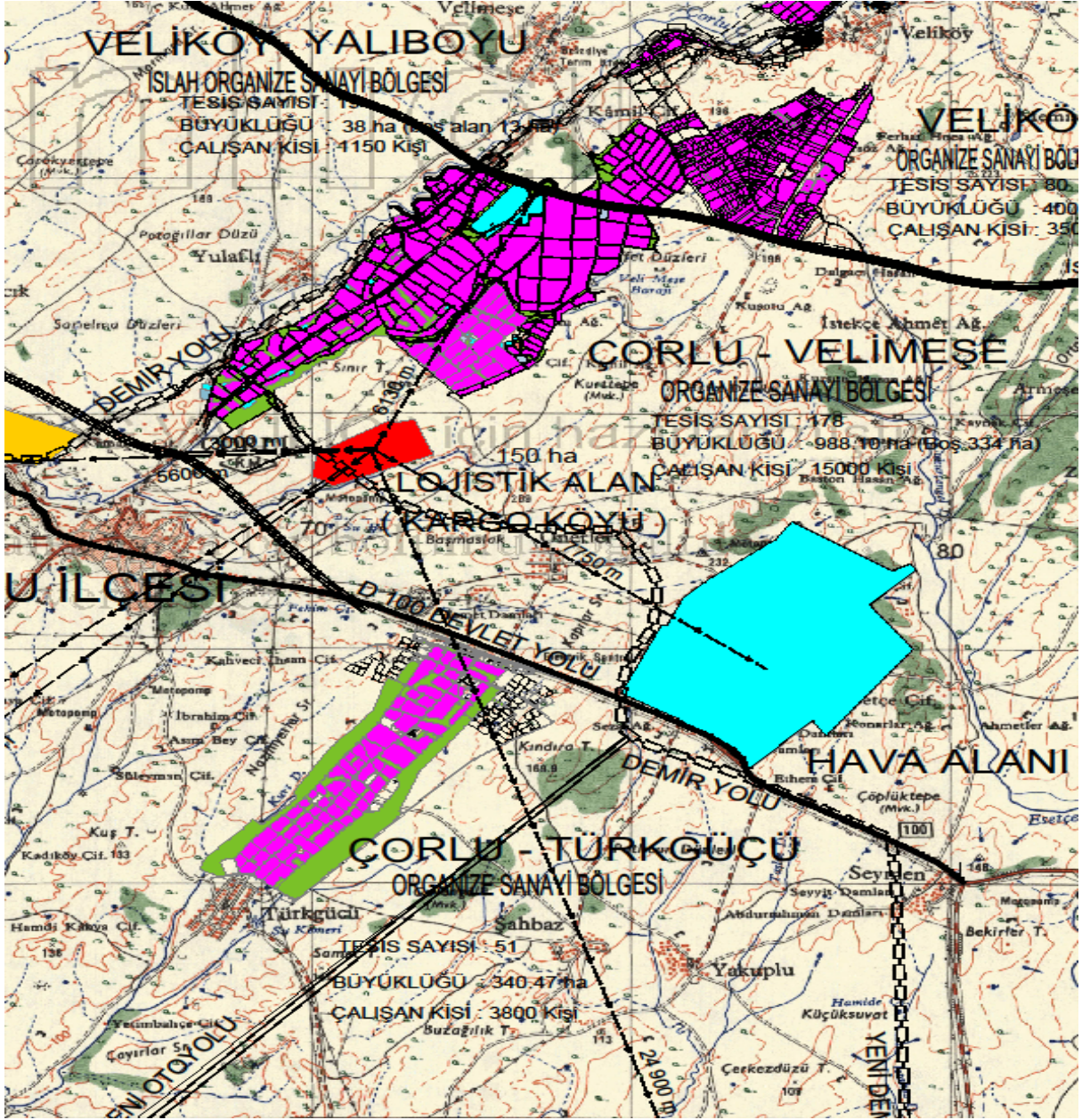
### 1.2. Projenin Tanıtılması

Bu rapor Trakya Kalkınma Ajansı tarafından finanse edilen 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Desteği Programı çerçevesinde, Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası tarafından uygulanan TR21-13-DFD-017/01 referans numaralı "**Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Projesi, Çorlu İlçesi Lojistik Fizibilite Çalışması**" projesi kapsamında hazırlanmıştır.

Tekirdağ ili Çorlu ilçesinde yer alan 150 hektar büyüklüğündeki bir alan, 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı ile 1/25.000 ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planlarında lojistik alan olarak işaretlenmiştir.

Lojistik merkez olmak üzere seçilen alanın diğer muhtemel lojistik merkezlere karşı çeşitli üstünlükleri vardır. Lojistik merkez olarak seçilen alan:

- ↯ Aktarma istasyonu olmaya uygundur.
- ↯ Yeterli inşaat alanına sahiptir.
- ↯ Bölgedeki üretim ve tüketim merkezlerine yakındır.
- ↯ Ulaşım akslarına yakındır.
- ↯ Deniz ve havalimanlarına yakındır.



Trakya Bölgesi Lojistik Master Planında Çorlu Bölgesinde kurulacak lojistik merkez önerisine ilişkin aşağıdaki değerlendirmelerde bulunulmuştur:

- ↯ Yerleşik uluslararası karayolu ve demiryolu ulaştırma koridorları üzerinde yer alması nedeniyle güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir.
- ↯ Uluslararası ulaştırma projelerinin hayata geçmesi ve gerekli finansman kaynağının bulunmasında avantajlı bir konuma sahiptir.
- ↯ Türkiye'nin dış ticaretinde en büyük pay Avrupa'ya aittir. Türkiye'nin karayolu çekici ve römork filosu göz önünde bulundurulduğunda, dış ticaret taşımalarında kara filosu, İstanbul-Kapıkule, Hamzabeyli, İpsala güzergâhını aktif bir biçimde kullandığı bilinmektedir. Bu karayolu güzergâhını sadece Türk kara taşıma filosu değil aynı

zamanda Avrupa ülkeleri ile Ortadoğu ülkelerinin kara taşıyıcıları da yoğun bir biçimde kullanmaktadır.

- ↯ Yabancı firmaların Türkiye ve yakın bölge ülkelerine girişte katma değerli lojistik hizmetlerin yaratılması bakımından kuruluş yeri avantajı bulunmaktadır. Özellikle perakende sektörünün dünyadan gelen hacimli ürünlerin merkezde ayrıştırma, tasnifleme, etiketleme, ambalajlama, yurtiçi ve Avrupa ülkelerinde yer alan mağaza/bayilere ulaştırabilme imkânı, ileri ve ters yönlü akışları koordine edebilme ve yönetim merkezi olabilme üstünlüğü vardır.
- ↯ Bölgede yer alan sanayi kuruluşlarının depolama gereksinimlerini bu merkeze kaydırma ve kendi arazilerini daha verimli kullanabilme (örneğin fiziki genişleme ve üretim kapasite artışları) imkânı doğmaktadır.
- ↯ Lojistik merkez, Kuzey Marmara Otoyolu devreye girdiğinde 3. boğaz geçişi ile doğrudan Anadolu yakasına bağlantı olanağına sahiptir.
- ↯ Uluslararası taşıma koridorunda yer alması nedeniyle hızla büyüme ve lojistik kümelenme elverişliliğine sahiptir.
- ↯ Bölgeye yerli ve yabancı yatırımcılar tarafından tercih edilmesinde güçlü bir faktör olarak değerlendirilmelidir.
- ↯ Sanayinin yoğunlaştığı Bölgede yer almaktadır.
- ↯ İstanbul ili Hadımköy, Kıraç, İkitelli sanayi ve lojistik firma kümelerine yakındır.
- ↯ Geleceğe yönelik büyüme ve genişleme stratejileri bakımından mevcut arazi yapısı uygundur.
- ↯ İstanbul'a yakın oluşu nedeniyle yurtiçi dağıtım operasyonları açısından elverişlidir.
- ↯ Çorlu Havalimanı, Atatürk Havalimanı ve yapılması planlanan İstanbul 3. havalimanına yakındır.
- ↯ Uluslararası demiryolu güzergâhının üzerinde yer alması nedeniyle bu taşıma türünde aktif bir biçimde yararlanılabilir.
- ↯ Trakya Bölgesinin mevcut demiryolu hatları hızla iyileştirilmektedir. Trakya Bölgesindeki sanayi tesislerinin büyük bir bölümü uluslararası standartlarda demiryolu ve yüksek operasyon becerisinin özlemine çekmektedir. Kurulması planlanan lojistik merkezin demiryolu hattı ile bağlanması ile birlikte cazibe merkezi haline dönüşecektir.

- ↯ İstanbul-Çorlu Havalimanı arasında kurulması düşünülen hızlı tren hattının devreye girmesi ile birlikte Çorlu Havalimanı kargo operasyonları canlanacak, havalimanı ve lojistik merkez arasındaki eşya trafiği artacaktır.
- ↯ Mevcut Çerkezköy, Avrupa Serbest Bölge, Çorlu Havalimanı gümrük birimlerine yakındır.
- ↯ İstanbul'da bulunan fabrika ve depoların renovasyon çalışmaları gerekliliği ve arazilerinin değerli olması nedeniyle tesislerini Trakya Bölgesine kaydırma eğilimi bulunmaktadır.
- ↯ İstanbul'daki lojistik firmaları için büyük bir müşteri portföyüne yakın yeni bir alternatif yer seçeneği doğmaktadır.
- ↯ Kurulacak lojistik merkez İstanbul, Çorlu, Çerkezköy bölgesinde nitelikli iş gücüne yakın yer almaktadır. Lojistik merkez faaliyet alanları için gerekli uzman personel ve yönetici temininde büyük bir avantaj oluşturmaktadır.
- ↯ Bölgede uluslararası ticarete konu olan malların hacimlerinin lojistik merkez kurulması için yeterli düzeyde olması.
- ↯ Sektörel sivil toplum örgütlerinin bu bölgeye ilişkin olumlu görüşleri bulunmaktadır. (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği-UTİ-KAD, İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği).
- ↯ Söz konusu arazinin bir bölümünün TOKİ mülkiyetinde olması Lojistik Merkezin kurulması açısından büyük avantaj sağlamaktadır.

Çorlu Lojistik Merkezi, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu kapsamında Lojistik Organize Sanayi Bölgesi şeklinde devlet-özel sektör işbirliği üzerine kurulacak ve faaliyete geçirilecektir.

Çorlu Lojistik OSB faaliyetlerine, en çok 15 asil ve 15 yedek üyeden oluşacak bir Müteşebbis Heyet kurulması ile başlayacaktır. Üyelik iki yıl geçerli olup, ilk toplantıda Tekirdağ Valisi, Heyet Başkanı olacaktır. Müteşebbis Heyet'te aşağıdaki kuruluşlardan temsilciler olması hedeflenmektedir:

- ↯ Tekirdağ Büyük Şehir Belediyesi
- ↯ Çorlu Belediyesi
- ↯ Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası
- ↯ İldeki Diğer Oda ve Borsalar

- ↯ Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
- ↯ Bölgedeki Organize Sanayi Bölgeleri
- ↯ Liman İşletmecileri
- ↯ Taşımacılık Firmaları
- ↯ Parti Lojistik Hizmet Sağlayıcılar
- ↯ Kombine Taşımacılık İşleticileri
- ↯ Bütünleşik Lojistik Hizmet Sağlayıcılar
- ↯ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- ↯ Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü
- ↯ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
- ↯ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Çorlu Lojistik OSB (Lojistik Köy), içinde aşağıda sıralanan tesislerin bulunacağı bir yapıda olacaktır:

- ↯ Kapalı Gümrüksüz Depolar
- ↯ Kapalı Gümrüklü Depolar (Antrepolar)
- ↯ Gümrüklü ve Gümrüksüz Soğuk Hava Depoları
- ↯ Tehlikeli Madde Depoları
- ↯ Demiryolu Yük Aktarma Deposu
- ↯ Sebze-Meyve-Çiçek Hali
- ↯ Açık Gümrüklü Alan
- ↯ Konteyner Stok Alanı
- ↯ Kantar Ve Teknik Bina
- ↯ Tamir Bakım Atölyeleri
- ↯ Forwarder Ofisleri
- ↯ Banka Şubeleri
- ↯ Konaklama Tesisleri



- ↯ Akaryakıt İstasyonu
- ↯ Satış Mağazaları
- ↯ Restoran ve Kafeterya
- ↯ Tır-Kamyon Parkı
- ↯ Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler
- ↯ Gümrük Binası
- ↯ Lojistik İşletmeler İçin Ofisler
- ↯ Demiryolu Terminali
- ↯ Giriş Çıkış Kapıları
- ↯ Binek Araç Park Alanları
- ↯ Ring Sefer Park Alanı
- ↯ Teknik Alt Yapı Tesisi
- ↯ Atık Su Arıtma Tesisi
- ↯ Yağmur Suyu Toplama Depoları
- ↯ Çöp Değerlendirme Merkezi
- ↯ Güvenlik
- ↯ Sağlık Birimi
- ↯ PTT
- ↯ Mescit
- ↯ Tuvalet ve Duş Alanı

Çorlu Lojistik OSB'nin işletme modeli olarak aşağıdaki model önerileri geliştirilmiştir:

Öneri 1: Müteşebbis Heyetin Tüm Altyapı ve Üstyapı Harcamalarını Kendi Üstlendiği, Binaların ve Donanımların Kira Karşılığında Yatırımcılara Sunulduğu Model

Öneri 2: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetin Tahsis Gelirleri İle Karşılandığı Model

Öneri 3: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetin Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ) Tarafından Karşılandığı Model

Öneri 4: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetlerin Müteşebbis Heyet Tarafından Karşılandığı, Binaların ve Donanımların Yap-İşlet-Devret Sistemiyle Özel Sektör Tarafından Yapılacağı Model

Çorlu Lojistik OSB işletmesi, Müteşebbis Heyet tarafından sağlanan yatırım payları dışında, yatırım için farklı destek ve finansal kaynaklar kullanabilecektir. Bu destek ve kaynaklar şu şekilde sıralanabilir:

- ↯ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Destekleri
- ↯ Trakya Kalkınma Ajansı Destekleri
- ↯ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Destekleri
- ↯ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü Destekleri
- ↯ Avrupa Birliği Destekleri

### 1.3. Yatırım Değerlendirme Sonuçları

Yatırımın uygulama planı şu şekilde olacaktır: Lojistik alan olarak seçilmiş 150 hektarlık alanın kamulaştırması (1. Yıl), söz konusu alanın hafriyat, kaplama, yol yapım, altyapı, çevre güvenlik kuşağı gibi altyapı çalışmalarının yapılması (2. Yıl), projenin üstyapı yatırımının birinci etabının gerçekleştirilmesi (3. Yıl) ve üst yapı yatırımının ikinci etabının bitirilmesi (8. Yıl).

Yatırım Kalemleri	Etap	Başlangıç
Kamulaştırma	1. ETAP	1.Yıl
Hafriyat		2.Yıl
Kaplama		2.Yıl
Yol Yapım		2.Yıl
Altyapı		2.Yıl
Çevre Güvenlik Kuşağı		2.Yıl
Üst Yapı İnşaat		3.Yıl
	2. ETAP	4.Yıl
		5.Yıl
		6.Yıl
		7.Yıl
Üst Yapı İnşaat		8.Yıl

Projenin üstyapı inşaatlarının ilk etabının kapladığı net alan 441.550 m2 iken, ikinci etabının kapladığı net alan ise 371.350 m2'dir. Üstyapı inşaatlarının kapladığı brüt alanı bulabilmek için, net alanlar brüt alan faktörü ile çarpılmıştır. Projenin 1. Etabına ilişkin üst yapı inşaatlarının kapladığı brüt alan 608.600 m2 ve 2. Etabına ilişkin üst yapı inşaatlarının kapladığı brüt alan 520.375 m2 olarak hesap edilmiştir. Böylece projenin tüm etaplarına ilişkin üst yapı inşaatlarına ilişkin toplam brüt alan 1.128.975 m2 olarak hesaplanmıştır. Geriye kalan 371.025 m2'lik alan ise altyapı ve yollar, çevre güvenlik kuşağı ve yeşil alanlar gibi çeşitli donatı alanlarına ayrılmıştır.

Lojistik Köy Kullanımları	Adet	Net birim.m2	Başlangıç Net Alan	Brüt Alan Faktörü	Başlangıç Brüt Alan	2. Etap Net Alan	2. Etap Brüt Alan
Kapalı Gümrüklü Depolar	10	10.000	100.000	1,5	150.000	100.000	150.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	10	10.000	100.000	1,5	150.000	100.000	150.000
Soğuk Hava Deposu	4	10.000	40.000	1,5	60.000	40.000	60.000
Tehlikeli Madde Deposu	2	5.000	10.000	2,0	20.000	10.000	20.000
Demiryolu Aktarma Deposu	1	10.000	10.000	1,5	15.000	5.000	7.500
Sebze Meyve Çiçek Hali	50	600	30.000	1,5	45.000	15.000	22.500
Açık Gümrüklü Alan	4	5.000	20.000	1,0	20.000	20.000	20.000
Konteyner Stok Alanı	1	50.000	50.000	1,0	50.000	25.000	25.000
Kantar ve Teknik Bina	1	2.000	2.000	1,5	3.000	2.000	3.000
Tamir Bakım atölyeleri	4	250	1.000	2,0	2.000	500	1.000
Forwarder Ofisleri	50	50	2.500	2,0	5.000	625	1.250
Banka Şubeleri	5	100	500	2,0	1.000	125	250
Konaklama Tesisi	1	1000 (2 kat)	2.000	2,0	2.000	500	1.000
Akaryakıt İstasyonu	1	2.000	2.000	1,5	3.000	2.000	3.000
Kargo Ofisleri	10	200	2.000	2,0	4.000	1000	2.000
Satış Mağazaları	50	50	2.500	2,0	5.000	625	1.250
Restoran ve Kafeterya	1	1.000	1.000	2,0	2.000	1.000	2.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	1	5.000	5.000	1,0	5.000	2.500	2.500
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	1	1.000	1.000	2,0	2.000	250	500
Gümrük Ofisi	1	500	500	2,0	1.000	250	500
Demir Yolu Terminali	1	30.000	30.000	1,0	30.000	30.000	30.000
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	100	2,0	200	0	0
Binek Araç Otoparkı	1	25.000	25.000	1,0	25.000	12.500	12.500
Ring Sefer Park Alanı	1	500	500	1,0	500	125	125
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	100	2,0	200	100	200
Atık Su Arıtma	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Güvenlik	1	1.000	1.000	2,0	2.000	250	500
Sağlık Birimi	1	500	500	2,0	1.000	0	0
PTT	1	100	100	2,0	200	0	0

Mescit	1	250	250	2,0	500	0	0
Tuvalet ve Duş Alanı	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Toplam			441.550		608.600	371.350	520.375

Alanın Niteliği	Brüt Alan (m2)
1. Etap Üstyapı	608.600
2. Etap Üstyapı	520.375
Altyapı, Yollar, Çevre Güvenlik Kuşağı, Yeşil Alanlar ve Benzeri Donatılar	371.025
Toplam	1.500.000

Analizler için ön görülen kamulaştırma, altyapı ve üstyapı maliyetleri de şu şekildedir;

Yatırım Kalemleri	Maliyet (USD)	Yıl
Kamulaştırma	28.572.000	1.Yıl
Hafriyat	9.439.255	2.Yıl
Kaplama	762.287	2.Yıl
Yol Yapım	4.500.000	2.Yıl
Altyapı	2.250.000	2.Yıl
Çevre Güvenlik Kuşağı	196.790	2.Yıl
Üstyapı (1. Etap)	73.048.800	3.Yıl
Üstyapı (2. Etap)	62.488.525	8.Yıl
Toplam	181.257.657	

Lojistik Koy Kullanımları	m2 Maliyeti (\$/m2)	adet	Net birim m2	Başlangıç Net Alan	1. Etap Maliyeti	2. Etap Net Alan	2. Etap Maliyeti
Kapalı Gümrüklü Depolar	183	10	10.000	100.000	18.300.000	100.000	18.300.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	183	10	10.000	100.000	18.300.000	100.000	18.300.000
Soğuk Hava Deposu	250	4	10.000	40.000	10.000.000	40.000	10.000.000
Tehlikeli Madde Deposu	213	2	5.000	10.000	2.130.000	10.000	2.130.000
Demiryolu Aktarma Deposu	213	1	10.000	10.000	2.130.000	5.000	1.065.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	183	50	600	30.000	5.490.000	15.000	2.745.000
Açık Gümrüklü Alan	30	4	5.000	20.000	600.000	20.000	600.000
Konteyner Stok Alanı	30	1	50.000	50.000	1.500.000	25.000	750.000
Kantar ve Teknik Bina	342	1	2.000	2.000	392.000	2.000	392.000
Tamir Bakım atölyeleri	342	4	250	1.000	342.000	500	171.000
Forwarder Ofisleri	449	50	50	2.500	1.122.500	625	280.625
Banka Şubeleri	645	5	100	500	322.500	125	80.625
Konaklama Tesisi	833	1	1000 (2 kat)	2.000	1.666.000	500	416.500
Akaryakıt İstasyonu	366	1	2.000	2.000	732.000	2.000	732.000
Kargo Ofisleri	342	10	200	2.000	684.000	1000	342.000
Satış Mağazaları	611	50	50	2.500	1.527.500	625	381.875
Restoran ve Kafeterya	342	1	1.000	1.000	342.000	1.000	342.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	30	1	5.000	5.000	150.000	2.500	75.000

Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	449	1	1.000	1.000	449.000	250	112.250
Gümrük Ofisi	449	1	500	500	224.500	250	112.250
Demir Yolu Terminali	125	1	30.000	30.000	3.750.000	30.000	3.750.000
Giriş Çıkış Kapıları	342	2	50	100	34.200	0	0
Binek Araç Otoparkı	30	1	25.000	25.000	750.000	12.500	375.000
Ring Sefer Park Alanı	30	1	500	500	15.000	125	3.750
Teknik Alt Yapı Tesisi	449	1	100	100	44.900	100	44.900
Atık Su Arıtma	342	1	500	500	171.000	500	171.000
Yağmur Suyu Toplama Alanı	183	1	500	500	91.500	500	91.500
Çöp Değerlendirme Merkezi	342	1	500	500	171.000	500	171.000
Güvenlik	449	1	1.000	1.000	449.000	250	112.250
Sağlık Birimi	635	1	500	500	317.500	0	0
PTT	342	1	100	100	34.200	0	0
Mescit	342	1	250	250	85.500	0	0
Tuvalet ve Duş Alanı	342	1	500	500	171.000	500	171.000
Araçlar (2 Binek Oto ve 1 minibüs)					60.000		20.000
Projelendirme, Müşavirlik ve Denetim					500.000		250.000
Personel ve İdari Giderler					1.000.000		
Toplam				441.550	74.048.800	371.350	62.488.525

Bu tesislerin büyüklükleri, genişleme olanakları ve aylık kiralama bedelleri aşağıdaki şekilde ön görüşmüştür;

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	Adet	Net birim m2	Başlangıç net alan	5 Yıllık artış faktörü	1. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	2. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	Etaplar Sonunda Net Alan Büyüklükleri	1. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	2. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri
Kapalı Gümrüklü Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Soğuk Hava Deposu	7,5	4	10.000	40.000	1	40.000	40.000	80.000	300.000	300.000
Tehlikeli Madde Deposu	5	2	5.000	10.000	1	10.000	10.000	20.000	50.000	50.000
Demiryolu Aktarma Deposu	3	1	10.000	10.000	0,5	10.000	5.000	15.000	30.000	15.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	3	50	600	30.000	0,5	30.000	15.000	45.000	90.000	45.000
Açık Gümrüklü Alan	1	4	5.000	20.000	1	20.000	20.000	40.000	20.000	20.000
Konteyner Stok Alanı	0,5	1	50.000	50.000	0,5	50.000	25.000	75.000	25.000	12.500
Kantar ve Teknik Bina		1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	11.250	11.250
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250	1.000	0,5	1.000	500	1.500	10.000	5.000
Forwarder Ofisleri	8	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	20.000	5.000
Banka Şubeleri	10	5	100	500	0,25	500	125	625	5.000	1.250

Konaklama Tesisi	10	1	1000 (2 kat)	2.000	0,25	2.000	500	2.500	20.000	5.000
Akaryakıt İstasyonu	5	1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	10.000	10.000
Kargo Ofisleri	8	10	200	2.000	0,5	2.000	1.000	3.000	16.000	8.000
Satış Mağazaları	10	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	25.000	6.250
Restoran ve Kafeterya	5	1	1.000	1.000	1	1.000	1.000	2.000	5.000	5.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	0,2	1	25.000	25.000	0,5	25.000	12.500	37.500	5.000	2.500
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	250	1.250		
Gümrük Ofisi	0	1	500	500	0,5	500	250	750		
Demir Yolu Terminali	0	1	30.000	30.000	1	30.000	30.000	60.000		
Giriş Çıkış Kapıları	0	2	50	100	0	100	0	100		
Binek Araç Otoparkı	0	1	5.000	5.000	0,5	5.000	2.500	7.500		
Ring Sefer Park Alanı	0	1	500	500	0,25	500	125	625		
Teknik Alt Yapı Tesisi	0	1	100	100	1	100	100	200		
Atık Su Arıtma	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Yağmur Suyu Toplama Alanı	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Çöp Değerlendirme Merkezi	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Güvenlik	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	250	1.250		
Sağlık Birimi	0	1	500	500	0	500	0	500		
PTT	0	1	100	100	0	100	0	100		
Mescit	0	1	250	250	0	250	0	250		
Tuvalet ve Duş Alanı	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
<b>TOPLAM</b>				441.550					1.242.250	1.101.750

Çorlu Lojistik OSB'nin yıllık işletme giderlerinin 784.800 USD personel gideri ve 224.500 USD idari giderler olmak üzere toplam 979.300 USD olacağı öngörülmüştür:

İşletme Giderleri	Kişi Sayısı	Aylık (USD)	Toplam Gider (USD)	Ay	Yıllık (USD)
<b>Personel Giderleri</b>					
Müdür	1	3.750	3.750	12	45.000
Müdür Yardımcısı	2	3.000	6.000	12	72.000
İdari Personel	6	2.250	13.500	12	162.000
Teknik Personel	5	2.250	11.250	12	135.000
Tekniker	4	2.000	8.000	12	96.000
Peyzaj Sorumlusu	4	1.200	4.800	12	57.600
İşçi	3	1.200	3.600	12	43.200
Güvenlik Görevlisi	10	1.200	12.000	12	144.000
<b>Toplam Personel Giderleri</b>			62.900	12	754.800
<b>İdari Giderler</b>					
Yakıt ve Akaryakıt					70.500
Enerji					52.500
Su					4.500

Haberleşme				18.000
Genel Giderler				18.000
Bakım Onarım				45.000
Diğer				16.000
<b>Toplam İdari Giderler</b>				<b>224.500</b>
<b>Yıllık İşletme Giderleri</b>				<b>979.300</b>

Çorlu Lojistik OSB kâr amacı olmayan bir yapı tarafından yönetildiğinden, Çorlu Lojistik OSB'nin işletme gelir ve giderlerinin eşit olması prensibi belirlenmiştir. Yapılan projeksiyonda işletme giderlerinin tesis büyüklüğüne göre hesaplanan aidat, katılım payı ve hizmet karşılıkları tarafından karşılanacağı proje ve danışmanlık gelirleri, faaliyet gelirleri ve diğer gelirler ve harçların ise sonraki yıllarda yapılacak yatırımlar için kullanılacağı varsayılmıştır. Proje ve danışmanlık gelirleri, faaliyet gelirleri ve diğer gelirler ve harçların her birinin aidat ve katılım paylarının %5'i kadar olduğu varsayılmıştır.

	Yıllık İşletme Gelir ve Giderleri (USD)
Yıllık İşletme Giderleri	979.300
Gelir Kalemleri	
Aidat ve Katılım Payı	979.300
Proje Danışmanlık Gelirleri	48.965
Faaliyet Gelirleri	48.965
Diğer Gelirler ve Harçlar	48.965
Yıllık İşletme Gelirleri	1.126.195

Yatırımın finansal değerlendirmesinde yatırımın getiri dönüş süresi, net şimdiki değeri, finansal iç karlılık oranı, başa baş analizi ve katma değer etkisi yöntemleri kullanılmıştır. Finansal analiz yöntemleri yatırımın nakit akışları üzerinde uygulanmış ve sonuçlar aşağıdaki özet tabloda gösterilmiştir. Finansal değerlendirme sonuçları, 1. Etap nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, Tüm etapların nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, vergi öncesi nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları ve vergi sonrası nakit akışına ilişkin finansal değerlendirme sonuçları olmak üzere dört ayrı kategoride hesap edilmiş ve değerlendirilmiştir.

Finansal değerlendirme çalışmasına ilişkin varsayımlar aşağıda sıralanmıştır:

- 1) Kira gelirlerinin her yıl %4 olarak belirlenen yıllık yıpranma payı oranında eksileceği düşünülmüştür.
- 2) Kira gelirlerinden % 20 vergi ödemeleri yapılacağı, binaların ekonomik ömürlerinin de 50 yıl olacağı varsayılmış ve bu varsayımlar ekonomik analizlerimizde kullanılmıştır.

- 3) Enflasyondan arındırmalar ve reel sayılara ulaşma, getiri ve maliyetlerin Amerikan Doları cinsinden hesaplanması yoluyla yapılmıştır.
- 4) Finansal değerlendirmelerde kullanılacak getiri oranı olarak da Dünya Bankasının LIBOR (Amerikan Doları) üzerine ülke risk faktörlerini de ilave ederek belirlediği borçlanma oranlarının son on yıldaki ortalaması olan % 3 rakamı uzun vadeli getiri oranı olarak kabul edilmiştir.

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	<b>78.542.043</b>	<b>173.224.758</b>	<b>40.499.856</b>	<b>106.380.224</b>
Maliyet-Kar Oranı	<b>1,7033</b>	<b>2,0759</b>	<b>1,3627</b>	<b>1,6608</b>
İç Karlılık Oranı	<b>%10,34</b>	<b>%7,6</b>	<b>%7,83</b>	<b>%5,57</b>
Geri Ödeme Süresi (indirgenmiş)	16	14	21	18
<b>Geri Ödeme Süresi (cari)</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>15</b>
Yatırımın Başa Baş Noktası (indirgenmiş)	<b>116.827.014</b>	156.385.200	<b>111.986.705</b>	161.932.306
<b>Yatırımın Başa Baş Noktası (Cari)</b>	<b>124.908.497</b>	<b>196.712.479</b>	<b>122.773.644</b>	<b>189.136.880</b>

Sonuçlar incelendiğinde, tüm yatırım projeleri değerlendirme analiz yöntemleri söz konusu yatırımın karlı bir yatırım olduğuna işaret etmektedir: yatırımın tüm etaplara ve 1. Etaba ilişkin net bugünkü değeri pozitif, maliyet-kar oranı 1'in üzerinde, iç karlılık oranı ve geri ödeme süresi makul ölçülerde bulunmuştur.

#### 1.4. Yatırımın Duyarlılık Analizi

Çeşitli senaryo analizleri ile de yatırımın duyarlılığı ölçülmüştür. Yatırımın satış fiyatlarındaki, satış projeksiyonlarındaki, yatırım tutarındaki ve kar marjındaki değişimlere karşı duyarlılıkları incelenmiştir. Satış fiyatlarındaki değişimlere ilişkin analizde, satış fiyatlarında %10, %20 ve %30 azalmaya karşı yatırımın duyarlılığı; satış projeksiyonlarındaki değişimlere ilişkin analizde, kiralanan alanda %10, %20 ve %30 azalmaya karşı yatırımın duyarlılığı; yatırım tutarındaki değişimlere ilişkin analizde, maliyetlerde %10, %20 ve %30 artmaya karşı yatırımın duyarlılığı ve kar marjındaki değişimlere ilişkin analizde, hem kiralanan alanın %10 azaldığı hem de maliyetlerin %10 arttığı bir duruma ve hem kiralanan alanın %20 azaldığı hem de maliyetlerin %20 arttığı bir duruma karşı yatırımın duyarlılığı incelenmiştir.



Duyarlılık analizi sonuçları, satış fiyatında ve kiralanan alanda %30 azalmaya kadar, maliyetlerde %30 artmaya kadar ve hem satışlarda %20 azalmaya hem de maliyetlerde %20 artmaya kadar yatırımın yapılabilirliğini (fizibilitesini) koruduğunu ortaya koymuştur.

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	<b>78.542.043</b>	<b>173.224.758</b>	<b>40.499.856</b>	<b>106.380.224</b>
Net Bugünkü Değer Maliyetler (%10) arttı	<b>67.375.154</b>	<b>157.124.967</b>	<b>29.332.966</b>	<b>90.280.433</b>
Net Bugünkü Değer Maliyetler (%20) arttı	<b>56.208.264</b>	<b>141.025.176</b>	<b>18.166.077</b>	<b>74.180.641</b>
Net Bugünkü Değer Maliyetler (%30) arttı	<b>45.041.375</b>	<b>124.925.384</b>	<b>6.999.187</b>	<b>58.080.850</b>
Net Bugünkü Değer Satışlar %10 düşer	<b>59.520.949</b>	<b>139.802.491</b>	<b>25.282.981</b>	<b>79.642.410</b>
Net Bugünkü Değer Satışlar %20 düşer	<b>40.499.856</b>	<b>106.380.224</b>	<b>10.066.105</b>	<b>52.904.596</b>
Net Bugünkü Değer Satışlar %30 düşer	<b>21.478.762</b>	<b>72.957.957</b>	<b>-5.150.770</b>	<b>26.166.783</b>
Net Bugünkü Değer Alan %10 düşer	<b>59.520.949</b>	<b>139.802.491</b>	<b>25.282.981</b>	<b>79.642.410</b>
Net Bugünkü Değer Alan %20 düşer	<b>40.499.856</b>	<b>106.380.224</b>	<b>10.066.105</b>	<b>52.904.596</b>
Net Bugünkü Değer Alan %30 düşer	<b>21.478.762</b>	<b>72.957.957</b>	<b>-5.150.770</b>	<b>26.166.783</b>
Net Bugünkü Değer satışlar %10 Düşer, Maliyetler %10 artar	<b>48.354.060</b>	<b>123.702.700</b>	<b>14.116.091</b>	<b>63.542.619</b>
Net Bugünkü Değer satışlar %20 Düşer, Maliyetler %20 artar	<b>18.166.077</b>	<b>74.180.641</b>	<b>-12.267.674</b>	<b>20.705.014</b>

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Maliyet-Kar Oranı	<b>1,7033</b>	<b>2,0759</b>	<b>1,3627</b>	<b>1,6608</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Maliyetler %10 arttı</b>	<b>1,5485</b>	<b>1,8872</b>	<b>1,2388</b>	<b>1,5098</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Maliyetler %20 arttı</b>	<b>1,4195</b>	<b>1,7300</b>	<b>1,1356</b>	<b>1,3840</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Maliyetler %30 arttı</b>	<b>1,3103</b>	<b>1,5969</b>	<b>1,0482</b>	<b>1,2775</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Satışlar %10 düşer</b>	<b>1,5330</b>	<b>1,8683</b>	<b>1,2264</b>	<b>1,4947</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Satışlar %20 düşer</b>	<b>1,3627</b>	<b>1,6608</b>	<b>1,0901</b>	<b>1,3286</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Satışlar %30 düşer</b>	<b>1,1923</b>	<b>1,4532</b>	<b>0,9539</b>	<b>1,1625</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı</b>	<b>1,5330</b>	<b>1,8683</b>	<b>1,2264</b>	<b>1,4947</b>

<b>Alan %10 azalır</b>				
<b>Maliyet-Kar Oranı Alan %20 azalır</b>	<b>1,3627</b>	<b>1,6608</b>	<b>1,0901</b>	<b>1,3286</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Alan %30 azalır</b>	<b>1,1923</b>	<b>1,4532</b>	<b>0,9539</b>	<b>1,1625</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Satışlar %10 düşer&amp;Maliyet %10 Artar</b>	<b>1,3936</b>	<b>1,6985</b>	<b>1,1149</b>	<b>1,3588</b>
<b>Maliyet-Kar Oranı Satışlar %20 düşer&amp;Maliyet %20 Artar</b>	<b>1,1356</b>	<b>1,3840</b>	<b>0,9085</b>	<b>1,1072</b>

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Geri Ödeme Süresi (Normal Dönem)	16	14	21	18
<b>Maliyetler %10 arttı</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>21</b>
<b>Maliyetler %20 arttı</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>31</b>	<b>23</b>
<b>Maliyetler %30 arttı</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>42</b>	<b>26</b>
<b>Satışlar %10 düşer</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>21</b>
<b>Satışlar %20 düşer</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>25</b>
<b>Satışlar %30 düşer</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>NA</b>	<b>32</b>
<b>Alan %10 azalır</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>21</b>
<b>Alan %20 azalır</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>25</b>
<b>Alan %30 azalır</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>NA</b>	<b>32</b>
<b>Satışlar %10 düşer&amp;Maliyet %10 Artar</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>24</b>
<b>Satışlar %20 düşer&amp;Maliyet %20 Artar</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>NA</b>	<b>37</b>

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Geri Ödeme Süresi (Normal Dönem)	13	13	16	15
<b>Maliyetler %10 arttı</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>17</b>
<b>Maliyetler %20 arttı</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>18</b>
<b>Maliyetler %30 arttı</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>19</b>
<b>Satışlar %10 düşer</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>17</b>
<b>Satışlar %20 düşer</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>19</b>
<b>Satışlar %30 düşer</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>21</b>
<b>Alan %10 azalır</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>17</b>
<b>Alan %20 azalır</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>19</b>
<b>Alan %30 azalır</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>21</b>
<b>Satışlar %10 düşer&amp;Maliyet %10 Artar</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>18</b>
<b>Satışlar %20 düşer&amp;Maliyet %20 Artar</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>26</b>	<b>22</b>

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Başabaş (Normal Dönem)	<b>116.827.014</b>	156.385.200	<b>111.986.705</b>	161.932.306
<b>Maliyetler %10 arttı</b>	127.076.434	181.017.442	125.016.286	183.489.199,6
<b>Maliyetler %20 arttı</b>	135.980.068	202.415.382	134.180.612	195.529.352
<b>Maliyetler %30 arttı</b>	147.192.287	212.036.469	145.890.397	210.691.342
<b>Satışlar %10 düşer</b>	114.368.790	162.915.698	112.514.657	165.140.279
<b>Satışlar %20 düşer</b>	111.986.705	161.932.306	112.501.055	164.790.871
<b>Satışlar %30 düşer</b>	112.938.507	166.005.907	NA	163.034.748
<b>Alan %10 azalır</b>	114.368.790	162.915.698	112.514.657	165.140.279
<b>Alan %20 azalır</b>	111.986.705	161.932.306	112.501.055	164.790.871
<b>Alan %30 azalır</b>	112.938.507	166.005.907	NA	163.034.748
<b>Satışlar %10 düşer&amp;Maliyet %10 Artar</b>	125.985.043	182.173.844	123.330.237	180.848.634
<b>Satışlar %20 düşer&amp;Maliyet %20 Artar</b>	134180612	195529352	NA	196359267

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Başabaş (Normal Dönem)	<b>124.908.497</b>	<b>196.712.479</b>	<b>122.773.644</b>	<b>189.136.880</b>
<b>Maliyetler %10 arttı</b>	<b>134.819.157</b>	<b>206.623.139</b>	<b>136.522.367</b>	<b>211.088.459</b>
<b>Maliyetler %20 arttı</b>	<b>144.333.391</b>	<b>226.486.213</b>	<b>149.193.189</b>	<b>225.147.321</b>
<b>Maliyetler %30 arttı</b>	<b>162.235.373</b>	<b>245.554.765</b>	<b>160.870.619</b>	<b>238.643.828</b>
<b>Satışlar %10 düşer</b>	121.337.242	185.960.825	122.870.130	189.979.614
<b>Satışlar %20 düşer</b>	122.773.644	196.443.812	124.120.849	190.915.063
<b>Satışlar %30 düşer</b>	125.113.688	184.702.402	120.142.777	184.827.199
<b>Alan %10 azalır</b>	121.337.242	185.960.825	122.870.130	189.979.614
<b>Alan %20 azalır</b>	122.773.644	196.443.812	124.120.849	190.915.063
<b>Alan %30 azalır</b>	125.113.688	184.702.402	120.142.777	184.827.199
<b>Satışlar %10 düşer&amp;Maliyet %10 Artar</b>	138.120.350	203.837.592	134.273.870	202.632.589
<b>Satışlar %20 düşer&amp;Maliyet %20 Artar</b>	149.193.189	225.147.321	145.240.579	220.783.762

Sonuç olarak yatırımın duyarlılık analizleri sonucunda, yatırımın gerek %3 indirmeye, gerekse yıllık %4 aşınma payı ile beraber her türlü kötü senaryo karşısında karlılığını kolayca kaybetmediği ve uzun yıllar sağlanacak önemli bir nakit ve gelir akışını barındırdığı tespit edilmiştir.

## 2. YATIRIM KAPSAMINDA ÜRETİLEN ÜRÜNLERİN TANIMI VE KULLANIM ALANLARI

Ülkeler ve bölgeler, ticaret potansiyelinin artması ve eşya hareketinin hızlanması için belirli politikalar üretmektedir. Bu tür politikaların en önde gelenleri arasında lojistik merkezlerin hayata geçirilmesi başı çekmektedir. Bu tür merkezler bölgenin taşıma, depolama ve dağıtım operasyonlarının iyileştirilmesinde büyük katkı sağlamaktadır.

Avrupa Lojistik Merkezleri Birliği'nin (European Association of Freight Village) tanımına göre lojistik merkez, hem ulusal hem de uluslararası geçiş için farklı çeşitteki firmalar tarafından gerçekleştirilen taşımacılık, lojistik ve eşyaların dağıtımı ile ilgili operasyonların yer aldığı bir alandır.”

Lojistik Merkezlerin en önemli özelliklerinden biri lojistik kapsamındaki tüm hizmetlerin verildiği yerler olmasıdır. Bunlar içinde taşımacılık, dağıtım, depolama, elleçleme, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemleri, altyapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi faaliyetler sayılabilir. Üretim faaliyeti lojistik merkezlerin asli faaliyetlerinden olmamakla birlikte lojistik merkezlerde küçük çaplı üretim faaliyetlerinin de gerçekleştirildiği bilinmektedir.

Lojistik merkez kurulmasının ana amacı, ulaştırmada; araç kullanımı, insan gücü organizasyonu, ambar kullanımı, lojistik zinciri optimizasyonu ile toplam ulaştırma ve personel maliyetlerinde azalma, ulaştırma operatörlerinin toplam iş hacminde artış sağlanarak yüksek kalite düzeyine ulaşmaktır. Bulunduğu bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine önemli katkılarda da bulunan lojistik merkezlerin yararları üç ana başlık altında toplanabilir: maliyetlerin azaltılması, hizmet kalitesinin yükseltilmesi ve lojistik merkez içerisindeki koordinasyonun artırılması.

### **Maliyetlerin Azaltılması:**

- ↯ Yatırım maliyetlerinin azaltılması
- ↯ Taşıma maliyetlerinin azaltılması
- ↯ Depolama maliyetlerinin azaltılması
- ↯ Stok maliyetlerinin azaltılması
- ↯ Genel giderlerinin azaltılması

### **Hizmet Kalitesinin Yükseltilmesi**

- ↯ Nitelikli alt yapı imkânları
- ↯ Tekrarlanabilen işlemlerin azaltılması
- ↯ Yeni lojistik iş olanakları oluşturulması
- ↯ Kentsel kirlilik ve gürültü ile trafik sorunlarının azaltılması
- ↯ Kentlerdeki ticari faaliyetlerin gereğinden çok cezalandırılmasını engellenmesi
- ↯ Optimal kentsel alan kullanımının sağlanması

### **Lojistik Merkez İçerisindeki Koordinasyonun Artırılması**

- ↯ Ortak Bilgi Teknolojisi Çözümleri
- ↯ Modlararası Taşımacılık İmkânları
- ↯ Taşıma Organizatörlerinin Rolü
- ↯ Oluşan Sinerji Sayesinde Yeni Mal Akışları
- ↯ Tedarik Zinciri Yönetimi
- ↯ İlave Hizmetler (Paketleme, Gümrük, Sigorta, Banka, Ar-Ge, Konaklama, vs)
- ↯ Genel Giderlerin Paylaşılması
- ↯ Ölçek Ekonomisi
- ↯ Kalitenin Artması
- ↯ Bilgi Birikimi ve Paylaşımı (Know-how)
- ↯ 3PL (3. Parti Lojistik Hizmet Sağlayıcıları)

Bölgesel nitelikli bir lojistik merkezin taşınması gereken özellikler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- 1) Tedarikçiler ve müşteriler için taşıma süresini minimize edecek bir konuma sahip olmalıdır.
- 2) Ulusal ve uluslararası karayolu bağlantılarının güçlü olması gereklidir.
- 3) Demiryolu ağına erişim imkânı sunabilmelidir.
- 4) Uluslararası geçişlere, özellikle de limanlara, erişim imkânına sahip olmalıdır.

- 5) İş gücüne katkı sağlayabilecek nitelikte olmalıdır.
- 6) Farklı hacim, biçim ve yüksekliklerdeki geniş ölçekli taşıma ihtiyaçlarını karşılayabilecek özelliklere uygun alanlara sahip olmalıdır.
- 7) Lojistik merkezdeki işlemlerin ya da araçların hareketlerinin kısıtlanmayacağı kadar mesken mahallere yeterince uzak olmalıdır. Bu ise lojistik merkezde bulunanların daha rahat ve daha uzun süre çalışmalarına imkân verir.
- 8) Lojistik merkezin ilerleyen zamanlardaki ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikte alanlara sahip olması gereklidir.

Yukarıda sayılan faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için belirli bir altyapı standardının sağlanması gereklidir. Bunun koşulları da aşağıda sıralanmıştır;

- 1) İntermodal taşımacılık altyapısının mevcudiyeti,
- 2) Çok fonksiyonluluk; yani taşımacılık ve lojistik alanındaki taşıyıcı, acenta, gümrük müşaviri ve kamu kurumlarının bu alanlarda hizmet veriyor olması,
- 3) Bilişim teknolojilerinin bu alanlardaki iş ve işlemlerde etkin kullanımı,
- 4) Ticari yüklerin etkin yönetimine elverişli tesislerin bulunması,
- 5) Bütün kamu ve özel sektör kuruluşlarının bu alanlarda hizmet verebilmesi,
- 6) Üretim, ticaret ve hizmet sektörleri arası işbirliğini sağlayacak bir yapının varlığı,
- 7) Tüm lojistik merkez kullanıcılarının işletmeden doğan maliyetleri adil bir şekilde paylaşabilmesi,
- 8) Yardımcı hizmetlerin (temizlik, güvenlik, iletişim, tamir-bakım, sosyal tesis, vs.) varlığı.

Avrupa Birliği'nin altyapı rasyonalizasyonu yoluyla bölgesel planlamanın gerçekleştirilmesi, ulaştırma kalitesinin artırılması, intermodal taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistikte bilgi teknolojisinin kullanımını artırıcı ulaştırma politikaları, lojistik merkezlerin kurulmasını teşvik etmektedir.

Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Shanghai, Antwerp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik merkezler dünya ticaretinin ve kıtalararası eşya trafiğinin ana arterleri durumundadır. Avrupa'da farklı ülkelerde lojistik merkezler farklı kavramlarla anılmaktadırlar. Lojistik merkezler İngiltere'de "Freight Villages", Fransa'da "Plate Forme Logistique" ve "Plate

Forme Multimodale”, İspanya’da “Centro de Transportes”, Almanya’da “Güterverkehrszentrum” (GVZ), İtalya’da “Interporto”, Hollanda’da “Rail Service Centre” (RSC) ve “Tradeports”, Danimarka ‘da “Transport Centre” adını almaktadır.

Alman Lojistik Köyleri Kooperatifi GVZ’nin destek kurumlarından biri olan Deutsche GVZGesellschaft mbH (DGG) tarafından Avrupa’daki lojistik köylerin sıralandığı bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Avrupa Birliği’nin yeni üye ülkelerinde lojistik köyler kurulması gibi konularda ulusal ve uluslararası araştırma ve danışmanlık projelerinde aktif olarak rol alan DGG, lojistik köyleri sıralarken aşağıdaki ölçütleri dikkate almıştır:

- ↯ Alanın Büyüklüğü (Size of the site)
- ↯ Alanın Verimli Kullanımı (Site layout)
- ↯ Genişleme Alanı (Undeveloped and extension areas)
- ↯ Trafik Düzeni (Yol-Park-Kavşak-Sinyalizasyon) (Transport development)
- ↯ Altyapı (elektrik, gaz, su, haberleşme, ısıtma-soğutma) (Development work and expenses)
- ↯ Kente Yakınlık (Proximity to the inner city)
- ↯ Endüstri ve Ticaret Merkezlerine Yakınlık(Proximity to industry and trade)
- ↯ Limanlara Yakınlık (Proximity to ports)
- ↯ Karayolu Bağlantısı (Transport connection road)
- ↯ Demiryolu Bağlantısı (Transport connection rail)
- ↯ Çevresi (Konut Alanlarına Uzaklık )(Surrounding area of the location)
- ↯ Trafik Yoğunluğu (Traffic load)
- ↯ Prosedürler-İşlemler (Planning procedure)
- ↯ Mülkiyet ve Sahiplik Koşulları (Property and ownership circumstances)

Bu ölçütlere göre gerçekleştirilen analiz sonucunda Avrupa’nın ilk 20 lojistik köyü aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Sıralamada birincilik, Avrupa’da karma taşımacılığın en önemli yerlerinden biri olan İtalya’daki Interporto Verona’ya aittir. Buna göre; sıralamadaki ilk 20 lojistik köyün 7’si İtalya’da, 4’ü Almanya’da, 2’sher tanesi İngiltere, Fransa ve İspanya’da yer almaktadır. Avusturya ve Macaristan da birer köy ile sıralama yer almıştır.

- 1) Interporto Verona (İtalya)

- 2) GVZ Bremen (Almanya)
- 3) GVZ Nürnberg (Almanya)
- 4) Interporto Bolonya (İtalya)
- 5) Madrid CTC Coslada (İspanya)
- 6) Interporto Torino (İtalya)
- 7) Interporto Nola Campano (İtalya)
- 8) Interporto Parma (İtalya)
- 9) ZAL Barselona (İspanya)
- 10) GVZ Güney Berlin (Almanya)
- 11) Interporto Padova (İtalya)
- 12) Plaza Logistica Zaragoza (İspanya)
- 13) Cargo Center Graz (Avusturya)
- 14) GVZ Leipzig (Almanya)
- 15) Plate-forme Multi Modele Delta 3 (Fransa)
- 16) BILK Logistics Budapeşte (Macaristan)
- 17) Interporto Novara (Almanya)
- 18) Daventry International Rail Freight Terminal (DIRFT) (İngiltere)
- 19) Wakefield Europort (İngiltere)
- 20) Eurocentre Toulouse (Fransa)

Türkiye, doğal lojistik üst olmaya müsait bir konumdadır. Bununla birlikte sadece coğrafi konum lojistik üs olmak için yeterli değildir. Türkiye'nin lokal lojistik ağlarını güçlendirmesi ve bu lokal lojistik merkezleri stratejik noktalara konuşturması gerekmektedir.

Lojistik merkez kurma ve işletme ile ilgili sorumluluklar Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın kuruluşları ile ilgili 'Kanun Hükmündeki Kararnameleri'nde yer almaktadır.



Türkiye’de lojistik merkezler, TCDD lojistik merkezleri, Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri ve Lojistik Serbest Bölgeler şeklinde kurulabilir. TCDD lojistik merkezleri Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri şeklinde kurulacak lojistik merkezler Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Lojistik Serbest Bölgeler ise Ekonomi Bakanlığı sorumluluğunda bulunmaktadır.

Türkiye'nin birçok yerinde Lojistik Merkez ya da Köy kurma çalışması yapılmaktadır. Bu merkezlerin kurulmasına TCDD başta olmak üzere, kalkınma ajansları, özel sektör, ticaret ve sanayi odaları ve belediyeler öncülük etmektedir.

TCDD, karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık yapılan, depolama hizmetlerinin de sunulduğu lojistik merkezler kurmaktadır. Kent merkezi içinde kalmış yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle Organize Sanayi Bölgelerine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), Kayseri(Boğazköprü), Balıkesir(Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık) ve Bilecik (Bozüyük) olmak üzere 12 adet lojistik merkez kurulmaya başlanmış, Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas, Bitlis (Tatvan) ve Habur Lojistik Merkezleri ile birlikte Lojistik Merkez adeti 19’a ulaşmıştır.

Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), Eskişehir (Hasanbey) ve Halkalı olmak üzere 6 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir.

TCDD tarafından kurulan lojistik merkezlerde; demiryolu çekirdek ağı olarak değerlendirilen tren teşkil, manevra ve yükleme boşaltma alanlarının TCDD, depo, antrepo ve diğer lojistik alanların özel sektör tarafından yapılması/yaptırılması ve işletilmesi planlanmaktadır.

Farklı ölçeklerde 18 noktada projelendirilen tesisler şunlardır:

#### **TCDD'nin Lojistik Merkezleri**

- 1) İstanbul (Halkalı) Lojistik Merkezi
- 2) İstanbul (Yeşilbayır) Lojistik Merkezi
- 3) İzmit (Köseköy) Lojistik Merkezi
- 4) Samsun (Gelemen) Lojistik Merkezi

- 5) Eskişehir (Hasanbey) Lojistik Merkezi
- 6) Kayseri (Boğazköprü) Lojistik Merkezi
- 7) Balıkesir (Gökköy) Lojistik Merkezi
- 8) Mersin (Yenice) Lojistik Merkezi
- 9) Habur.(Şırnak) Lojistik Merkezi
- 10) Uşak Lojistik Merkezi
- 11) Erzurum (Palandöken) Lojistik Merkezi
- 12) Konya (Kayacık) Lojistik Merkezi
- 13) Denizli (Kaklık) Lojistik Merkezi
- 14) Bilecik (Bozüyük) Lojistik Merkezi
- 15) Kahramanmaraş (Türkoğlu) Lojistik Merkezi
- 16) Mardin Lojistik Merkezi
- 17) Kars Lojistik Merkezi
- 18) Sivas Lojistik Merkezi

Türkiye’de lojistik master planlarında yer alan, diğer lojistik köy ve merkezler aşağıda sıralanmıştır:

- 1) Ankara Lojistik Üssü
- 2) Tekirdağ Lojistik Merkezi
- 3) Çorlu (Tekirdağ) Lojistik Merkezi
- 4) Marmara Ereğlisi (Tekirdağ) Lojistik Alanı
- 5) Muratlı (Tekirdağ) İntermodal Demiryolu Yük Terminali
- 6) Havsa (Edirne) Lojistik Merkezi
- 7) İskenderun (Hatay) Lojistik Köyü
- 8) Antakya (Hatay) Lojistik Merkezi
- 9) Osmaniye Lojistik Merkezi
- 10) Kocaeli Lojistik Köyü

- 11) Samsun Lojistik Köyü
- 12) Trabzon Lojistik Merkezi
- 13) Şanlıurfa Lojistik Merkezi
- 14) Diyarbakır Lojistik Merkezi
- 15) Konya Lojistik Merkezi
- 16) Bursa Lojistik Merkezi
- 17) Karabük Lojistik Merkezi
- 18) Mersin Lojistik İhtisas OSB
- 19) İzmir Kemalpaşa Lojistik Köyü

Lojistik Merkezler kurulduğunda Türkiye lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar dolar katkı sağlayacağı, 26 milyon ton ilave taşıma imkanı ile 8,4 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandıracığı tahmin edilmektedir.

Hizmet ve lojistik merkezleri, 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planı ile getirilen nüfus ve üretim alanlarının ihtisaslaşmış hizmet gereksinimlerini sağlayacak merkezler olarak tasarlanmıştır. Merkez kademelenmesi içerisinde her il ve ilçe merkezi kendi nüfusunun temel hizmet ihtiyacını karşılayacak nitelikte olmasının dışında, Tekirdağ, Çorlu, Lüleburgaz ve Keşan yerleşmelerinin farklı kriterler baz alınarak hizmet fonksiyonlarında ihtisaslaşmaları ve bölgede öne çıkmaları önerilmiştir. Bu merkezlerde hizmet, ticaret, finans, eğitim, fuar ve turizm-kültür aktiviteleri yoğunluk kazanacak ve desteklenecektir.

1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Revizyon Çevre Düzeni Planında hizmet ve lojistik merkezleri, "hizmet merkezinde yer alan fonksiyonlardan, özellikle çevresindeki liman, sanayi ve tarımsal üretim alanlarına yönelik lojistik faaliyetlerinin ağırlık kazandığı merkezlerdir" şeklinde tanımlanmıştır. Planda lojistik alanların işlevleri ise şu şekilde belirtilmiştir: "Bu alanlar tır-kamyon parkları, konteynır depo alanları, gümrüklü antrepo ve depolar, nakliye ambarları, barkodlama, ambalajlama, sigorta, gümrük, acente, taşıma işleri komisyoncuları, kargo tesisleri, lojistik destek hizmetleri veren işletmeler, hal yapıları vb. ve bu fonksiyonları destekleyici sosyal fonksiyonların yer alacağı alanlardır." Bu kapsamda Çorlu, Muratlı, Tekirdağ Merkez ve Lüleburgaz ilçelerinde sanayi ve liman alanlarına olan yakınlıkları sebebiyle üretim faaliyetleri ile birlikte çalışacak, tamamlayıcı/destekleyici roldeki lojistik faaliyetler önerilmiştir.

Sanayi faaliyetlerinin yoğun ve farklı ulaşım seçeneklerinin birbiri ile bütünleştirildiği Trakya Alt Bölgesi'nin önemli limanlarının yer aldığı yerleşik nüfus ile yazlık nüfusun en yoğun olduğu Tekirdağ-Muratlı-Çorlu-Çerkezköy-Marmara Ereğlisi dörtgeni lojistik ve depolama faaliyetleri için son derece önemli hale gelmiştir. Lojistik hizmetleri geliştirmek, bütüncül ve organize lojistik alanlar yaratmak ve liman kapasitelerini artırarak lojistik alanlar ile birlikte etkin kullanımını sağlamak için 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile Tekirdağ ilinde 5 adet lojistik alan belirlenmiş ve bu alanların güçlü ulaşım aksları ile erişiminin sağlanması öngörülmüştür. Önerilen lojistik alanlardan birisi Çorlu ilçesindedir. Çorlu ilçesinde D100 ve Velimeşe yolları kesiminde 150 hektarlık lojistik alanı belirlenmiştir. Bu lojistik alan Çorlu ve Çerkezköy bölgesi içinde demiryolu lojistik terminali işlevini görerek, bu bölgedeki yüklerin toplanma ve dağıtım faaliyetlerine katkı sağlamasının yanında, Tekirdağ-Muratlı demiryolu bağlantısı ile gelen Güney Marmara yüklerinin de bu bölgede birleştirilmesini mümkün kılacaktır.

Lojistik köyler işletme modeli açısından "Organize Lojistik Bölgesi" olarak da nitelendirilebilirler. Köy içinde bölgesel lojistik aktivitelerin bir araya getirildiği birimler bulunmaktadır. Çorlu Lojistik Köy (Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) içinde bulunacak tesisler şunlardır;

- ↯ Kapalı Gümrüksüz Depolar
- ↯ Kapalı Gümrüklü Depolar (Antrepolar)
- ↯ Gümrüklü ve Gümrüksüz Soğuk Hava Depoları
- ↯ Tehlikeli Madde Depoları
- ↯ Demiryolu Yük Aktarma Deposu
- ↯ Sebze-Meyve-Çiçek Hali
- ↯ Açık Gümrüklü Alan
- ↯ Konteyner Stok Alanı
- ↯ Kantar Ve Teknik Bina
- ↯ Tamir Bakım Atölyeleri
- ↯ Forwarder Ofisleri
- ↯ Banka Şubeleri
- ↯ Konaklama Tesisleri

- ↯ Akaryakıt İstasyonu
- ↯ Satış Mağazaları
- ↯ Restoran ve Kafeterya
- ↯ Tır-Kamyon Parkı
- ↯ Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler
- ↯ Gümrük Binası
- ↯ Lojistik İşletmeler İçin Ofisler
- ↯ Demiryolu Terminali
- ↯ Giriş Çıkış Kapıları
- ↯ Binek Araç Park Alanları
- ↯ Ring Sefer Park Alanı
- ↯ Teknik Alt Yapı Tesisi
- ↯ Atık Su Arıtma Tesisi
- ↯ Yağmur Suyu Toplama Depoları
- ↯ Çöp Değerlendirme Merkezi
- ↯ Güvenlik
- ↯ Sağlık Birimi
- ↯ PTT
- ↯ Mescit
- ↯ Tuvalet ve Duş Alanı

### **3. EKONOMİK İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### 3.1. Türkiye Ekonomisi ve Temel Göstergeler

**Tablo 1: Türkiye Ekonomisi Temel Ekonomik Göstergeler**

	Birim	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Büyüme</b>											
GSYİH	%	9,4	8,4	6,9	4,5	1,1	-5	9	9	2	4
Tarım		2,7	6,6	1,3	-7,0	4,1	4	1	6	4	3
Sanayi		11,9	8,2	8,4	5,6	0,8	-7	14	10	2	4
Hizmetler		9,6	8,7	7,2	5,7	0,8	-5	9	11	2	6
Sektörel dağılım (cari fiyatlarla)	%										
Tarım		10,4	10,2	9,7	8,6	8,9	8	8	7	8	7
Sanayi		23,5	23,5	23,8	24,0	24,0	15	16	16	15	24
Hizmetler		66,1	66,3	66,5	67,4	67,1	77	76	77	77	58
GSYH	Milyar dolar	391	482	526	659	742	617	736	774	786	820
GSYH	Milyar TL	559	649	758	856	950	953	1.105	1.298	1.417	1.562
Nüfus	Milyon	71,3	72,3	73,0	70,6	71,1	72	73	75	76	77
Kişi başına GSYH	Dolar	5.483	6.659	7.212	9.333	10.436	8.590	10.079	10.466	10.504	10.782
<b>Kaynaklar harcamalar dengesi</b>	GSMH'nin % si										
Sabit sermaye yatırımları		20	25	21	22	23	17	19	22	20	21
Kamu		5	5	5	4	4	4	4	4	4	5
Özel		15	20	16	18	19	13	15	18	16	16
Yurtiçi tasarruflar		21	18	16	16	16	15	14	14	14	13
Kamu		-1	4	6	2	2	1	2	4	2	3
Özel		22	14	10	14	14	14	12	11	12	10
Tasarruf dengesi		-5	-7	-8	-6	-7	-2	-6	-10	-7	-7
Kamu		-7	-1	1	-2	-2	-5	-2	0	-2	-2
Özel		1	-6	-9	-4	-5	3	-4	-9	-5	-5
Toplam tüketim		80	82	84	83	84	89	88	88	89	90
Kamu		12	12	13	10	10	14	14	14	15	15
Özel		68	70	71	73	74	75	74	74	74	75
<b>GSYİH deflatörü</b>	%	12	7	9	8	12	5	6	9	7	7
<b>İşsizlik</b>	%										
Genel	%	10	10	11	11	14	14	11	10	10	10
Kent		14	13	13	12	15	16	14	12	12	12
Kır		7	7	8	8	11	9	7	6	7	6

<b>Enflasyon</b>	%										
(12 aylık değ)											
Üretici*		14	3	12	6	8	6	9	13	3	7
Tüketici		9	8	10	8	10	7	6	10	6	7
<b>Kamu kesimi dengesi</b>	%										
Kamu kesimi dengesi/GSYH (özelleştirme hariç)		5	0	0	1	2	-6	-3	0	-2	-2
Kamu kesimi dengesi/GSYH (özelleştirme dahil)		5	0	-2	0	1	-5	-2	0	-2	-2
Kamu kesimi dengesi (faiz dışı)/GSYH (özelleştirme hariç)		-8	-7	-7	-4	-4	0	2	3	3	3
Bütçe dengesi/GSYH		7	1	1	2	1	-6	-4	-1	-2	-1
Bütçe dengesi(faiz dışı)/GSYH		5	2	1	2	4	1	1	2	1	2
KİT dengesi/GSYH		-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mahalli idareler/GSYH		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fonlar/GSYH		-1	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0
Diğer/GSYH		-1	0	0	0	1	1	1	1	1	1
<b>Merkezi Yönetim Bütçesi**</b>	Milyar TL										
Bütçe gelirleri		110	147	173	190	209	215	254	297	332	389
Bütçe harcamaları		140	156	178	204	226	268	294	315	360	408
Faiz harcamaları		56	46	46	49	51	53	48	42	48	50
Bütçe dengesi (nakit)		-30	-10	-5	-14	-17	-49	-40	-18	-29	-18
Faiz dışı denge		26	36	41	35	34	1	8	24	20	32
Finansman		32	13	6	13	19	49	35	15	25	15
Dış borç		4	-3	0	-3	3	3	4	-2	2	7
Tahvil		26	34	13	12	6	51	23	15	17	16
Kısa vadeli		5	-12	-8	-3	8	0	0	0	0	0
Bono		5	-12	-8	-3	8	0	0	0	0	0
MB avansı		0	0	0	0	0	...	...	...	...	...
Diğer		-3	-5	2	7	2	-5	8	3	6	-9
Bütçe ile ilgili oranlar	%										
Bütçe gelirleri/GSYH		20	23	23	22	22	23	21	23	23	25
Bütçe harcamaları/GSYH		25	24	24	24	24	28	26	24	25	26

Personel harcamaları/GSYH		5	5	5	5	5	6	6	6	6	6
Faiz ödemeleri/GSYH		10	7	6	6	5	6	5	3	3	3
Yatırımlar/GSYH		1	1	2	2	2	3	2	3	3	3
Personel harcamaları/toplam harcama		22	22	21	21	21	21	21	23	24	24
Faiz giderleri/toplam harcamalar		41	32	26	24	26	20	20	13	13	12
Yatırımlar/toplam harcamalar		5	7	7	6	6	9	8	12	11	13
<b>İç borç stoku</b>	Milyar TL										
Tahvil		194	227	242	249	261	316	343	369	384	403
Hazine bonosu		30	18	10	6	14	14	10	0	4	0
Kamu kağıtları		225	245	252	255	275	330	353	369	387	403
MB avansı		0	0	0	0	0	...	...	...	...	...
Kur farkları		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam		225	245	252	255	275	330	353	369	387	403
İç borç stoku/GSYH	%	40	38	33	30	29	35	32	29	29	26
İç borç stoku+kamu dış borçları/GSYH		58	51	46	41	38	47	43	41	38	38
<b>Faiz oranları</b>	%										
(Yıllık ortalama, net, bileşik)											
O/n (TCMB)		19	14	19	17	16	7	2	5,9*****	5,7*****	4,5*****
Kamu kağıtları		23	14	22	17	18	9	8	10	6	10
Kamu kağıtları vadesi (gün)		368	690	852	999	819	1.100	1.314	1.341	1.802	2.060
<b>Döviz kurları</b>											
Dolar (Yıl sonu)		1,3363	1,3418	1,4056	1,1593	1,5218	1,4873	1,5376	1,8889	1,7776	2,1343
12 aylık değişme	%	-4	0	5	-18	31	-2,3	3,4	23	-5,9	20
Euro (Yıl sonu)		1,8233	1,5875	1,8515	1,7060	2,1435	2,1427	2,0551	2,4438	2,3452	2,9365
12 aylık değişme	%	4	-13	17	-8	25	0,4	-4,1	19	-4	25
<b>Merkez Bankası Bilançosu</b>	Milyar YTL										
Bilanço toplamı		75	91	104	106	113	110	128	146	202	266
Bilanço/GSYH	%	13	14	14	12	12	153	175	11	14	17
Net dış varlık		23	35	48	51	70	72	85	88	85	96
Net iç varlık		21	-2	-6	-6	-15	-8	-9	-4	-11	-3



Kamuya açılan nakit krediler		25	19	19	17	14	9	8	8	8	9
Rezerv para		20	33	41	45	56	65	76	84	78	91
MBP		25	39	42	55	54	51	71	53	64	66
Döviz pozisyonu	Milyar dolar	3	16	21	33	36	36	51	42	44	39
Döviz rezervi	Milyar dolar	36	51	61	71	70	71	81	78	100	110
<b>Parasal gelişmeler</b>											
M1***	Milyar YTL	...	62	72	78	83	107	134	148	167	216
M2****		...	238	297	345	434	494	588	666	732	909
M3*****		...	261	320	370	458	521	615	691	756	952
Repo (R)		2	3	4	4	3	4	4	4	7	7
Para piyasası fonları (F)		17	20	19	21	14	23	23	21	17	11
Banka dışı kesim. menkul kıymetler (D)		67	65	66	68	74	76	68	73	79	88
Kredi stoku		100	159	219	286	368	393	526	683	747	985
M3RF		...	283	342	395	475	548	642	716	780	970
M3RFD		...	349	408	463	549	624	710	789	859	1.058
M1/GSYH	%	...	10	10	9	9	149	184	11	12	14
M3/GSYH	%	...	40	42	43	48	725	842	54	53	61
Kredi stoku/GSYH	%	18	24	29	33	39	547	721	53	56	63
<b>Finansal varlıklar</b>	Milyar TL										
Parasal varlıklar		185	230	297	345	439	498	594	696	772	906
TP		109	153	190	234	304	350	438	460	520	562
YP		76	76	107	111	135	148	156	236	252	344
Menkul kıymetler		357	466	484	589	457	682	832	765	960	921
Hisse senedi		132	217	228	334	181	351	473	381	546	500
Bono+tahvil		226	249	255	255	276	331	359	384	414	421
Kamu		226	249	255	249	275	330	353	369	384	406
Özel		0	0	0	6	1	1	3	15	30	15
Fonlar		17	22	19	21	14	16	16	15	17	20
Toplam		559	717	800	955	896	1.196	1.442	1.476	1.749	1.874
<b>Dış ticaret</b>	Milyar dolar										
İhracat		63	73	85	107	132	102	114	135	152	152
İthalat		97	116	137	170	202	141	185	241	237	252
Dış açık		34	43	52	63	70	39	71	106	85	100
GSYH'ya oranı	%										

İhracat		16	15	16	16	18	17	15	17	19	19
İthalat		25	24	26	26	27	23	25	31	30	31
Dış açık		9	9	10	10	9	6	10	14	11	12
<b>Ödemeler dengesi</b>	Milyar dolar										
Dış ticaret dengesi		-24	-34	-41	-47	-53	-25	-56	-89	-66	-80
Görünmeyen işlemler dengesi ve transferler		8	11	9	9	12	11	7	12	17	15
Cari işlemler dengesi		-16	-23	-32	-38	-41	-14	-49	-77	-49	-65
Cari işlemler dengesi/GSYH	%	-4	-5	-6	-6	-6	-2	-7	-10	-6	-8
Sermaye hareketleri	Milyar dolar	18	44	46	49	34	9	44	67	70	72
Doğrudan yatırımlar		2	9	19	20	15	7	8	14	8	10
Portföy yatırımları		8	13	7	1	-5	0	16	22	41	24
Net hata ve noksan		2	2	0	2	5	5	3	12	4	3
Rezervlerdeki artış (azalış)		-1	-18	-6	-8	1	0	-13	2	-21	-10
<b>Uluslararası döviz rezervler</b>	Milyar dolar										
MB döviz rezervi		36	51	61	71	70	71	81	78	100	110
Ticari Bankalar rezervi		21	23	38	44	...	...	...	...	...	...
Toplam		57	73	99	115	...	...	...	...	...	...
<b>Dış borç stoku</b>	Milyar dolar										
Toplam		161	169	207	249	277	269	292	304	338	388
Orta ve uzun vadeli		129	132	165	206	226	219	215	222	236	259
Kamu		74	68	70	71	75	80	85	87	93	99
MB		21	15	13	14	12	12	10	9	6	4
Özel		37	51	82	121	140	128	119	126	139	156
Reel sektör		29	35	53	79	99	92	79	79	84	86
Finansal kurumlar		8	16	29	42	41	35	40	47	55	71
Kısa vadeli		32	37	43	43	51	50	77	82	101	129
Kamu		0	0	2	2	3	4	4	7	11	18
MB		3	3	3	2	2	2	1	1	1	1
Özel		29	34	38	39	46	45	72	76	88	111
Reel sektör		14	17	18	23	24	22	24	27	29	36
Finansal kurumlar		15	18	20	16	22	23	48	47	59	75
<b>İstanbul Menkul Kıymetler Borsası</b>											
<b>Ulusal Pazar</b>											

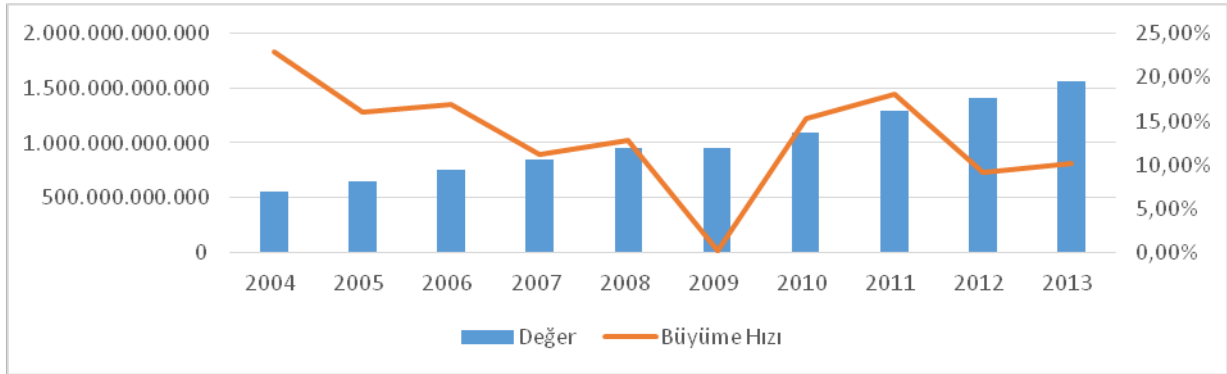
İşlem gören şirket sayısı		275	282	291	292	318	325	350	373	395	424
Genel endeks	Dolar	1.075	1.687	1.621	2.790	1.028	2.068	2.500	1.580	2.562	1.853
Günlük ortalama işlem hacmi	Milyon dolar	593	793	886	1.166	1.041	1.225	1.703	1.674	1.213	1.521
Toplam işlem hacmi	Milyar dolar	148	197	222	291	252	299	387	367	307	385
Piyasa değeri	Milyar dolar	98	159	163	288	119	236	308	202	310	238
F/K oranı		14	17	22	12	6	17	12	10	11	10

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği, Bankalarımız Kitabı, Çeşitli Yıllar

\*2004 yılına ilişkin değer, toptan eşya fiyat endeksine aittir. \*\*2004 yılına ilişkin değer, konsolide bütçeye aittir. \*\*\* Dolaşımdaki para+vadesiz mevduat (YP dahildir) \*\*\*\* M1+vadeli mevduat (YP dahildir) \*\*\*\*\*M2+repo+para piyasası fonları \*\*\*\*\*Haftalık repo faiz oranı (bileşik, yıllık)

### 3.1.1. Büyüme

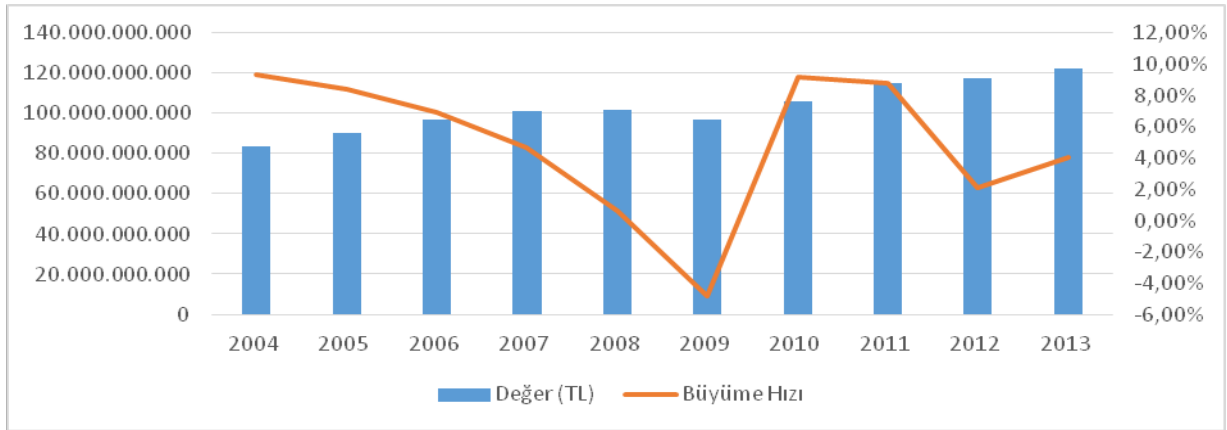
Cari fiyatlarla GSYH, son 10 yıl içinde devamlı olarak artış göstermiş olup, 2013 yılında %10,21'lik büyümeyle 1.561.510.015.457 TL değerine ulaşmıştır.



Şekil 1: Harcamalar Yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Cari Fiyatlarla)

Kaynak: TÜİK

Cari fiyatlarla GSYH son on yılda düzenli olarak artmış gözükse de; büyüme hızları (Sabit Fiyatlarla GSYH'daki yüzde artış) açısından aynı istikrarı gösterememiştir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, sabit fiyatlarla GSYH, son 10 yıl içinde 2009 yılı hariç olmak üzere devamlı olarak artış göstermiş olup, 2013 yılında %4,05'lik büyümeyle 122.388.466.377 TL değerine ulaşmıştır. Son on yılın en büyük büyüme hızı %9,4'lük büyüme hızı ile 2004 yılında gerçekleşmiştir. Bununla birlikte, sayısal olarak en fazla büyüme 2011 yılında gerçekleşmiştir. GSYH büyüme hızı son on yıl içinde; 2009 yılına kadar sürekli azalmış, 2010 ve 2011 yıllarında hem rakamsal olarak hem de büyüme hızı olarak artış göstermiştir. Ancak 2012 yılında bu istikrar sağlanamayıp yeniden düşüş yaşandıktan sonra 2013 yılında eski seviyede bir büyüme hızı olmasa da önceki yıla oranla artış görülmüştür.



**Şekil 2:** Harcamalar Yöntemiyle Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Sabit Fiyatlarla)

**Kaynak:** TÜİK

İktisadi faaliyet kolları itibariyle sabit fiyatlarla GSYH'ye en büyük katkı %24,06'lık bir oranla, imalat sanayi tarafından yapılmaktadır. İmalat sanayini sırasıyla toptan ve perakende ticaret (%12,74), finans ve sigorta faaliyetleri (%12,70) ve ulaştırma, depolama ve haberleşme (%12,31) izlemiştir.

**Tablo 2:** İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

İktisadi Faaliyet Kolları	Değer (TL)	Sektör Payları (%)	Büyüme Hızı (%)
Tarım, ormancılık ve balıkçılık	11.276.484.933	9,21	3,12
Madencilik ve Taşocakçılığı	803.243.210	0,66	-3,51
İmalat Sanayi	29.446.350.826	24,06	3,79
Elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtımı	2.180.732.312	1,78	0,95
Su temini; kanalizasyon, atık yönetimi ve iyileştirme faaliyetleri	457.720.646	0,37	4,72
İnşaat	7.202.168.931	5,88	7,08
Toptan ve perakende ticaret	15.591.430.703	12,74	4,87
<b>Ulaştırma, depolama ve haberleşme</b>	<b>15.068.305.322</b>	<b>12,31</b>	<b>3,40</b>
Konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetleri	2.416.307.753	1,97	9,16
Bilgi ve iletişim	3.120.303.740	2,55	2,59
Finans ve sigorta faaliyetleri	15.548.907.455	12,70	9,85
Gayrimenkul faaliyetleri	5.680.259.756	4,64	1,81
Mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler	2.930.750.967	2,39	6,60
İdari ve destek hizmet faaliyetleri	2.211.254.025	1,81	4,97
Kamu yönetimi ve savunma; zorunlu sosyal güvenlik	3.604.324.093	2,94	4,30
Eğitim	2.361.047.648	1,93	4,54
İnsan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri	1.484.994.269	1,21	5,27
Kültür, sanat, eğlence, dinlenme ve spor	219.861.238	0,18	2,56
Diğer hizmet faaliyetleri	1.063.290.344	0,87	2,32
Hanehalklarının işverenler olarak faaliyetleri	201.888.130	0,16	5,76
Sektörler Toplamı	122.869.626.301	100,39	4,73
Dolaylı ölçülen mali aracılık hizmetleri	10.879.821.807	8,89	12,45
Vergi-Sübvansiyon	10.398.661.883	8,50	4,14
Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Alıcı fiyatlarıyla)	122.388.466.377	100,00	4,05

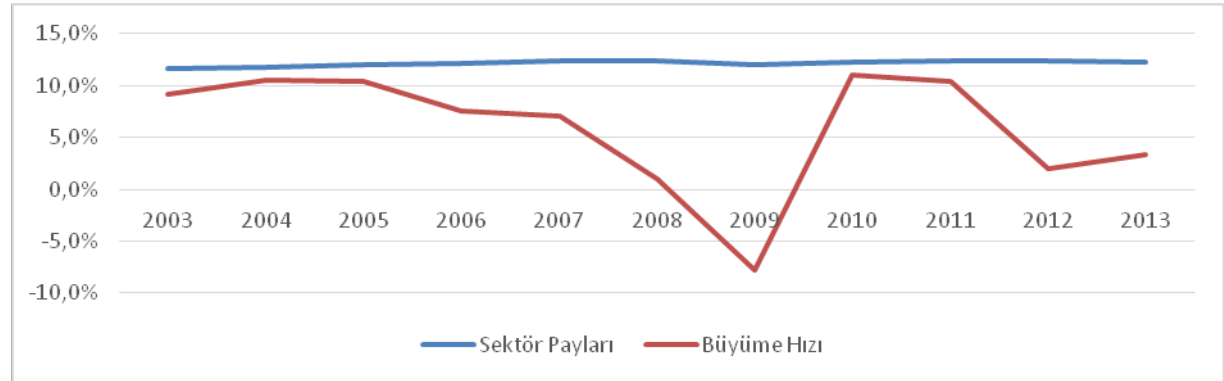
**Kaynak:** TÜİK

Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü 2013 yılında 15.068.305.322TL ile GSYH'nin %12,31'ini oluşturmuştur. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörünün son on yıllık gelişimine baktığımızda GSYH içindeki payının %11,7 seviyelerinden %12,4 seviyelerine çıktığı görülmektedir. Sektörün büyüme hızı ekonomik büyüme ile benzer bir trend izlemektedir. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü son on yıl içinde 2009 yılı hariç olmak kaydıyla sürekli olarak büyüme göstermiştir.

**Tablo 3:** Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıllık Gelişimi

Yıl	Değer (TL)	Sektör Payları	Büyüme Hızı
2003	8.921.870.511	11,7	9,2
2004	9.860.373.917	11,8	10,5
2005	10.882.250.901	12,0	10,4
2006	11.698.009.102	12,1	7,5
2007	12.518.684.858	12,4	7,0
2008	12.645.565.210	12,4	1,0
2009	11.657.363.309	12,0	-7,8
2010	12.941.489.066	12,2	11,0
2011	14.285.281.854	12,4	10,4
2012	14.572.532.843	12,4	2,0
2013	15.068.305.322	12,3	3,4

**Kaynak:** TÜİK



**Şekil 3:** Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıl İçindeki Sabit Fiyatlarla GSYH'ye Katkısı ve Büyüme Hızı

**Kaynak:** TÜİK

### 3.1.2. İşgücü Piyasası

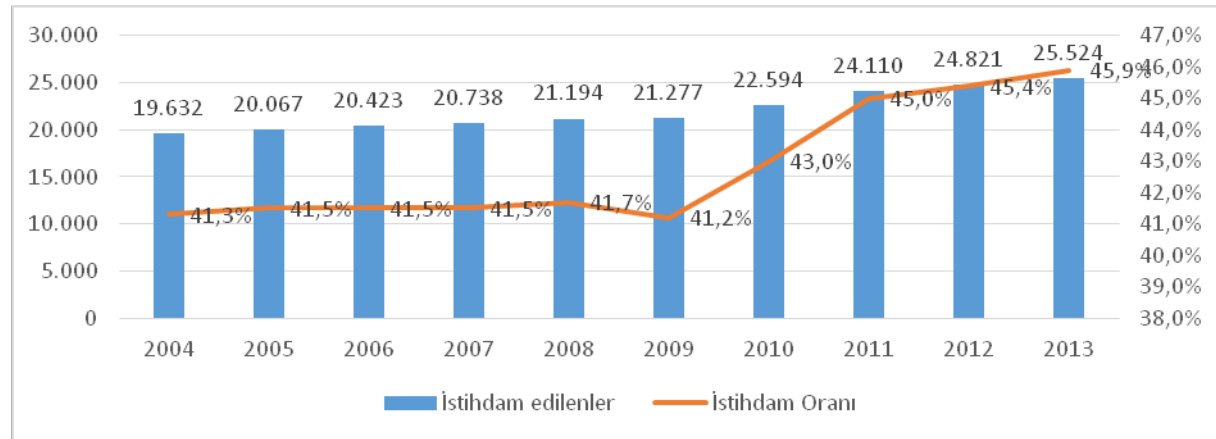
Türkiye, 2007-2013 döneminde yıllık ortalama istihdam artışı en yüksek ülkelerden biridir. İstihdam Oranı, 2007 yılındaki %41,5 seviyesinden 2013 yılında %45,9 oranına yükselmiştir. Benzer şekilde işgücüne katılma oranı da 2007-2013 yılları arasında sürekli artış göstererek, 2007 yılındaki %46,2 seviyesinden 2013 yılındaki %50,8 seviyesine ulaşmıştır.

İşsizlik oranı 2008 yılındaki global krizin etkisiyle 2008 yılında %11 ve 2009 yılında ise %14 seviyesine ulaşmıştır. Daha sonra düşme trendine girmiş, 2012 yılında %9,2 seviyesine kadar düşmüştür. Fakat 2013 yılında bir miktar yükselerek %9,7 seviyesine yükselmiştir. Kentsel ve kırsal işsizlik yerlerdeki işsizlik oranlarına bakıldığında, kent işsizlik oranlarının kır işsizlik oranlarından oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Bir başka dikkat çeken nokta da genç nüfus işsizlik oranlarının ortalama işsizlik oranından daha yüksek oranlarda seyretmesidir.

**Tablo 4:2004-2013 Kurumsal Olmayan Nüfusun İşgücü Durumu Tablosu**

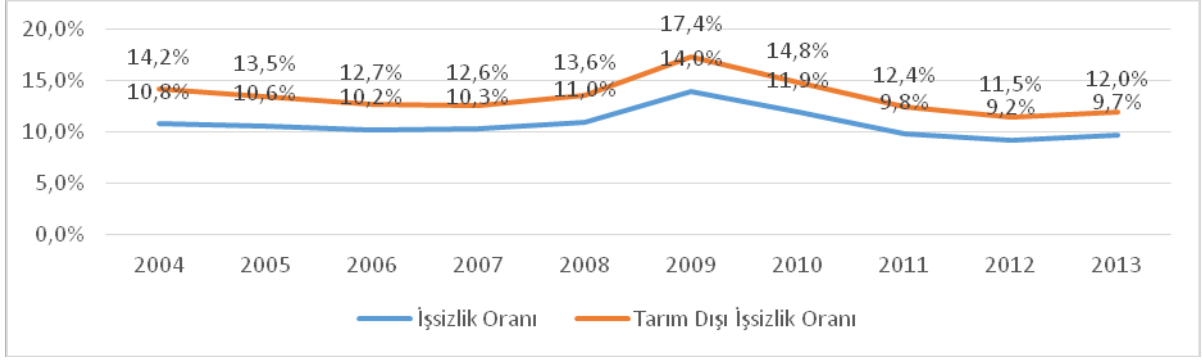
Yıl	Kurumsal Olmayan Nüfus	15 ve daha yukarı yaştaki nüfus	İşgücü	İstihdam edilenler	İşsiz (000)	İşgücüne dahil olmayan nüfus	İşgücüne Katılma Oranı	İşsizlik Oranı	Tarım Dışı İşsizlik Oranı	İstihdam Oranı
2004	66.379	47.544	22.016	19.632	2.385	25.527	46,3	10,8	14,2	41,3
2005	67.227	48.359	22.455	20.067	2.388	25.905	46,4	10,6	13,5	41,5
2006	68.066	49.174	22.751	20.423	2.328	26.423	46,3	10,2	12,7	41,5
2007	68.901	49.994	23.114	20.738	2.376	26.879	46,2	10,3	12,6	41,5
2008	69.724	50.772	23.805	21.194	2.611	26.967	46,9	11,0	13,6	41,7
2009	70.542	51.686	24.748	21.277	3.471	26.938	47,9	14,0	17,4	41,2
2010	71.343	52.541	25.641	22.594	3.046	26.901	48,8	11,9	14,8	43,0
2011	72.376	53.593	26.725	24.110	2.615	26.867	49,9	9,8	12,4	45,0
2012	73.604	54.724	27.339	24.821	2.518	27.385	50,0	9,2	11,5	45,4
2013	74.457	55.608	28.271	25.524	2.747	27.337	50,8	9,7	12,0	45,9

**Kaynak:** TÜİK



**Şekil 4: 2004-2013 İstihdam**

**Kaynak:** TÜİK



**Şekil 5:** 2004-2013 İşsizlik ve Tarım Dışı İşsizlik Oranları

**Kaynak:** TÜİK

**Tablo 5:** Kent, Kırsal ve Genç Nüfus İşsizlik Oranları 2004-2013

	İşsizlik Oranı (%)	Kent (%)	Kırsal (%)	Genç Nüfus (%)
2004	10,8	13,6	5,5	20,6
2005	10,6	12,8	6,3	19,9
2006	10,2	12,2	6,2	19,1
2007	10,3	12,0	6,8	20,0
2008	11,0	12,8	7,2	20,5
2009	14,0	16,6	8,9	25,3
2010	11,9	14,2	7,3	21,7
2011	9,8	11,9	5,8	18,4
2012	9,2	11,1	5,5	17,5
2013	9,7	11,5	6,1	18,7

**Kaynak:** TÜİK

1994 yılını 100 kabul ederek hesaplanan reel işgücü maliyeti endeksi 2004 ve 2013 yılları arasında tüm alt kalemlerde (kamu işçisi, özel sektör işçisi, memur ve asgari ücretli) işgücü maliyetleri artış göstermiştir.

**Tablo 6:** Reel İşgücü Maliyeti Endeksi (1994=100)

	İşçi		Memur	Asgari Ücret
	Kamu	Özel		
2004	105,4	111,1	127,8	170,8
2005	107,4	114,9	134,5	181,8
2006	104,4	114,0	140,2	180,7
2007	111,9	118,3	148,4	183,6
2008	105,2	113,1	147,0	177,1
2009	111,9	120,8	164,7	190,6
2010	110,3	119,3	162,4	192,5
2011	105,7	112,1	163,7	190,0
2012	106,7	115,6	174,5	192,1
2013	111,6	-	179,3	201,4

**Kaynak:** Kalkınma Bakanlığı, İşgücü Maliyetlerinde ve Net Ele Geçen Ücretlerdeki Gelişmeler Tablosu

### 3.1.3. Enflasyon

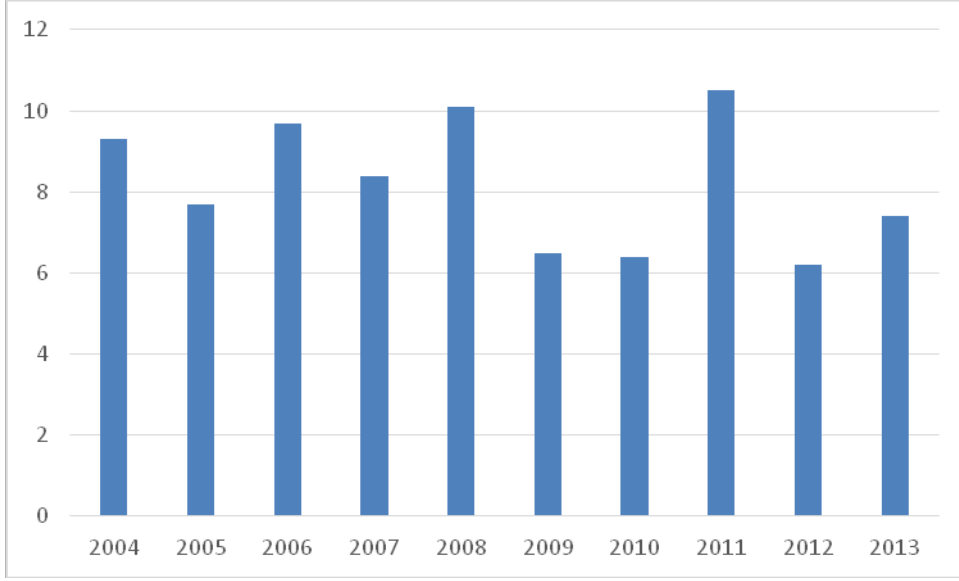
Merkez Bankasının enflasyon hedeflemesi politikası 2004-2013 yılları arasında pozitif sonuçlarını göstermeye devam etmiştir. Tüketici fiyatları enflasyonu 2004 yılındaki %9,3 seviyesinden 2013 yılında %7,4 seviyesine düşüş gösterirken, benzer şekilde üretici fiyatları enflasyonu da 2004 yılındaki %14 seviyesinden 2013 yılında %7,0 seviyesine düşüş göstermiştir. 2013 yılında bir önceki yıla göre gerek TÜFE gerekse de ÜFE rakamları artış göstermiştir.

**Tablo 7:** Enflasyon (Yüzde Değişme)

	Yıllık Ortalama		12 Aylık		
	Üretici	Tüketici	Üretici	Tüketici	TÜFE Hedefi
2004	11,0	11,0	14,0	9,3	12,0
2005	6,0	8,0	3,0	7,7	8,0
2006	9,0	10,0	12,0	9,7	5,0
2007	6,0	9,0	6,0	8,4	4,0
2008	13,0	10,0	8,0	10,1	4,0
2009	1,2	6,3	5,9	6,5	7,5
2010	8,5	8,6	8,9	6,4	6,5
2011	11,1	6,5	13,3	10,5	5,5
2012	6,1	8,9	2,5	6,2	5,0
2013	4,40	7,32	7,0	7,4	

**Kaynak:** TÜİK





**Şekil 6:** Enflasyon (Yıllık Yüzde Değişme)

**Kaynak:** TÜİK

### 3.1.4. Dış Ticaret Dengesi

2013 yılı itibariyle Türkiye'nin dış ticaret hacmi 403 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2004-2013 yılları arasında Türkiye'nin ihracatı 63 milyar dolar seviyesinden 151 milyar dolar seviyesine, ithalatı da 97 milyar dolar seviyesinde 251 milyar dolar seviyesine artış göstermiştir. Buna bağlı olarak dış ticaret açığı 2004 yılındaki 34 milyar dolar seviyesinden 2013 yılındaki 99 milyar dolar seviyesine çıkmıştır. Diğer yandan dönem boyunca ihracatın ithalatı karşılama oranının da %64,8 seviyesinden %60,3 seviyesine düştüğü görülmektedir. 2013 yılında Türkiye'nin AB içi ticaret dahil edildiğinde, dünya mal ihracatındaki payı %0,81; ithalatındaki payı ise 2013 yılında %1,33 düzeyindedir. AB ülkelerinin Türkiye ithalatındaki payı %36,7 iken; Türkiye ihracatındaki payı ise %41,5'dir.

**Tablo 8:** Dış Ticaret Rakamları

	İhracat (bin dolar)	İthalat (bin dolar)	Dış Ticaret Dengesi (bin dolar)	Dış Ticaret Hacmi (bin dolar)	Dış Ticaret Açığı/GSYH (%)	İthalat / İhracat (%)
2004	63.167.153	97.539.766	-34.372.613	160.706.919	0,09	64,8
2005	73.476.408	116.774.151	-43.297.743	190.250.559	0,09	62,9
2006	85.534.676	139.576.174	-54.041.498	225.110.850	0,10	61,3
2007	107.271.750	170.062.715	-62.790.965	277.334.464	0,09	63,1
2008	132.027.196	201.963.574	-69.936.378	333.990.770	0,09	65,4
2009	102.142.613	140.928.421	-38.785.809	243.071.034	0,06	72,5
2010	113.883.219	185.544.332	-71.661.113	299.427.551	0,10	61,4
2011	134.906.869	240.841.676	-105.934.807	375.748.545	0,14	56,0
2012	152.461.737	236.545.141	-84.083.404	389.006.877	0,11	64,5
2013	151.786.976	251.649.892	-99.862.915	403.436.868	0,12	60,3

**Kaynak:** TÜİK

Mal grupları itibariyle dış ticaret rakamlarına bakıldığında, 2013 yılında ihracatımızın %49'unu ara malları, %40'ini tüketim malları ve %10'nunu sermaye malları oluştururken, ithalatımızın %73'ünü ara malları, %15'ini sermaye malları ve %12'sini tüketim malları oluşturmaktadır.

**Tablo 9:** Mal Grupları İtibariyle Dış Ticaret, 2013

	İhracat (milyon dolar)	%	İthalat (milyon dolar)	%
<b>Sermaye Malları</b>	15.601	10	36.760	15
<b>Ara Mallar</b>	74.843	49	183.812	73
<b>Tüketim Malları</b>	60.764	40	30.416	12
<b>Diğer</b>	662	0	663	0
<b>TOPLAM</b>	151.796	100	251.651	100

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı, Ekonomik Görünüm, Mayıs 2014

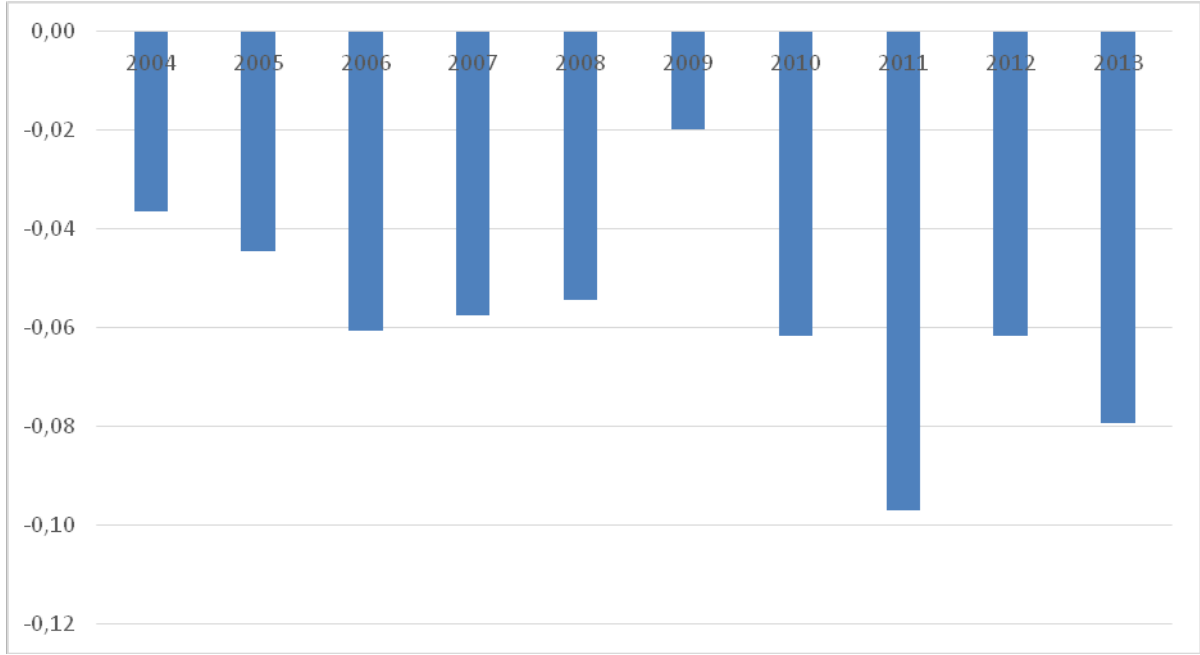
### 3.1.5. Ödemeler Dengesi

2004-2013 yılları arasında Türkiye'nin cari açığı artış göstermiştir. 2004 yılında cari açık 14 milyar dolar olarak gerçekleşmişken, 2013 yılında 65 milyar dolara yükselmiştir. 2004-2014 yılları arasında cari açığın en yüksek olduğu yıl 75 milyar dolar seviyesiyle 2011 yılı olmuştur. 2011 yılı aynı zamanda aynı dönemde cari işlemler açığının GSYH'ya oranının da en yüksek olduğu yıldır. 2011 yılında cari işlemler açığının GSYH'ya oranı %11'den 2013 yılında %8'e gerilemiştir.

**Tablo 10:** 2004-2013 Cari Açık

Yıl	Cari Açık (Milyon \$)
2004	-14.198
2005	-21.449
2006	-31.836
2007	-37.781
2008	-40.372
2009	-12.124
2010	-45.420
2011	-75.082
2012	-48.497
2013	-65.061

**Kaynak:** TCMB, Ödemeler Dengesi İstatistikleri



**Şekil 7:** Cari İşlemler Dengesi (GSYH'ye Oran, %)

**Kaynak:** TCMB

Net sermaye hesabı açığı, 2004-2014 yılları arasındaki yükselişini devam ettirmiş ve 2013 yılında 92 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Finans hesapları incelendiğinde, 2004 yılında 13 milyar dolar olan finans hesaplarının 2013 yılında yaklaşık 63 milyar dolar seviyesine ulaştığı görülmektedir. Finans hesaplarının alt kalemlerine bakıldığında, doğrudan yatırımların ve diğer yatırımların bir önceki yıla göre artış gösterdiği, portföy yatırımlarının ise arttığı izlenmektedir. Ayrıca 2013 yılında, net hata ve noksan kalemi 2 milyar dolar fazla vermiş, Uluslararası Para Fonu'na 852 milyon dolar ödeme yapılmıştır.

**Tablo 11:** Sermaye ve Finans Hesapları (Milyar Dolar)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SERMAYE VE FİNANS HESAPLARI	13.360	19.485	32.064	37.264	37.460	9.046	44.492	65.947	47.438	62.819
SERMAYE HESABI	0	0	0	-8	-61	-43	-51	-25	-52	-92
FİNANS HESAPLARI	13.360	19.485	32.064	37.272	37.521	9.089	44.543	65.972	47.490	62.911
Doğrudan Yatırımlar	2.005	8.967	19.261	19.941	17.213	7.076	7.594	13.822	9.150	9.754
Portföy Yatırımları	8.023	13.437	7.415	833	-5.014	227	16.073	21.986	40.789	23.709
Diğer Yatırımlar	4.156	14.928	11.502	24.530	24.265	1.897	33.685	28.351	18.365	39.359
NET HATA NOKSAN	838	1.964	-228	517	2.912	3.078	928	9.135	1.059	2.242
IMF kredileri	-267	-4.897	-7.492	-5.117	-1.948	-680	-2.159	-2.827	-2.007	-852
Resmi Rezervler	-824	-17.847	-6.114	-8.032	1.057	-111	-12.809	1.813	-20.814	-9.911

**Kaynak:** TCMB

### 3.1.6. Kamu Kesimi Dengesi

2004-2013 yılları arasında bütçe gelirleri 110 milyar TL'den 2013 yılında 389 milyar TL'ye, bütçe harcamaları ise 140 milyar TL'den 408 milyar TL'ye artış göstermiş ve dönem boyunca bütçe açık vermiştir. Bununla birlikte bütçe açığı rakamı 30 milyar TL'den 18 milyar TL'ye azalma göstermiştir. Bütçe harcamaları içinde faiz harcamaları önemli bir yer tutmaktadır. Faiz harcamaları da 2004 yılındaki 56 milyar TL seviyesinden 2013 yılında 50 milyar TL seviyesine gerilemiş, buna bağlı olarak faiz dışı denge 26 milyar TL'den 32 milyar TL'ye artmıştır. 2004-2013 yılları arasında bütçe harcamalarının GSYH'ya oranı yaklaşık olarak aynı kalırken, bütçe gelirlerinin GSYH'ya oranı %20'den %25'e artmış ve faiz ödemelerinin GSYH'ya oranı %10'dan %3 seviyesine gerileme göstermiştir.

**Tablo 12:** Bütçe Dengesi (Milyar TL)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bütçe gelirleri	110	147	173	190	209	215	254	297	332	389
Bütçe harcamaları	140	156	178	204	226	268	294	315	360	408
Faiz harcamaları	56	46	46	49	51	53	48	42	48	50
Bütçe dengesi (nakit)	-30	-10	-5	-14	-17	-49	-40	-18	-29	-18
Faiz dışı denge	26	36	41	35	34	1	8	24	20	32
Bütçe gelirleri/GSYH (%)	20	23	23	22	22	23	21	23	23	25
Bütçe harcamaları/GSYH (%)	25	24	24	24	24	28	26	24	25	26
Faiz ödemeleri/GSYH (%)	10	7	6	6	5	6	5	3	3	3

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

Bütçe harcamalarının alt kalemlerine bakıldığında, toplam harcamalar içinde 2004 yılında %41'lik bir pay alan faiz giderlerinin 2013 yılında %12'ye gerilediği göze çarpmaktadır. Personel harcamalarının toplam harcamalar içindeki payı dönem boyunca yükselme göstermiş ve 2013 yılı itibariyle %24 olarak gerçekleşmiştir. Dönem boyunca yatırımların payında da önemli bir yükselme kaydedilmiş ve 2004 yılındaki %5 seviyesinden 2013 yılında %13 seviyesine yükselmiştir. Bunun bir sonucu olarak yatırımların GSYH'ya oranı %1 seviyesinden %3 seviyesine yükselmiştir.

**Tablo 13:** Bütçe Harcamalarının Dağılımı (%)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personel harcamaları/toplam harcama	22	22	21	21	21	21	21	23	24	24
Faiz giderleri/toplam harcamalar	41	32	26	24	26	20	20	13	13	12
Yatırımlar/toplam harcamalar	5	7	7	6	6	9	8	12	11	13
Personel harcamaları/GSYH	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6
Faiz ödemeleri/GSYH	10	7	6	6	5	6	5	3	3	3
Yatırımlar/GSYH	1	1	2	2	2	3	2	3	3	3

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

2004-2013 yılları arasında bütçe dengesi yaklaşımına bağlı olarak bütçe açıklarının finansman miktarı da 2004 yılındaki 32 milyar dolar seviyesinden 2013 yılındaki 15 milyar dolar seviyesine gerileme göstermiştir. 2013 yılında kamu iç piyasalardan 16 milyar TL ve dış piyasalardan ise 7 milyar TL borçlanma gerçekleştirmiştir. Dönem boyunca iç borçlanmanın ortalama vadesi artarken, faiz oranı da düşüş göstermiştir.

**Tablo 14:** Finansman (milyar TL)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Finansman	32	13	6	13	19	49	35	15	25	15
Dış borç	4	-3	0	-3	3	3	4	-2	2	7
Tahvil	26	34	13	12	6	51	23	15	17	16
Bono	5	-12	-8	-3	8	0	0	0	0	0
Diğer	-3	-5	2	7	2	-5	8	3	6	-9
Kamu Kağıtları Faiz Oranı	23	14	22	17	18	9	8	10	6	10
Kamu Kağıtları Vadesi (gün)	368	690	852	999	819	1.100	1.314	1.341	1.802	2.060

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

### 3.1.7. İç Borç Stoku

2004-2013 yılları arasında iç borç stokunun gelişimi izlendiğinde, iç borç stoku 2004 yılındaki 225 milyar TL seviyesinden 2013 yılında 403 milyar seviyesine çıkmasına rağmen, iç borç stokunun GSYH'ya oranı %40 seviyesinden %26 seviyesine düşüş göstermiştir. Kamu borçlarının ve iç borç stokunun toplamının GSYH'ya oranı da benzer bir eğilim göstermiş 2004 yılındaki %58 seviyesinden 2013 yılında %38 seviyesine gerilemiştir.

**Tablo 15:** İç Borç Stoku

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kamu Kağıtları (Milyar TL)	225	245	252	255	275	330	353	369	387	403
Tahvil	194	227	242	249	261	316	343	369	384	403
Hazine Bonosu	30	18	10	6	14	14	10	0	4	0
İç Borç Stoku/GSYH (%)	40	38	33	30	29	35	32	29	29	26
İç Borç Stoku + Kamu Borçları/GSYH(%)	58	51	46	41	38	47	43	41	38	38

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

### 3.1.8. Dış Borç Stoku

Türkiye'nin dış borç stoku 2004-2014 yılları arasında yükselme eğiliminde olmuştur. 2004 yılında 161 milyar dolar seviyelerindeki dış borç stoku, 2013 yılında 388 milyar dolara ulaşmıştır. Dış borç stokunun vadesine bakıldığında ağırlığın uzun vadeli dış borçlarda olduğu görülmektedir. Dış borç stokunun sektörel dağılımı incelendiğinde ise ağırlığın özel sektörde olduğu izlenmektedir: 2013 yılında kamu sektörünün dış borç stoku 116 milyar dolar, TCMB'nin dış borç stoku 5 milyar dolar ve özel sektörün dış borç stoku 267 milyar

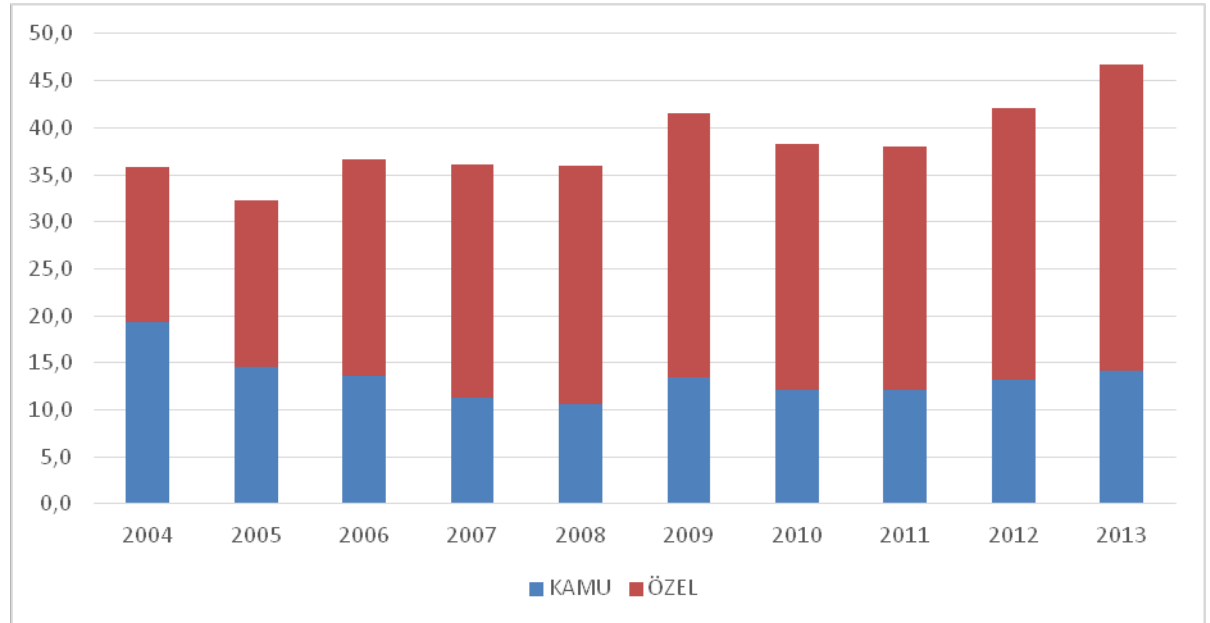
dolar olarak gerçekleşmiştir. Toplam dış borç stokunun %30'u kamu kesimine, %2'si ise Merkez Bankası'na ve %68'i özel sektöre aittir.

**Tablo 16:** Dış Borç Stoku (Milyon dolar)

	KAMU SEKTÖRÜ			TCMB			ÖZEL SEKTÖR			TOPLAM		TÜRKİYE BRÜT DİŞ BORÇ STOKU
	KISA VADELİ STOK	UZUN VADELİ STOK	TOPLAM	KISA VADELİ STOK	UZUN VADELİ STOK	TOPLAM	KISA VADELİ STOK	UZUN VADELİ STOK	TOPLAM	KISA VADELİ STOK	UZUN VADELİ STOK	
2004	1.840	73.828	75.668	3.287	18.123	21.410	27.076	37.023	64.099	32.203	128.974	161.177
2005	2.133	68.278	70.411	2.763	12.662	15.425	34.018	50.960	84.978	38.914	131.900	170.814
2006	1.750	69.837	71.587	2.563	13.115	15.678	38.540	82.522	121.062	42.853	165.474	208.327
2007	2.163	71.362	73.525	2.282	13.519	15.801	38.700	122.276	160.976	43.145	207.158	250.303
2008	3.248	75.058	78.306	1.874	12.192	14.066	47.397	141.394	188.791	52.519	228.644	281.163
2009	3.598	79.884	83.482	1.764	11.398	13.162	43.628	128.858	172.486	48.990	220.140	269.130
2010	4.290	84.791	89.081	1.553	10.012	11.565	71.451	119.714	191.165	77.294	214.516	291.810
2011	7.013	87.268	94.281	1.239	8.095	9.334	73.589	126.681	200.270	81.841	222.043	303.884
2012	11.040	92.983	104.023	1.036	6.052	7.088	88.464	138.734	227.198	100.540	237.769	338.309
2013	17.605	98.371	115.976	833	4.401	5.234	110.669	156.364	267.033	129.107	259.136	388.243

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

Dış Borç Stokunun GSYH'ya Oranı incelendiğinde, 2004 yılında %41,3 olan oran 2013 yılında %47,3 seviyesine yükselmiştir. Dönem boyunca gerek kısa vadeli stok/GSYH oranı gerekse de uzun vadeli stok/GSYH oranı artış göstermiştir.



**Şekil 8:** Dış Borç Stokunun GSYH'ya Oranı

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

Kesimler itibariyle dış borç stokunun GSYH'ya oranı incelendiğinde, 2013 yılı itibariyle Kamu kesimi dış borçlarının GSYH'ye oranı %14; Merkez Bankası'nın GSYH'ye oranı %0,6; özel sektörün GSYH'ye oranı ise %32 düzeyinde olduğu tespit edilmektedir.

**Tablo 17:** Kesimler İtibariyle Dış Borç Stokunun GSYH'ya Oranı

	KISA VADELİ STOK/GSYH	UZUN VADELİ STOK/GSYH	TOPLAM DIŞ BORÇ STOKU / GSYH	KAMU/GSYH	MB/GSYH	ÖZEL/GSYH
2004	8,2	33,0	41,3	19,4	5,5	16,4
2005	8,1	27,4	35,5	14,6	3,2	17,6
2006	8,1	31,4	39,6	13,6	3,0	23,0
2007	6,7	31,9	38,6	11,3	2,4	24,8
2008	7,1	30,8	37,9	10,6	1,9	25,4
2009	7,9	35,7	43,6	13,5	2,1	28,0
2010	10,6	29,3	39,9	12,2	1,6	26,1
2011	10,6	28,7	39,3	12,2	1,2	25,9
2012	12,8	30,2	43,0	13,2	0,9	28,9
2013	15,7	31,6	47,3	14,1	0,6	32,6

**Kaynak:** Hazine Müsteşarlığı

### 3.2. Yatırım Yapılacak İlçenin Sosyal ve Ekonomik Yapısı

#### 3.2.1. Coğrafi Konum

Türkiye'nin kuzeybatısında yer alan Tekirdağ ili, Türkiye'nin tamamı Avrupa kıtasında bulunan 3 ilinden biridir. Tekirdağ, 6.313 km<sup>2</sup> yüzölçümü ile Türkiye'nin binde 8'ini kapsamakta, kuzeyden Kırklareli ve 11 km'lik kıyıyla Karadeniz, doğudan İstanbul, batıdan Edirne ve güneyden Marmara Denizi ile çevrilidir. İlde 33 belediye, 11 ilçe, 257 köy bulunmaktadır.

Elverişli doğal yapısı, güçlü ulaşım bağlantıları, önemli sanayisi, iş olanakları ve stratejik önemi ile Tekirdağ'ın en büyük ilçesi olan Çorlu, kuzeyden Kırklareli'nin Lüleburgaz ilçesiyle, Tekirdağ'ın Saray ve Çerkezköy ilçeleri, doğudan İstanbul'un Silivri ilçesi, batıdan Tekirdağ'ın Merkez Süleymanpaşa ve Muratlı ilçeleri, güneyden Marmara Ereğlisi ilçesi ve Marmara Denizi ile çevrilidir. Çorlu, Türkiye'nin kuzeybatı (Trakya) bölgesinde olup, 41 derece 07 dakika 30 saniye doğu boylamı ile 27 derece 45 dakika 00 saniye kuzey enlemi arasındadır.

D-100 Edirne-İstanbul Karayolu üzerine kurulmuş olan Çorlu, karayolu ile bağlı bulunduğu Tekirdağ' a 39 km, İstanbul'a 100 km, Edirne'ye ise 120 km. mesafededir. Çorlu'ya karayolu, demiryolu ve ilçe merkezine 15 km mesafede bulunan havayolu ile ulaşılabilir.

Yüzölçümü 949 km<sup>2</sup> olan Çorlu, Ergene havzasında ve Trakya'nın merkezi bir yerinde bulunmaktadır. Çorlu arazisinin büyük bölümü Ergene havzası içinde yer alır. Burası Yıldız Dağları'ndan taşınan ve akarsulardan sürüklenen tortuların depolandığı bir dolgu bölgesidir. Ayrıca bu bölge, Ergene Havzası ile Marmara kıyıları arasındaki su bölümünün

ayırım sınırındır. Yıldız Dağları'nın uzantısı halinde sokulan sırtlar, Çorlu'nun en yüksek kesimini oluşturur.

Çorlu, düzlük bir araziye sahip olup, toprakları verimlidir. İlçede karasal iklim hakim olup, yazları kurak ve sıcak, kışları ise yağışlı ve soğuktur. Yıllık yağış miktarı 545 mm (kg/m<sup>2</sup>) dir. Yağışların %20'si ilkbahar, %10'u Yaz, %30'u Sonbahar, %40'ı Kış mevsiminde düşmektedir. Ortalama rüzgarın yönü kuzey-kuzeydoğu'dur ve rüzgarın hızı 3.6 m/sn. kadar yükselir. Bu rüzgarlar fazla yağış getirmezler. Nemli hava kütlelerini getiren ve yağışa neden olan rüzgarlar güney - güneybatı yönlü Lodos ve Kible'dir. Kışın kendisini hissettiren Karayel ise soğuk hava dalgasını getirerek kar yağışına sebep olur. Yıllık sıcaklık ortalaması 12.6 °C en yüksek sıcaklık ortalaması 18.2 °C en düşük sıcaklık ortalaması 8.1 °C'dir. Çorlu, Karadeniz ile Akdeniz arasında yer aldığı için bu iklim bölgelerinin etkileri altında kalır. Kuzeyden gelen soğuk hava kütleleri ile güneyden, Akdeniz ve Ege'den gelen nemlilik hava akımları bölge iklim yapısını belirler.

Çorlu Trakya'nın ikinci büyük yeraltı sularına sahip bir bölgededir. Ergene çayı Çorlu'nun 12 km. kuzeyinden geçer. Bu çay Trakya'nın en büyük akarsuyu olan Meriç Nehrinin bir kolu olmaktadır. Ergene çayı Muratlı İlçesi yakınlarında Çorlu Deresi ile birleşerek Uzunköprü İlçesi civarında Meriç Nehrine dökülür. Çorlu Deresi Istranca dağlarının doğu yamaçlarından beslenir ve birçok mevsimlik dereyi kendine bağlar. Kum ve Taş açısından da bölgenin en zengin yerinde bulunan Çorlu Karatepe Taş Ocakları ile Trakya Bölgesinin ihtiyacını karşılamaktadır.

### **3.2.2. Demografik Yapı**

1965'ten 2013'e kadar olan dönemde Türkiye nüfusunun yaklaşık %130 artış göstermesine karşın, Tekirdağ'ın nüfusu yaklaşık 3 katına çıkarak 287.331'den 874.475'e yükselmiştir. 1965 yılında Trakya Bölgesi nüfusunun illere göre dağılımı il başına % 30 - 36 arasında değişirken, daha sonraki yıllarda Tekirdağ'ın Trakya Bölgesi nüfusundaki payı sürekli artmıştır. 2013 yılı itibariyle Tekirdağ, Trakya bölge nüfusunun %54,2'sine sahiptir.

Tekirdağ ili, merkez ilçe ile birlikte toplam 11 ilçeden oluşmaktadır. Bu ilçelerin 8 tanesi (Çerkezköy, Çorlu, Hayrabolu, Malkara, Marmara Ereğlisi, Muratlı, Saray, Şarköy) daha önce kurulmuş ilçeler olup, diğer 3 ilçe Süleymanpaşa Merkez, Kapaklı, Ergene) ise 6 Aralık 2012 tarih ve 6360 sayılı kanun ile ilçe statüsü kazanmıştır.



**Tablo 18: Demografik Yapı**

	Türkiye	Trakya Bölgesi	Tekirdağ	Edirne	Kırklareli
1965	31.391.421	849.001	287.381	303.234	258.386
1980	44.736.957	1.007.436	360.742	363.286	283.408
1990	56.473.035	1.182.953	468.842	404.599	309.512
2000	67.803.927	1.354.658	623.591	402.606	328.461
2007	70.586.256	1.458.114	728.396	396.462	333.256
2008	71.517.100	1.502.358	770.772	394.644	336.942
2009	72.561.312	1.511.952	783.310	395.463	333.179
2010	73.722.988	1.521.328	798.109	390.428	332.791
2011	74.724.269	1.569.388	829.873	399.316	340.199
2012	75.627.384	1.593.247	852.321	399.708	341.218
2013	76.667.864	1.613.616	874.475	398.582	340.559

**Kaynak: TÜİK**

Tekirdağ ilinde nüfusu en büyük ilçe 225.540 kişi ile Çorlu ilçesidir. Çorlu ilçesini merkez Süleymanpaşa ve Çerkezköy ilçeleri izlemektedir. (TÜİK, 2014) İle bağlı şehir nüfusunun %31'ini tek başına Çorlu barındırırken, geri kalan %69'luk nüfusu, 8 ilçe merkezi aralarında paylaşmaktadırlar. Çorlu nüfusunu, %22'lik oranla merkez ilçe Süleymanpaşa takip etmektedir.

**Tablo 19: Tekirdağ İl ve İlçelerinde Nüfus**

Tekirdağ	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın
Çerkezköy	113.134	59.110	54.024	113.134	59.110	54.024
Çorlu	225.540	115.759	109.781	225.540	115.759	109.781
Ergene	56.787	29.357	27.430	56.787	29.357	27.430
Hayrabolu	33.839	17.552	16.287	33.839	17.552	16.287
Kapaklı	85.898	44.740	41.158	85.898	44.740	41.158
Malkara	53.293	27.194	26.099	53.293	27.194	26.099
Marmaraeğlisi	22.816	11.918	10.898	22.816	11.918	10.898
Muratlı	26.764	13.780	12.984	26.764	13.780	12.984
Saray	47.171	24.064	23.107	47.171	24.064	23.107
Süleymanpaşa	179.239	91.534	87.705	179.239	91.534	87.705
Şarköy	29.994	15.141	14.853	29.994	15.141	14.853
<b>Toplam</b>	<b>874.475</b>	<b>450.149</b>	<b>424.326</b>	<b>874.475</b>	<b>450.149</b>	<b>424.326</b>

**Kaynak: TÜİK**

1927'de 8.000 olan Çorlu nüfusu, 1965'de 25.000'i, 1970'de 45.000'i aşmış, 1990'da 75.000'e dayanmıştır. Bu tarihten sonra gelişen sanayiye paralel hızla göç almaya başlamış ve 1997'de 120.000'e ulaşan nüfus, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre 225.540'e ulaşmıştır. Çorlu ilçesinin nüfus yoğunluğu 421 kişi/km<sup>2</sup>'dir.

Çorlu ilçesinin Merkez ilçeden daha büyük bir nüfusa sahip olmasının nedeni ise, bu ilçenin yaşadığı hızlı sanayileşme ve buna bağlı olarak nüfus çekim gücünün artış göstermesidir. Çorlu ilçesinin nüfus artış hızı ülkenin, bölgenin ve bağlı olduğu Tekirdağ ilinin nüfus artış hızlarının çok üzerinde gerçekleşmektedir. TÜİK'in "İkamet edilen ilçeye göre nüfusa kayıtlı olunan il – 2013" verilerine göre Çorlu nüfusunun %67.8'i Tekirdağ dışında başka illerin nüfusuna kayıtlıdır.

Çorlu ilçesi nüfusunun %51,3'ü erkeklerden oluştururken, %48,7'sini kadınlar oluşturmaktadır. Çorlu'da ortalama hane-halkı büyüklüğü 3,37'dir. Yaş grupları itibariyle Çorlu ilçesinin nüfusu incelendiğinde yoğunluğun 35 yaş altı nüfusta olduğu görülmektedir. Yaş grupları arasında en fazla nüfus toplam ilçe nüfusundan %11 pay ile 30-34 yaş grubunda yer almaktadır. 15 yaş ve üstü ilçe nüfusunun %45,2'si ortaokul ve üzeri mezunlardan oluşturmaktadır.

**Tablo 20:** Çorlu İlçesi, yaş grubu ve cinsiyete göre nüfus - 2013

	<b>Toplam</b>	<b>Erkek</b>	<b>Kadın</b>
'0-4'	17.106	8.688	8.418
'5-9'	17.075	8.829	8.246
'10-14'	15.980	8.304	7.676
'15-19'	15.618	8.236	7.382
'20-24'	17.225	9.391	7.834
'25-29'	21.496	10.894	10.602
'30-34'	24.899	12.854	12.045
'35-39'	21.612	11.360	10.252
'40-44'	17.989	9.447	8.542
'45-49'	14.762	7.695	7.067
'50-54'	12.205	6.146	6.059
'55-59'	10.027	4.982	5.045
'60-64'	7.309	3.597	3.712
'65-69'	4.876	2.286	2.590
'70-74'	3.102	1.383	1.719
'75-79'	2.077	872	1.205
'80-84'	1.440	541	899
'85-89'	576	201	375
'90+'	166	53	113
<b>Toplam</b>	<b>225.540</b>	<b>115.759</b>	<b>109.781</b>

**Kaynak:** TÜİK

Yakın gelecekte İstanbul'daki sanayi kuruluşlarının Trakya'ya, özellikle Çorlu-Çerkezköy aksı üzerinde kurulan 8 İslah Organize Sanayi Bölgesi'ne gelmesi

beklenmektedir. Bu ise bölgenin halen yüksek olan göç hızını devam ettireceğine işaret etmektedir.

### **3.2.3. İşgücü**

2012 yılında Tekirdağ ilinde iş gücüne katılma oranı %55,5 ve istihdam oranı 51,6 olarak gerçekleşmişken, işsizlik oranı %7,1 olarak gerçekleşmiştir. Tekirdağ'ın işgücüne katılma oranı ve istihdam oranı Türkiye genelinden daha yüksekken, işsizlik oranı Türkiye rakamından daha düşüktür. İstihdam edilenlerin %46,6'sı sanayi sektöründe, %38,0'ı hizmetler sektöründe ve geriye kalan %15,4'ü ise tarım sektöründe istihdam edilmektedir.

### **3.2.4. Ekonomi**

Tekirdağ, verimli toprakları ile bölge sanayisine sağladığı hammadde katkısı, sahip olduğu 13 adet Organize Sanayi Bölgesi ve Avrupa Serbest Sanayi Bölgesi, ulaşım ve kaliteli işgücü imkânları, hızla gelişen sınaî yatırımlarıyla bütün sektörlerde ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır.

Tekirdağ ili ve özellikle Çorlu ilçesi yüksek kömür, doğal gaz ve yer altı suyu rezervi sayesinde zengin doğal kaynaklara sahiptir. Bölge, bir dünya kenti olan İstanbul'a 1-2 saatlik otoban ve duble yollarla bağlanmaktadır. Türkiye'nin en yoğun ithalat ve ihracatının yapıldığı İstanbul ile Avrupa arası bağlantı sağlayan D-100 ve D-110 karayolu ile TEM otoyolu il sınırları içerisinde geçmektedir. D-100 İpsala sınır kapısı ile Yunanistan'a, D-110 ve TEM otoyolu ile de Kapıkule sınır kapısından Bulgaristan'a ulaşılmaktadır. Doğal zenginlikler ve elverişli şartlar, bölgeyi yatırım açısından cazip kılmaktadır.

Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesi, Çorlu Deri Organize Sanayi Bölgesi, Avrupa Serbest Sanayi Bölgesi ile Çorlu-Çerkezköy bölgesinde yerleşen 1200'den fazla sanayi kuruluşu; teknik alt yapı, hammadde, yan sanayi vb. olanaklar sayesinde, bir sanayi merkezinde olması gereken tüm özelliklere sahiptir. Bu nedenle de Tekirdağ gelişim bileşenleri açısından dikkate değer bir düzeydedir.

URAK tarafından 2009 yılında yapılan Türkiye için Bir Rekabet Endeksi Raporu araştırmasında Tekirdağ 9. Sırada yer almıştır. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yapılan illerin ve bölgelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması 2003 araştırmasında ise Tekirdağ 7. sırada yer alırken, 2010 araştırmasında 10. sırada yer almıştır.

**Tablo 21:** İllerin Sosyo-Ekonomik gelişmişlik Düzeyi

2003 Araştırması			2010 Araştırması		
Sıra	İl	Endeks	Sıra	İl	Endeks
1	İstanbul	4,808	1	İstanbul	17,1245
2	Ankara	3,315	2	Ankara	13,3247
3	İzmir	2,524	3	İzmir	9,2423
7	Tekirdağ	1,059	10	Tekirdağ	3,5553
11	Kırklareli	0,863	13	Kırklareli	3,0434
16	Edirne	0,562	14	Edirne	2,9301

**Kaynak:** DPT

DPT'nin ilçelerin sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırmasın göre, Çorlu 872 ilçe arasında 15. sırada yer almıştır.

**Tablo 22:** İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması

İlçe	872 İlçe İçinde Gelişmişlik Sıralaması	Gelişmişlik Grubu	Gelişmişlik Endeksi
Çorlu	15	1	3,08189
Marmaraereğlisi	18	2	2,74491
Çerkezköy	29	2	2,23899
Süleymanpaşa	44	2	1,86420
Muratlı	111	2	1,04158
Saray	154	2	0,69015
Şarköy	166	2	0,62666
Malkara	252	3	0,20256
Hayrabolu	267	3	0,15280

**Kaynak:** DPT

Tekirdağ GSYİH'sı içerisinde, sanayi sektörü % 43,5'li pay ile en fazla GSYİH oluşturan sektör konumunda iken, tarım sektörü % 12,5'lik bir pay ile ikinci, ulaştırma ve haberleşme sektörü % 12,3'lük pay ile üçüncü, ticaret sektörü % 10,7'lik pay ile dördüncü, devlet hizmetleri % 7,1'lik pay ile beşinci ve inşaat sektörü de % 5,9'lik bir pay ile altıncı sırada yer almaktadır.

**Tablo 23:** Tekirdağ İli GSYİH'sı içinde Sektörel Dağılım Oranları (%)

Sektör	%
Sanayi	43,5
Tarım	12,5
Ulaştırma ve Haberleşme	12,3
Ticaret	10,7
Devlet Hizmetleri	7,1
İnşaat	5,9

**Kaynak:** Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası

### 3.2.5. Sanayi

“Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu” listesinde yer alan kuruluşlardan 52 tanesi ilde faaliyet göstermektedir. Tekirdağ ülkemizdeki sanayi sicile kayıtlı işletmeler içerisinde %2'lik payla, en fazla sanayiciye sahip 10. il olarak üst sıralarda yer almaktadır. Ülke genelinde tekstil üretiminin % 10'u, margarin üretiminin %25'i, rafine ayçiçeği yağı üretiminin %20'si, kağıt ve ambalaj üretiminin %40'ı, işlenmiş deri üretiminin %37'si Tekirdağ ilinde gerçekleştirilmektedir.

Tekirdağ ilinde biri merkez Süleymanpaşa'da olmak üzere Çorlu, Çerkezköy, Malkara ve Hayrabolu ilçelerinde 5 adet Ticaret ve Sanayi Odası mevcut olup, bu odaların toplam üye sayısı 12.022'dir. Tekirdağ ilinde sanayi siciline kayıtlı sanayi işletmesi sayısı 1235'tir.

Merkez Süleymanpaşa, Çorlu, Hayrabolu ve Malkara'da olmak üzere 4 adet Ticaret Borsası mevcuttur. Bu borsaların toplam üye sayısı 431 olup, toplam işlem hacmi 4.220.755.963 TL'dir. İlde toplam 11.579 adet ticari işletme faaliyet göstermekte olup, bu işletmelerin 1.384 adedi anonim şirket, 4.895 adedi limited şirket, 69 adedi kolektif şirket, 4 adedi iktisadi işletme, 5.227 adedi de şahıs işletmesi statüsündedir.

İlde 443 adet kooperatif faaliyet göstermektedir. İlde 1 adet Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği bulunmakta olup, bünyesinde 28.307 adet esnaf ve sanatkar ile 34 adet oda faaliyet göstermektedir.

2013 yılı itibariyle, Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi tesislerinin sayısı 1.329'dur. Sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına bakıldığında sayısal ağırlığın %28,29 ile Tekstil ve Hazır Giyim işletmelerinde olduğu görülmektedir. Tekstil ve Hazır Giyim sektörünü, Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi ve Maden, Taş ve Toprak Sanayinin izlediği görülmektedir. Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren sanayi işletmelerinin; % 22'si mikro ölçekli, % 43'ü küçük ölçekli, % 29'u orta ölçekli ve % 6'sı da büyük ölçekli işletmelerdir. İlde sanayi alanında diğer öne çıkan sektörler olarak otomotiv yan sanayi, deri, gıda, kağıt ve ambalaj, su ürünleri ve hayvansal gıda, bağcılık, içki ve içecek, orman ürünleri ve mobilya, elektrik-elektronik sanayi, enerji, tarım makineleri göze çarpmaktadır. Ar-Ge birimi bulunan firma sayısı 195, kalite kontrol birimi olan firma sayısı 573'tür. İlde sanayi kuruluşları ağırlıklı olarak Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde bulunmaktadır.

**Tablo 24:** Tekirdağ İlindeki Sanayi Tesislerinin Sektörel Dağılımı (2013)

<b>Faaliyet Konusu</b>	<b>İşletme Sayısı</b>	<b>%</b>
Tekstil ve Hazır Giyim	376	28,29
Plastik, Kimya, Boya ve Cam Sanayi	207	15,58
Taş, Toprak ve Maden	133	10,01
Makine, Teçhizat, Otomotiv, Yan Sanayi	111	8,35
Deri ve Konfeksiyon	106	7,98
Bitkisel Yağ, Un ve Yem Sanayi	70	5,27
Kağıt ve Ambalaj	39	2,93
Su Ürünleri ve Hayvansal Gıda	38	2,86
Bağcılık, İçki ve İçecek Sanayi	33	2,48
Orman Ürünleri ve Mobilya	24	1,81
Beyaz Eşya, Elektrik ve Elektronik Sanayi	19	1,43
Enerji	18	1,35
Tarım Makineleri	16	1,20
Sağlık, İlaç	7	0,53
Diğer	132	9,93
Toplam	1.329	100,00

**Kaynak:** Tekirdağ Valiliği

Sanayi sicil kayıtlarına göre, Tekirdağ ilinde kayıtlı işletmelerde çalışan personel sayısı 105.798'dir. Tekirdağ ilinde sanayinde çalışanların, %51'i tekstil ürünleri ve giyim eşyası imalatı, sektörlerinde istihdam edilmektedir. İlde aktif sigortalı sayısı 276.472'dir.

Tekirdağ iline ait bazı bilgiler şöyledir:

- ↯ Nitelikli sıçrama kabiliyetine sahip iller arasında 7. sırada,
- ↯ Orta ve ileri teknoloji mal ihraç eden iller arasında 14. sırada,
- ↯ İllerin çeşitlilik değerlerine göre 8. sırada,
- ↯ Sıradanlık değeri en düşük 9. il,
- ↯ Vergi tahakkuk ve tahsilatında 9. sırada,
- ↯ Malın üretim yeri dikkate alındığında ihracat rakamları 10,8 milyar USD,
- ↯ 114 adet banka şubesi bulunmaktadır.

Tekirdağ İlinde 14 adet sicil almış Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır. Çerkezköy ilçesinde 2 OSB, Çorlu ilçesinde 2 OSB, Ergene ilçesinde 3 OSB ve 1 Serbest Bölge, Muratlı, Malkara, Hayrabolu ve merkez Süleymanpaşa ilçelerinde de birer adet OSB bulunmaktadır. Çerkezköy OSB, Çorlu Deri OSB ve Avrupa Serbest Bölgesi ilin en eski ve doluluk oranları en yüksek OSB'leri ve Bölgesidir.

Tekirdağ ilindeki alansal olarak en büyük OSB, 1262 hektar büyüklüğündeki Çerkezköy OSB'dir. Parsellerinin tamamına yakını tahsis edilmiş olan Çerkezköy OSB'deki tesis sayısı 259 ve istihdam edilen kişi sayısı ise 41.216'dır.

Avrupa Serbest Bölgesi, Çorlu ilçesinde Velimeşe ile Karamehmet köyü arasında 200 hektarlık bir arazi üzerinde bulunmaktadır. 148 sanayi parsel sayısına sahip bölgede 140 firma faaliyettedir. Bölgede çalışan sayısı 3.000 kişidir ve dünyanın önde gelen markalarının üretimleri gerçekleştirilmektedir. Avrupa Serbest Bölgesi Türkiye'nin en büyük özel serbest bölgesi Edirne Kapıkule Gümrük Müdürlüğüne 115 km ve Çorlu Havalimanı'na 15km uzaklıktadır. 2013 yılında bölgenin toplam ticaret hacmi bir önceki yıla göre %3 oranında artış göstererek 2,43 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 25:** Avrupa Serbest Bölgesinin Ticaret Hacmi

	2012 (Dolar)	2013 (Dolar)
Türkiye'den Bölgeye	148.462.386	166.284.143
Bölge'den Türkiye'ye	485.671.925	504.305.531
Yurtdışından Bölgeye	934.183.712	934.895.288
Bölgeden Yurtdışına	796.587.312	834.441.995
Toplam	2.364.905.335	2.439.926.960

**Kaynak:** Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası Faaliyet Raporu, 2013.

Çorlu Deri Organize Sanayi Bölgesi, 130 hektarlık bir arazi üzerinde kurulmuştur. Çorlu Deri Organize Sanayi Bölgesinde kayıtlı olan 124 fabrikanın 85 adeti faal durumdadır. Bölgede çalışan sayısı 10.000 kişidir ve Türkiye'deki deri üretiminin %37'sini karşılamaktadır. Yıllık ortalama 25 milyon adet küçükbaş ve 50 bin ton büyükbaş hayvan derisi işleme kapasitesine sahiptir. Bölge, Türkiye'nin ve dünyanın başta gelen kürk-süet üretim merkezlerinden biridir. Bölgenin doğrudan ve dolaylı ihracat hacmi yaklaşık olarak 1 milyar dolardır (350.000 dolar doğrudan ihracat ve tahmini 650.000 dolar bavul ticareti).

Ergene 1, Ergene 2, Velimeşe OSB, Türkgücü OSB, Muratlı OSB, Veliköy OSB, Veliköy Yalıboyu OSB ve Karaağaç OSB, bölgede OSB kapsamında bulunmayan sanayi tesislerinin önce Islah Organize Sanayi Bölgesi statüsüne, daha sonra da OSB statüsüne kazandırılmaları yoluyla son yıllarda oluşturulmuş OSB'lerdir. Merkez Süleymanpaşa OSB 2014 yılı itibarıyla sicil almıştır ve parselleri tahsis aşamasındadır. Tekirdağ'ın 2014 yılında Büyükşehir Belediyesi olmasından sonra Çorlu Belediyesi sınırları içerisinde yer alan Avrupa Serbest Bölgesi, Ergene 1, Ergene 2 ve Velimeşe OSB yeni kurulan Ergene ilçesi sınırları içerisinde kalmıştır.

**Tablo 26:** Tekirdağ Organize Sanayi Bölgeleri

	İlçesi	Büyüküğü	Tesis Sayısı	Parsel Sayısı	İstihdam
Çerkezköy OSB	Çerkezköy	1.262	259	361	41.216
Veliköy OSB	Çerkezköy	400	80	187	4.030
Veliköy Yalıboyu OSB	Çerkezköy	38	19	50	1.382
Çorlu Deri OSB	Çorlu	120	124	133	4.500
Türkgücü OSB	Çorlu	332	51	153	4.850
Avrupa Serbest Bölgesi	Ergene	200	140	148	3.012
Ergene 1- OSB	Ergene	438	61	151	7.997
Ergene 2-OSB	Ergene	716	129	402	11.960
Velimeşe OSB	Ergene	988	178	595	18.360
Muratlı OSB	Muratlı	299	48	143	4.850
Karaağaç OSB	Kapaklı	186	35	106	509
Hayrabolu OSB	Hayrabolu	100	13	69	479
Malkara OSB	Malkara	105	4	48	118
Tekirdağ OSB	Süleymanpaşa	426	Tahsis aşaması		
Toplam		5.610	1.141	2.546	103.263

Kaynak: Tekirdağ Valiliği

İl genelinde 8 küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. KSS'lerin toplam büyüğü 1.639 da olup, 2.340 firma faaliyet göstermekte ve 4.967 kişi istihdam edilmektedir. Çorlu Yeni Sanayi Sitesi, D-100 karayolu üzerinde 954.286 m<sup>2</sup>'lik bir alana kurulmuştur. Sitede 1.080 adet işyeri ve yaklaşık 4.000 çalışan bulunmaktadır.

Türkiye'de sanayileşmenin en hızlı geliştiği bölgelerin başında gelen Çorlu ve çevresi, Trakya bölgesinde sanayi gelişimi yoğunluğunda da birinci sırada yer almaktadır. Çorlu ve çevresindeki 90'lı yıllardaki sanayi patlaması, 80'li yıllarda ihracata-dayalı büyüme stratejisinin benimsenmesinin ve ülke çapında yaşanan sosyal, siyasal ve ekonomik gelişmelerin bir sonucudur. Kara, deniz ve havayolu ulaşımına uygunluğu, Avrupa pazarlarına yakınlığı nedeniyle Çorlu, Türk sanayinin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir.

2013 yılı itibariyle Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı üye sayısı 792 adedi sanayi kuruluşu olmak üzere 6.311'dir. Tekirdağ ili ticaret ve sanayi odalarında kayıtlı üye sayısının %52,5'i ve sanayi işletmelerinin %64,1'i Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlıdır. 2013 yılında yeni kayıt olan üye sayısı 984 ve kaydı kapanan üye sayısı 339 olarak gerçekleşmiş, böylece bir önceki yıla göre üye sayısı 645 artış göstermiştir. 2013 yılında 99 yeni fabrika kayıt olurken, 7 fabrikanın kaydı silinmiş, böylece bir önceki yıla göre fabrika sayısı 92 artış göstermiştir.

**Tablo 27:** Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Üye Sayısı (2013)

Toplam Üye Sayısı	6.311
Toplam Sanayi Kuruluşu Sayısı	792
2013 yılında eklenen net fabrika sayısı	92
2013 yılında eklenen net üye sayısı	645

Kaynak: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası Faaliyet Raporu, 2013



Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına kayıtlı sanayi kuruluşlarının sektörler itibariyle dağılımına bakıldığında Tekstil, Deri, Kimya ve Otomotiv Yan Sanayi ağırlıklı bir yapıda olduğu görülmektedir. Odaya kayıtlı sanayi kuruluşlarının sektörel ağırlık olarak ilk sırasında tekstil fabrikaları yer almaktadır. Odaya kayıtlı 291 tekstil fabrikasının Türkgücü köyü yolu civarında yoğunlaştıkları görülmektedir. İkinci sırada deri, deri konfeksiyon ve ayakkabı fabrikaları (112 fabrika) gelmektedir. Ayrıca, kürk-süet üretiminin Türkiye'deki merkezi Çorlu'dur. Üçüncü sıra da ise kimya fabrikaları (94 fabrika) gelmektedir. Diğer ağırlığı olan sektörler olarak otomotiv yan sanayi, un fabrikaları, yağ fabrikaları ve kağıt fabrikaları göze çarpmaktadır.

**Tablo 28:** Çorlu Ticaret ve Sanayi Odasına Kayıtlı Sanayi Kuruluşlarının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)

Tekstil Fabrikası	291
Deri Fabrikası	112
Kimya Fabrikası	94
Otomotiv Yan Sanayi	90
Kağıt Fabrikası	33
Un Fabrikası	12
Yağ Fabrikası	10
Diğer	11
Toplam	791

**Kaynak:** Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası Faaliyet Raporu, 2013.

Çorlu'da faaliyet gösteren banka sayısı 21, faaliyet gösteren şube sayısı ise 46'dır.

### 3.2.6. Dış Ticaret

Tekirdağ, stratejik konumu itibariyle Türk ihracatçısının, özellikle Avrupa ile olan ticari ilişkilerinde merkezi bir rol üstlenmiştir. Tekirdağ ilinde 2013 yılında 402 firma tarafından 662.403.000 USD tutarında ihracat, 451 firma tarafından 779.166.000 USD tutarında ise ithalat gerçekleştirilmiştir. Tekirdağ ili Türkiye ihracatının %0,43'ünü gerçekleştirmiştir. İthalat ve ihracat rakamları vergi kimlik numaralarının kayıtlı olduğu illere göre hesaplandığı için Tekirdağ'daki ithalat ve ihracat olduğundan düşük gözükmemektedir.

**Tablo 29:** Tekirdağ İli İhracat Değerleri

	İhracat (bin dolar)	İhracatçı Firma Sayısı
2002	298.731	183
2003	347.296	188
2004	365.354	200
2005	369.256	242
2006	441.775	247
2007	528.304	305
2008	577.966	303
2009	483.240	283
2010	546.162	291
2011	655.580	319
2012	596.587	357
2013	662.403	402

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı Dış Ticaret Göstergeleri

**Tablo 30:** Tekirdağ İli İhracat Değerleri

	İhracat (bin dolar)	İhracatçı Firma Sayısı
2002	248.963	209
2003	338.146	238
2004	348.860	257
2005	380.474	270
2006	421.856	275
2007	494.426	330
2008	612.105	333
2009	473.826	306
2010	603.084	340
2011	779.629	416
2012	641.185	432
2013	779.166	451

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı Dış Ticaret Göstergeleri

Tekirdağ'ın toplam ihracatı içinde sanayi ürünleri ihracatı ağırlık taşımaktadır. 2013 yılında gerçekleştirilen ihracat içinde %26,30'luk oran ile "Hazır Giyim ve Konfeksiyon" sektörü toplam ihracat tutarı içerisinde en büyük paya sahiptir. %17,66'lık pay ile "Elektrik-Elektronik" Tekirdağ'daki ihracatı içinde ikinci en yüksek paya sahip sektörken, %14,44'lük pay ile "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" ihracattan en büyük payı alan üçüncü sektör olmuştur.

**Tablo 31:** Tekirdağ İhracatının Sektörler İtibariyle Dağılımı (2013)

	2013	%
Ağaç Mamülleri ve Orman Ürünleri	8.427	1,20
Çelik	5.448	0,78
Çimento Cam Seramik Ve Toprak Ürünleri	14.223	2,03
Değerli Maden ve Mücevherat	327	0,05
Demir ve Demir Dışı Metaller	37.156	5,29
Deri ve Deri Mamulleri	10.902	1,55
Diğer Sanayi Ürünleri	10	0,00
Elektrik - Elektronik	124.054	17,66
Fındık ve Mamulleri	3	0,00
Gemi Ve Yat	0	0,00
Halı	1.974	0,28
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	184.689	26,30
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	1.410	0,20
İklimlendirme Sanayii	13.868	1,97
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	101.440	14,44
Kuru Meyve ve Mamulleri	41	0,01
Maden ve Metaller	7.438	1,06
Makine ve Aksamları	34.646	4,93
Meyve Sebze Mamulleri	170	0,02
Savunma Ve Havacılık Sanayii	52	0,01
Su Ürünleri Ve Hayvancılık Mamulleri	425	0,06
Taşıt Araçları ve Yan Sanayi	52.431	7,47
Tekstil ve Hammaddeleri	101.165	14,40
Yaş Meyve ve Sebze	362	0,05
Diğer	1.641	0,23
<b>Toplam</b>	<b>702.299</b>	

Kaynak: Türkiye İhracatçılar Meclisi

Tekirdağ ilinde faaliyet gösteren işletmelerin en çok ihracat gerçekleştirdikleri ülkeler sıralamasında Almanya %17,75'lik payla ilk sırada yer almaktadır. Almanya'yı %6,28'lik pay ile İngiltere ve %5,92'lik pay ile İtalya takip etmektedir.

**Tablo 32:** En Çok İhracat Gerçekleştirilen 10 Ülke (Tekirdağ/2013)

	2013	%
ALMANYA	124.683	17,75
BİRLEŞİK KRALLIK	44.076	6,28
*İTALYA	41.562	5,92
FRANSA	28.214	4,02
IRAK	28.032	3,99
RUSYA FEDERASYONU	27.687	3,94
BULGARİSTAN	23.494	3,35
BELÇİKA	20.966	2,99
BİRLEŞİK DEVLETLER	18.506	2,64
İSPANYA	17.801	2,53
	702.299	100,00

**Kaynak:** Türkiye İhracatçılar Meclisi

Tekirdağ'ın yaptığı ithalat kalemleri incelendiğinde, başta tekstil makine ve yedek parçaları ile ham deri, tekstil ve deri sanayinde kullanılan kimyevi maddeler ve sanayi maddeleri ile yağlık ayçekirdeğini kapsadığı görülmektedir.

### 3.2.7. Tarım ve Hayvancılık

Tarım sektörü, il ekonomisinde sanayiden sonra ikinci sırada yer almaktadır. İlin toplam arazi varlığı 613.000 hektardır. Bu alanın %59,33'ü işlenen tarım arazisi ve %50,67'si çayır, mera, orman ve tarım dışı arazidir. Tekirdağ'da işlenen tarım alanı Türkiye'de işlenen tarım alanının %1,8'i kadardır. 2013 verilerine göre, Tekirdağ' işlenen tarım alanları, 3.745.804 dekar ve %59,33'lük bir oran ile çok yüksek düzeydedir.

**Tablo 33:** Tekirdağ'da Arazi Varlığı Dağılımı

Kullanış Biçimi	Alan (da)	Oran (%)
İşlenen Tarım Alanı	3.745.804	59,33
Çayır-Mera Alanı	325.782	5,16
Ormanlık Alan	1.042.535	16,51
Tarım Dışı Arazi	1.198.879	18,99
Toplam	6.313.000	100,00

**Kaynak:** Tekirdağ Tarım Raporu, 2013

Tarıma elverişli arazilerin %96,56'sı tarla arazisi, %0,98'i bağ, %0,90'nı sebzelik, %1,05'i zeytinlik ve %0,14'i meyvelik olarak kullanılmaktadır. İlde toplam 20.482 adet traktör ve 107.497 tarımsal alet-makine bulunmakta ve traktör başına 182 dekar tarım arazisi düşmektedir.

**Tablo 34:** Tekirdağ'da İşlenen Tarım Alanlarının Dağılımı

Kullanılış Biçimi	Alan (da)	Oran (%)
Tarla Arazisi	3.641.439*	96,56
Bağ Arazisi	37.398	0,98
Sebze Arazisi	34.381	0,90
Zeytinlik Arazi	39.881	1,05
Meyvelik Arazi	19.140	0,50
Toplam	3.802.239	100,00

\*Ekiliş yapılan 2. ürün dahil üretim alanlarıdır.

**Kaynak:** Tekirdağ Tarım Raporu, 2013

2013 yılı Tekirdağ İli Tarımsal Gayri Safi Üretim Değerinin %72,39'unu bitkisel üretim (tarla ürünleri %62,32, %6,34 meyvecilik, %3,73 sebzeçilik) %27,45'ini hayvansal üretim, ve %0,16'sını da su ürünleri oluşturmaktadır.

**Tablo 35:** Tekirdağ İli Tarımsal Gayri Safi Üretim Değerleri (2013)

Kullanılış Biçimi	GSÜD (TL)	Oran (%)
Toplam Bitkisel Üretim	1.412.721.109	72,39
Tarla Ürünleri	1.216.223.781	62,32
Meyveler	123.653.546	6,34
Sebzeler	72.843.782	3,73
Toplam Hayvansal Üretim	535.649.249	27,45
Toplam Su Ürünleri	3.060.500	0,16
Toplam	1.951.430.858	100,00

**Kaynak:** Tekirdağ Tarım Raporu, 2013

2013 yılı itibariyle, tarla arazilerinde en yaygın ekiliş yapılan bitkisel ürünler buğday (%48,32) ve yağlık ayçiçeğidir (%38,10). Bunların yanında yaygın olarak kanola (%4,33), arpa (%3,92) ve silajlık mısır (%2,30) yer almaktadır. Türkiye'de Ayçiçek üretiminin % 30'u ve kanola üretiminin %80,3'ü Tekirdağ ilinde yapılmaktadır.

Hayvancılık, Tekirdağ ili toplam tarımsal gayri safi üretim değerinin 426.777.799 TL'sini (%24,93) oluşturmaktadır. 2013 yılında hayvansal GSÜD içindeki en büyük pay 340.325.819 TL ile süt üretimine aittir. Süt üretimi içerisinde ise ağırlık %93,09 ile inek sütü üretimindedir. Süt üretimini %34,01 ile et üretimi takip etmektedir.

Tekirdağ ilinde temel hayvansal ürünlerden olan süt üretimi 349.512 ton, et üretimi 11.196 ton, yumurta üretimi 30.464.000 adettir. Ayrıca 542 ton bal, 10 ton balmumu elde edilmiştir.

İlin tarımsal gayri safi üretim değeri içinde %0,16 payı olan su ürünleri üretimi ağırlıklı olarak Süleymanpaşa, Marmara Ereğlisi ve Şarköy kıyı şeridinde yapılmaktadır.

Çorlu'nun toplam arazi varlığı 950.000 dekadır. Bu alanın %68,97'si (655.205 dekarı) işlenen tarım arazisi, %31,03'ü (294.795 dekarı) tarım dışı arazi ve geriye kalan 34.268 dekarı ise mera arazisidir.

Tarım arazilerinde yaygın olarak ekilişi yapılan ürünler buğday (300.000 ton), ayçiçeği (200.000 ton), arpa (25.000 ton) ve kanoladır (40.000 ton). İlçenin tarım alanları 2.321 adet traktör ve 8.122 adet diğer alet ve malzeme ile işlenmektedir. Çorlu ilçesindeki büyükbaş hayvan mevcudu 10.860 iken, küçükbaş hayvan mevcudu 20.000 adettir. Çorlu'da Ticaret Borsası, Ziraat Odası, Toprak Mahsülleri Ofisi ve bağlı 5 ajans, 9 adet Çiftçi Malları Koruma Başkanlığı, 5 adet Köy Kalkınma Kooperatifi, 5 adet toprak su kooperatifi, 1 adet Pancar Kooperatifi, 5 adet Tarım Kredi Kooperatifi ve Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifi mevcuttur.

### **3.2.8. Ulaştırma ve Altyapı**

Trakya bölgesi gelişmiş karayolu ve demiryolu ağı, limanları, havaalanı ve stratejik konumu ile güçlü bir ulaşım altyapısına sahip, erişebilirliği yüksek bir bölgedir. Trakya Bölgesi stratejik konumu nedeniyle ulaşım altyapısı bakımından büyük bir rekabet avantajına sahiptir. Bölge içindeki ana akslar, sanayi bölgeleri ve limanlar arasındaki bağlantılar otoyol ve bölünmüş yollar ile sağlanmaktadır. Sahip olduğu yerel kullanıma yönelik karayolları, uluslararası kullanıma ve yük taşımacılığına yönelik otoyol ağı, uluslararası demiryolu ağları ve limanları ve bölgesel havalimanı ile birlikte tüm taşıma modlarının kullanılabilmesine olanak sağlayan bir konumdadır. Bu nedenle intermodal tesislerin ve lojistik merkezlerin kurulması ve geliştirilmesi yönünden de avantajlar bulunmaktadır.

Tekirdağ'da bulunan Akport Limanı'nın demiryolu hattı ile bağlantısı tamamlanmıştır. Yapımı devam eden konteyner limanı Asyaport Limanının da demiryolu bağlantısı kurulması planlanmıştır. Asya-Avrupa arasındaki yük trafiği Kocaeli-Tekirdağ ve Bursa-Tekirdağ arasında tren seferleri ile kısa süre içinde sağlanmaya başlanması planlanmaktadır. Yapımı devam eden "İstanbul-Kapıkule Yüksek Hızlı Tren" ve İstanbul-Çanakkale otoyol projelerinin projelerinin de tamamlanması ile birlikte Trakya Bölgesi, doğal konumu nedeniyle sahip olduğu avantajını "Stratejik Lojistik Avantaj"a çevirecektir. Asya ve Avrupa arasında bağlantı sağlayan uluslararası projelerin tümünde Trakya Bölgesi ön plandadır.

Uluslararası ulaşım ağlarının (demiryolu ve karayolu ağlarının) bölge içerisindeki payı ve konumu göz önünde bulundurulduğunda limanların sahip oldukları ekonomik hinterland daha da önemli hale gelmektedir. Güneydoğu ve Orta Avrupa ile Kuzey ülkelerini kapsamına alan ekonomik bir koridor söz konusudur.

Bölge tek veya aynı taşıma ünitesi veya aracıyla birden fazla taşımacılık türünün kullanılarak taşımanın gerçekleştirildiği kombine taşıma şekline oldukça elverişli bir konumdadır.

Trakya Bölgesi dünyada çok sayıda başarılı örneği bulunan bu tür intermodal terminaller için ülkemizin en stratejik bölümünde yer almaktadır. Tekirdağ Limanı'nın demiryolu bağlantısının yapılması ile liman hinterlandı genişletilmiştir. Yapımı devam eden derin deniz konteyner limanı Asyaport'un ve Tekirdağ Martaş İskelesinin de benzer bağlantılarının yapılması ve her iki limanın yakın hinterlandı içerisinde ya da sanayi alanlarına yakın bir bölgede oluşturulacak intermodal terminaller ve lojistik merkezler, limanların küresel tedarik zincirlerini şekillendiren ağlara olan uyumunu arttıracaktır. Böylelikle Trakya Bölgesi hem uluslararası dağıtım merkezi hem de ülkemizin önemli lojistik merkezlerinden birisi olacaktır.

Özellikle bölgede oluşturulacak "Lojistik Kutuplar" ile limanlardan sağlanan gelir ve değer bölgenin iç kısımlarına kadar ulaşabilecektir.

Devam eden altyapı projeleri ile birlikte Trakya Bölgesi lojistik sistemini her geçen gün güçlendirmektedir. Bununla birlikte yeni terminaller ve lojistik alanlar oluşturulmadığı sürece bu projelerin ekonomik katkısı sınırlı düzeyde kalacaktır.

### **3.2.8.1. Karayolu Taşımacılığı**

Türkiye'de yurt-içi ve yurtdışı taşımacılıkta karayolunun büyük payı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, Trakya Bölgesi Türkiye geneline göre daha güçlü kara yolu ağı, Yunanistan ve Bulgaristan'a açılan sınır kapıları ile lojistik alanında büyük bir avantaja sahiptir. Uluslararası karayolu ağlarının merkezinden geçtiği Trakya Bölgesi, diğer taşıma türleriyle birlikte gelişmiş bir ulaştırma ağına sahiptir. Bölgenin Çerkezköy ve Çorlu gibi İstanbul hinterlandındaki sanayi işletmeleri yurtiçi ve yurtdışı sevkiyat operasyonlarını karayolu ağırlıklı olarak sürdürmektedir. Uluslararası ekonomik koridor olarak nitelendirilebilecek Türkiye-Avrupa ve Asya-Avrupa bağlantısını hem karayolu hem de demiryolu ile sağlayan Trakya Bölgesi, ulusal ve uluslararası karayolu ulaştırma projeleri konusu içerisinde ele alınmaktadır.

Bölge karayolu ağlarının diğer taşıma türleri ile entegrasyonunu sağlayacak bağlantılar, altyapının verimli kullanılması açısından önem arz etmektedir. Lojistik merkez, liman, demiryolu ve havaalanı bağlantılarının sağlanması, Bölgede artacak yük trafiğinin darboğaz yaratmaması açısından önemlidir.

#### **3.2.8.1.1. Bölge Karayolu Altyapısı**

Doğu-batı ve kuzey-güney doğrultulu ana akslar ile bunları birbirine bağlayan tali yollar mevcut karayolu ağını oluşturmaktadır. Trakya bölgesinin ulaşım yapısının ana aksını Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan İstanbul-Kapıkule otoyolu oluşturmaktadır.

Trakya Bölgesi, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan gelişmiş bir karayolu ağına sahiptir. Bulgaristan sınırından (Kapıkule) başlayan E-80 otoyolu Türkiye'nin Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır. Kara, deniz ve hava ulaşımı bakımından kavşak noktası olan E-80 otoyolu önemli bir konumda bulunan Tekirdağ ilinin kuzeyinden geçmektedir. Bununla birlikte Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90 otoyolu da E-80 ile birlikte Anadolu üzerinden Türkiye'nin güney ve doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır.

İstanbul-Edirne bağlantısını sağlayan D100 karayolu ve Tekirdağ merkezinden geçen D110 (İstanbul-Keşan Yolu) karayolu bölgenin diğer önemli karayolu bağlantılarını oluşturmaktadır.

Trakya Bölgesi karayolu ulaştırma altyapısı incelendiğinde, bölgeden geçen ve ülkemizi Avrupa'ya bağlayan uluslararası ağlar nedeniyle otoyol ağının toplam karayolu ağı içindeki payının %8 olduğu görülmektedir. Türkiye genelinde ise bu oran %3 civarındadır. Kilometrekareye düşen bölünmüş yol ve otoyol uzunluğu bakımından Türkiye geneli iller arasında bir sıralama yapıldığında Tekirdağ 7. sırada yer almaktadır.

Bölge otoyolları hem AB hem de BM tarafından yürütülen projelere konu olmaktadır. Güneydoğu Avrupa'nın Asya ve Ortadoğu bağlantısı, ülkemiz karayollarından gerçekleşmektedir. Asya karayolu projelerinin ise Avrupa'ya uzanan kısmında yine Trakya Bölgesi otoyol ağı stratejik bir rol oynamaktadır.



Şekil 9: Trakya Bölgesi Otoyol Ağı

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü



Trakya Bölgesinde Yunanistan ve Bulgaristan'a açılan 5 adet kara sınır kapısı vardır: Dereköy, Hamzabeyli, İpsala, Kapıkule, Pazarkule. Dereköy, Hamzabeyli ve Kapıkule sınır kapıları Bulgaristan, İpsala ve Pazarkule sınır kapıları ise Yunanistan ile bağlantıları sağlamaktadır. Ayrıca Uzunköprü'de Yunanistan'a açılan demiryolu gümrük kapısı bulunmaktadır. 5 sınır kapısından yılda toplam 1.920.304 araç giriş-çıkış yapmaktadır. Bu da Türkiye toplam giriş-çıkış sınır trafiğinin %38'ine tekabül etmektedir.

### 3.2.8.1.2. Bölge Karayollarında Trafik Yoğunluğu

Trakya Bölgesi, konumu nedeniyle yoğun bir yolcu ve yük trafiğine sahiptir. Bölgedeki trafik yoğunluğunu, Çorlu Havaalanı, Tekirdağ Limanı, sanayi bölgeleri ve sınır kapıları etkilemektedir. Ayrıca, özellikle yaz aylarında artan mevsimsel yoğunluk karayolu taşımacılığı açısından sorunlar oluşturmaktadır. Trafik yoğunluğu İstanbul'a ve sanayinin yoğunlaştığı Çorlu ve Çerkezköy bölgelerine yaklaştıkça artmaktadır.

Trakya Bölgesinin Edirne-Silivri arasındaki otoyollarında şu kesimler yer almaktadır: Edirne-Havsa, Havsa-Babaeski, Babaeski-Lüleburgaz, Lüleburgaz-Saray, Saray-Çorlu, Çorlu-Çerkezköy, Çerkezköy-Kınalı, Kınalı-Silivri. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2012 yılı Trafik ve Yük Bilgileri'ne göre Edirne-Havsa kesiminde yıllık ortalama günlük trafik 5.242 taşıt/gün seviyesinde iken bu değer Çorlu-Çerkezköy ayrımında 13.183 taşıt/gün, Çerkezköy-Kınalı ayrımında 21.646 taşıt/gün olduğu görülmektedir. İstanbul'a gelince ise bu değerler 150.000'in üzerine çıkmaktadır.

**Tablo 36:** 2012 Yılı Otoyollarda Gerçekleşen Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri

Kesimin Adı	Uzunluk (KM)	Hafif Taşıt (Taşıt/Gün)	Ağır Taşıt (Taşıt/Gün)	Toplam Yıllık Ortalama Günlük Trafik (Taşıt/Gün)
Saray-Çorlu	20,2	5.900	4.363	10.263
Çorlu-Çerkezköy	18,5	7.264	5.919	13.183
Çerkezköy-Kınalı	12,3	12.168	9.478	21.646

**Kaynak:** Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik ve Ulaşım Bilgileri (2012)

Bölgedeki gerçekleşen yıllık ortalama trafik değerleri incelendiğinde hem hafif taşıt hem de ağır taşıt trafiğinde yıllar boyunca sürekli bir artış olduğu gözlenmektedir.

Bölge karayollarında en yoğun taşıt trafiğine sahip kesim 12,3 km'lik Çerkezköy-Kınalı'dır. 2012 yılında toplam taşıt trafiği 12.168'si hafif taşıt ve 9.478'si ağır taşıt olmak üzere toplam 21.646 taşıt/gün olarak gerçekleşmiştir.

20,2 km uzunluğundaki Saray-Çorlu kesiminde 2012 yılı toplam taşıt trafiği 10.263 taşıt/gün olarak gerçekleşmiştir. Toplam taşıt trafiğinin %42,5'lik kısmını ağır taşıt trafiği oluşturmaktadır.

18,5 km uzunluğundaki Çorlu-Çerkezköy kesiminde 2012 yılında toplam taşıt trafiği 13.183 taşıt/gün olarak gerçekleşmiştir. Bu kesimde gerçekleşen toplam taşıt trafiğinin 7.264'ünü hafif taşıtlar, geriye kalan 5.919'unu ise ağır taşıtlar gerçekleştirmiştir.

**Tablo 37:** Kesimler İtibariyle Toplam Taşıt Sayısı

Yıllar	Saray-Çorlu			Çorlu-Çerkezköy			Çerkezköy-Kınalı		
	Hafif Taşıt Taşıt/Gün	Ağır Taşıt Taşıt/Gün	Toplam Y.O.G.T. Taşıt/Gün	Hafif Taşıt Taşıt/Gün	Ağır Taşıt Taşıt/Gün	Toplam Y.O.G.T. Taşıt/Gün	Hafif Taşıt Taşıt/Gün	Ağır Taşıt Taşıt/Gün	Toplam Y.O.G.T. Taşıt/Gün
2005	4.413	2.878	7.291	5.478	3.553	9.031	8.413	5.116	13.529
2006	4.480	3.296	7.776	5.682	4.275	9.957	9.012	6.200	15.212
2007	5.124	3.638	8.762	6.403	4.709	11.112	10.398	6.928	17.325
2008	5.269	3.812	9.081	6.416	4.833	11.249	10.601	7.194	17.795
2009	5.353	3.447	8.800	6.640	4.681	11.321	10.792	7.365	18.157
2010	6.155	3.872	10.027	7.789	5.475	13.264	12.015	8.145	20.160
2011	5.852	4.359	10.211	7.139	5.838	12.977	11.955	9.197	21.152
2012	5.900	4.363	10.263	7.264	5.919	13.183	12.168	9.478	21.646

**Kaynak:** Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Çeşitli Yıllar

### 3.2.8.2. Denizyolu Taşımacılığı

Trakya Bölgesi; üç denize olan kıyısı, ülkemizin en önemli ihracat partneri olan AB bölgesine yakınlığı, denizyolu-karayolu-demiryolu bağlantılarıyla kombine taşımacılığa olanak sağlayan güçlü ulaştırma altyapısına sahip bir bölgedir. Trakya bölgesinin önemli limanları Tekirdağ ilinde yoğunlaşmıştır.

Tekirdağ ilinin kıyı uzunluğu 133 km'dir. Tekirdağ ilinin Türkiye'deki diğer limanlar ve diğer ülke limanları ile denizyolu bağlantısı il sınırları içerisinde yer alan 12 adet liman tesisi yoluyla yapılmaktadır.

Özgümüş İskelesi, Saraylar Limanı, Tekirdağ Argaz Terminali, Tekirdağ Botaş LNG Terminali, Tekirdağ Butangaz Terminali, Tekirdağ Marmara Ereğlisi Askeri İskelesi, Tekirdağ Marmara Ereğlisi Karayolları İskelesi, Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminali, Tekirdağ Martaş İskelesi, Tekirdağ TDİ Limanı, Tekirdağ TMO İskelesi ve Tuna Madencilik İskelesi Tekirdağ ilindeki liman tesisleridir. Ayrıca, Asyaport Derin Deniz Konteyner Limanının yapımı Tekirdağ-Barbaros mevkiinde yapımı sürmektedir. 2012 yılında Tekirdağ ilindeki liman tesislerinde işlem gören gemi sayısı (transit işlemsiz gemi sayıları hariç) 2.316 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında limanlarda işlem gören gemi sayısında 2011 yılına göre (1.934) %19,7'lik bir artış göstermiştir. Tekirdağ ilinde Saraylar Limanı, Tekirdağ TDİ Limanı ve Tekirdağ Martaş İskelesi en çok işlem gören gemi sayısına sahip ilk üç liman olarak gözükmektedir. Yapımı süren Asyaport'un faaliyete girmesi ile birlikte limanlardaki gemi trafiğinin mevcut duruma kıyasla yüksek olacağı tahmin edilmektedir.

Tekirdağ ilinde en fazla yük elleçlemesi Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminali'nde yapılmaktadır. 2012 yılı itibariyle Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminali'nde 11.070.459 ton yük elleçlenmiştir. Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminali, ayrıca 2012 yılında Türkiye'de en fazla yük elleçlemesi yapılan 3. liman olmuştur. En fazla yük elleçlemesi bakımından, Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminalini sırasıyla Tekirdağ Botaş LNG Terminali, Tekirdağ Martaş İskelesi ve Tekirdağ TDİ Limanı izlemektedir.

Konteyner elleçlemesi Tekirdağ TDİ Limanı ve Tekirdağ Martaş İskelesinde yapılmaktadır. Bölgede sadece Tekirdağ TDİ Limanı'nın altyapısı konteyner elleçlemeye uygundur. Bu limanında hat işletmecileri ile olan anlaşması çok kısa süre olduğu için taşınan konteyner yükü çok düşük miktarlarda olmuştur. Tekirdağ TDİ Limanı ve Tekirdağ Martaş İskelesinde 2012 yılında elleçlenen konteyner miktarları incelendiğinde 1.627 TEU'luk elleçleme yapıldığı görülmektedir. Bölgede yer alan sanayi işletmeleri çoğunlukla İstanbul Ambarlı Limanını kullanmaktadır. Mevcut durumda bölge limanlarından transit konteyner taşıma gerçekleştirilmemektedir. Asyaport Derin Deniz Konteyner Limanı'nın işletilmeye başlaması ile birlikte bölge transit konteyner taşımalarından yüksek bir oranda pay alacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 38: Tekirdağ İlindeki Liman Tesislerinde İşlem Gören Gemi Sayıları, Elleçlenen Yük ve Konteyner Miktarları (2012)

Limn Tesisi	Gemi Sayısı	Elleçlenen Yük (Ton)	Elleçlenen Konteyner (TEU)
Özgümüş İskelesi	18	25.790	
Saraylar Limanı	591	1.246.382	
Tekirdağ Argaz Terminali	13	13.923	
Tekirdağ Botaş LNG Terminali	66	3.725.527	
Tekirdağ Butangaz Terminali	32	142.379	
Tekirdağ Marmara Ereğlisi Askeri İskelesi	11	11.000	
Tekirdağ Marmara Ereğlisi Karayolları İskelesi	1	1.000	
Tekirdağ Marmara Ereğlisi Opet Terminali	450	11.070.459	
Tekirdağ Martaş İskelesi	542	3.065.677	110
Tekirdağ TDİ Limanı	569	1.647.850	1.517
Tekirdağ TMO İskelesi	9	80.930	
Tuna Madencilik İskelesi	14	18.350	
Toplam	2.316	21.049.267	1.627

**Kaynak:** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri.

İstanbul Haydarpaşa Limanı'nın faaliyetlerinin sona ermesi ve İstanbul Ambarlı Limanı'nın orta vadede artan talebi karşılayamaması durumunda, trafiğin Tekirdağ limanlarına kaydırılması beklenmektedir. Tekirdağ-Marmara Ereğlisi bölgesi konteyner taşımacılığı, genel ve dökme yük taşımacılığı ve sıvı yük elleçleme potansiyeli yüksek bir bölgedir. Ulaştırma Bakanlığı'nın "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan" çalışmasında, bu alan gelişme bölgesi olarak belirtilmiştir. Bölge limanlarının kullanımını cazip kılacak ulaştırma projeleri geliştirilmesi ile birlikte bölgenin potansiyeli yükselecektir.

### **3.2.8.2.1. Asyaport Limanı**

Asyaport limanı Türkiye'nin ilk büyük konteyner gemilerine (Süper Post Panamax Container Ship) hizmet verebilecek bir ana limandır. Limanın iskele derinliği (draft) bu gemilere hizmet vermeye uygun olmakla beraber kullanılacak binçer aynı anda birden fazla konteyneri elleçleyebilecek kapasitededir. Limanın ana hedefi, az sayıda limana uğrayarak gelen büyük gemilere hızlı bir hizmet sunmaktır.

Asyaport, Ana Liman özelliği ile dünyanın ikinci büyük hat işleticisi MSC (Mediterranean Shipping Company) tarafından aktarma limanı (hub port) olarak seçilmiştir. Limanın aktarma limanı olması, mevcut durumda büyük ölçüde çeşitli yabancı limanlarda indirilip ülkemize feeder (aktarma gemileri) ile gelen konteynerlerin aktarılmadan direkt Asyaport'a getirilerek dağıtımlarının buradan yapılmasına olanak sağlayacaktır. Gemilerin güzergahında bulunan ülkelerin konteynerlerinin de dahil olmak üzere dağıtımın buradan daha küçük aktarma gemileriyle (feeder) limandan yapılması planlanmaktadır.

Asyaport'un planlanan yük hareketi ile Balkanlar, Orta Avrupa Kuzey Avrupa ve Rusya içine kadar koridorlar açabileceği düşünülmektedir. Özellikle gittikçe artan gıda ve hassas plastik kimyasallarında kullanımı devamlı artan soğutulan konteynerlerin (Reefer) hızlı iletişimde büyük önem kazanacaktır.

Asyaport Limanı, büyük ölçekte denizden-denize transit konteyner sevkiyatını amaçlamaktadır. Limanın transit hedef pazarlarına hizmet, İskenderiye (Mısır), Demietta (Mısır), Port Said (Mısır), Free Port (Malta), Pire (Yunanistan), Gioia Tauro (İtalya) limanlarından verilmektedir (Tablo 2.45).

Asyaport Limanının dolgu çalışmaları büyük ölçüde tamamlanmıştır. Liman tamamlandığında 300.000 m2 liman sahası ve 65.000 m2 kara terminaline sahip olacaktır. Limanın elleçleme kapasitesi 2.500.000 TEU/yıl'dır. Asyaport limanı tam kapasite ile çalışmaya başladığında Marmara Bölgesi limanlarının toplam 6.100.000 TEU/yıl olan konteyner elleçleme kapasitesini %40 arttırarak 8.600.000 TEU/Yıl'a çıkaracaktır.

### **3.2.8.2.2. Tekirdağ TDİ Limanı**

Eski adıyla Akport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.'ye ait Tekirdağ Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı kararına istinaden mevcut İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi fesh edilerek 13.03.2012 tarihi itibarıyla Türkiye Denizcilik İşletmelerine (TDİ) devredilmiştir.

TDİ Tekirdağ Limanı, toplam 130.000 m2 alanı, 2000m rıhtım uzunluğu, yıllık 3.000.000 ton dökme yük ile 300.000 TEU Konteyner kapasitesi ile önemli bir yük hareket

merkezidir. Limanda verilen hizmetler kısaca şöyle sıralanabilir: Dökme yük ve genel yük yükleme/boşaltma hizmeti, Tekirdağ-Güney Marmara arasında dahili Ro-Ro hizmeti, Uluslararası Ro-Ro hizmeti, Vagon Yükleme Boşaltma Hizmetleri, Depolama ve Antrepo Hizmeti, Bunker hizmeti (ÖTV'siz yakıt satışı), Deniz Hizmetleri.

Limanda, ayçiçek, buğday, çimento, cam kumu gibi dökme katı yükler ile paletli, ambalajlı, bigbagli ve slingbagli olarak rulo kağıt, cam, boru, alüminyum, seliloz gibi genel yükler elleçlenmektedir. Bununla birlikte bölgeye gelen dökme sıvı yüklerin yükleme ve boşaltması için de kesintisiz hizmet verilmektedir. Hizmete alınan Ro-Ro rampa donanımlı rıhtımlar vasıtası ile uluslararası Ro-Ro taşımacılığı için öncelikli liman haline dönüşen Tekirdağ Limanı'ndan Avrupa ve Karadeniz limanlarına uluslararası Ro-Ro seferleri yapılmaktadır. Avrupa ve Asya'ya yük taşınmasına olanak sağlayan Tekirdağ-Derince arasındaki tren-feribot seferlerinin hizmete girmesiyle, Tekirdağ Limanı'nda artan ihracat yüklemeleri için demiryolu tren ferisine rampa hizmeti ve vagon yükleme-boşaltma hizmeti verilmektedir. Limanda 5.000m<sup>2</sup>'lik Antrepo hizmeti ile birlikte 90.000m<sup>2</sup>'lik açık alanda geçici depolama hizmeti verilmektedir. Bu depolarda çelik ve alüminyum başta olmak üzere demir, metal, bakır, çinko gibi ürünler depolanmaktadır.

Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattı ve Vagon Ro-Ro gemisinin yanaşacağı yeni demiryolu ve rampa yatırımının tamamlanmasıyla, Tekirdağ-Derince ve Tekirdağ-Bandırma arasında çalışacak olan 'demiryolu tren ferisine de hizmet verir hale gelmiştir. Limanın yılda en az 55 bin vagon hareketine ev sahipliği yapması hedeflenmektedir. Limanın TEM otoyol bağlantısına uzaklığı 53 km, Çorlu'ya uzaklığı ise 37 km'dir.

### **3.2.8.2.3. Martaş Marmara Ereğlisi Limanı**

Bölgenin bir diğer limanı olan Martaş Marmara Ereğlisi Limanı; Trakya'nın uluslararası ilk özel sektör limanı statüsüne sahip olup, 1993 yılında Marmara Ereğlisi Tekirdağ'da kurulmuştur. Liman dökme yük ve karışık yük elleçlemesini yapabilecek ekipmanlara sahiptir.

Limanda 2 ve 3 nolu iskelelerde kimyasal yüklerin elleçlemesi gerçekleştirilmektedir. 1 ve 4 nolu iskeleler aynı zamanda RO-RO rıhtımlarına sahiptir, gerektiğinde RO-RO gemilerinin yanaşması ve yük elleçlemesi için kullanılmaktadır. Liman Çorlu Havaalanına 35 km, İstanbul'a ise 70 km mesafededir.

### **3.2.8.3. Havayolu Taşımacılığı**

DHMİ Tekirdağ-Çorlu Havaalanı, DHMİ Atatürk Havalimanı'nın dağılmış Rusya Federasyonu Ülkeleri ve Türkî Cumhuriyetlerinin gerçekleştirdiği uçuşlardan dolayı yaşadığı yoğunluğun yükünü hafifletmek için 1998 tarihinde hizmete girmiştir. 7/24 saat uluslararası

hava trafiğine açık bir havaalanıdır. Bölgedeki tek havaalanı olma özelliğine sahip olan Çorlu Havaalanı, Çorlu-İstanbul istikametinde bulunan Seymen Köyü mevkiindedir. Çorlu ilçe merkezine olan uzaklığı 15 kilometredir. Sivil-Askeri kategoride bulunmakta olup, intifa DHMİ H.K.K. (Hava Kuvvetleri Komutanlığı)'dadır.

Havaalanı sivil tesislerine ait arazi 449.835 m<sup>2</sup>, havaalanının kapsadığı inşaat alanı 22.265 m<sup>2</sup>'dir. Çorlu havaalanı DHMİ teşkilat yapılanmasına göre tarifersiz dış hat seferler ile iç hat seferlerine açık havaalanı (Yolcu giriş-çıkış hudut kapısı) statüsünde yer almaktadır. Terminal binası büyüklüğü 6.521 m<sup>2</sup>'dir. Havaalanı kapasitesi yıllık 500.000 yolcudur. 3.150 m<sup>2</sup>'lik kargo terminaline sahiptir.

2010 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki pist uzatma çalışmaları nedeniyle tarifersiz kargo seferi yapan uçaklar Çorlu Havalimanı'na yönlendirilmiştir. Bunun bir sonucu olarak 2008-2013 döneminde uçak trafiği, ticari uçuş, yük ve kargo değerleri bakımından en yüksek değerler 2010 yılında kaydedilmiştir.

2013 yılında Çorlu Havalimanında gerçekleşen uçak trafiği 16.571 olmuştur. Türkiye genelinde gerçekleşen toplam uçuşların %1,28'i Çorlu Havalimanında gerçekleşmiştir. 2012 yılı ile karşılaştırıldığında dış hat trafiğinde artış olmasına rağmen, toplam uçuş sayısında azalma kaydedilmiştir.

**Tablo 39:** Çorlu Havalimanı Uçak Trafiği

	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Türkiye Geneli	Çorlu Havalimanının Türkiye Geneli İçindeki Payı (%)
2008	9.728	1.473	11.201	741.765	1,51
2009	15.974	1.507	17.481	788.469	2,21
2010	18.640	1.612	20.252	809.141	2,50
2011	21.854	1.447	23.301	910.326	2,56
2012	20.322	1.278	21.600	1.093.047	1,97
2013	15.252	1.319	16.571	1.293.795	1,28

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu İstatistikleri (2013)

Çorlu havaalanındaki uçak trafiğinin büyük kısmını ticari uçaklar oluşturmaktadır. Çorlu Havalimanında 2013 yılında 1.336 ticari uçuş gerçekleşmiştir. Ticari uçakların daha yoğun olarak geldiği ülkeler Ukrayna, Türkmenistan, Azerbaycan, Kazakistan ve Özbekistan'dır.

**Tablo 40:** Çorlu Havalimanı Ticari Uçak Trafiği

	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Türkiye Geneli	Çorlu Havalimanının Türkiye Geneli İçindeki Payı (%)
2008	-	1.345	1.345	653.317	0,20
2009	368	1.434	1.802	693.210	0,26
2010	615	1.514	2.129	809.141	0,26
2011	908	1.391	2.299	892.132	0,26
2012	665	911	1.576	946.857	0,17
2013	799	537	1.336	1.059.391	0,13

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu İstatistikleri (2013)

Çorlu Havalimanı yolcu trafiği verileri incelendiğinde, 2013 yılında 74.844'ü iç hat ve 3.021'i dış hat olmak üzere toplam 77.865 yolcunun taşındığı görülmektedir. Taşınan yolcu sayısında iç hatlara bağlı olarak ciddi bir artış yaşanmıştır.

**Tablo 41:** Çorlu Havalimanı Yolcu Trafiği

	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Türkiye Geneli	Çorlu Havalimanının Türkiye Geneli İçindeki Payı (%)
2008	-	6.882	6.882	79.438.289	0,08
2009	30.629	10.149	40.778	85.508.508	0,04
2010	64.176	10.228	74.404	102.800.392	0,07
2011	43.198	598	43.786	117.347.580	0,04
2012	26.250	7	26.257	130.351.620	0,02
2013	74.844	3.021	77.865	149.430.421	0,02

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu İstatistikleri (2013)

Atatürk Havalimanı'ndaki yoğunluğun azaltılması amacıyla Türk cumhuriyetler, Rusya ve Ukraynalı havayolu şirketlerinin Çorlu Havalimanı veya Sabiha Gökçen Havalimanı'na yönlendirilmesine göre, Çorlu Havalimanı'nın yük ve kargo trafiği de değişiklik göstermektedir. Çorlu Havalimanı'nda 2013 yılında iç hatlarda 446 ton, dış hatlarda ise 10.914 ton olmak üzere toplam 11.360 ton yük taşınmıştır. Çorlu Havalimanı Türkiye çapında taşınan yükün %0,44'ünü karşılamaktadır.

**Tablo 42:** Çorlu Havalimanı Yük Trafiği (Bagaj+Kargo+Posta) (Ton)

	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Türkiye Geneli	Çorlu Havalimanının Türkiye Geneli İçindeki Payı (%)
2008	-	14.339	14.339	1.644.014	0,87
2009	162	12.490	12.652	1.726.345	0,73
2010	528	15.104	15.632	2.021.076	0,77
2011	301	14.561	14.862	2.229.285	0,67
2012	181	12.756	12.937	2.249.134	0,57
2013	446	10.914	11.360	2.595.317	0,44

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu İstatistikleri (2013)

Çorlu Havalimanındaki kargo trafiği incelendiğinde, 2012 yılında 1.480 ton olan kargo trafiğinin 2013 yılında 970 ton olarak gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye genelindeki havalimanları içindeki payı % 0,13'dür. Çorlu Havalimanındaki kargo trafiği büyük çoğunlukla dış hat kaynaklıdır.

**Tablo 43:** Çorlu Havalimanı Kargo Trafiği (Ton)

	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Türkiye Geneli	Çorlu Havalimanının Türkiye Geneli İçindeki Payı (%)
2010	1	3.339	3.340	541.357	0,62
2011	1	1.853	1.854	584.474	0,31
2012	-	1.480,9	1.480,9	624.058	0,24
2013	3,7	967,1	970,8	731.962	0,13

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havayolu İstatistikleri (2013)

Çorlu Havaalanı'nın ülkemizdeki toplam yük ve kargo taşımacılığı içerisindeki payı çok düşük olmasına rağmen konumu ve sahip olduğu potansiyel ile bölgenin lojistik sistemi içerisinde önemli bir yere sahiptir.

Dünya genelinde artan petrol fiyatları ile birlikte genel bir artış eğilimine giren maliyet unsurları da göz önüne alındığında hava yolu taşımacılığı her geçen gün önemini arttırmaktadır. Bu nedenle havalimanlarının büyük ekonomik merkezlerin yakınında bulunması, taşıma öncesi ve sonrası akış maliyetlerini azaltmaktadır. Başta Çorlu olmak üzere Trakya bölgesi genelinde önemli bir nüfus artışı yaşanmakla birlikte arsa değerleri İstanbul'a nazaran aynı artışı yansıtmamaktadır. İstanbul'da bulunan küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşları, gittikçe artan arsa değerleri, maliyet ve trafik problemleri nedeniyle ekonomik açıdan daha avantajlı olan Trakya bölgesine taşınmayı tercih etmektedir. Bu nedenle Çorlu Havalimanı gerek yolcu gerekse kargo bazında önemini ön plana çıkaracaktır.

Çorlu Havalimanı (DHMİ-H.K.K.) 449.835 m<sup>2</sup>'lik alanı kapsayan intifa hakkıyla ileriye yönelik her tür genişlemeye imkanına sahiptir. Gerek pist gerekse ilave yapılaşma ile en kısa zamanda başta Doğu Avrupa, Rusya Federasyonu Ülkeleri ve Türki Cumhuriyetlerine hizmet verebilen tek hava alanı olma özelliğine sahiptir. Hizmete girecek olan tren yolu bağlantısı, gerek Marmara Ereğlisi gerekse Tekirdağ Limanı deniz konteynerleri ile başta transit kargo taşımacılığı olmak üzere her türlü taşımacılığa önemli katkı yapacaktır.

Terminal binasının genişletilerek yıllık yolcu kapasitesinin 800.000'e çıkarılması; hem aktarma hem de direk seferlerin gerçekleştirilmesi ile birlikte Çorlu Havalimanı, önemli bir havalimanına dönüşecektir. Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Limanları'nın artış rakamlarında erişeceği rakamlarda rahatlık sağlayacağı öngörülebilir.

Çorlu Havalimanının sağlayacağı rahatlık, havayolu şirketlerine gerek inişte gerekse kalkışta sağlayacağı Slot imkanları yakıt tasarrufunda önemli bir boyuta gelmesi, navlun fiyatlarında istenilen rekabeti de beraberinde getireceğinden ihracat ve ithalatta yolcu gerekse kargo bazında önemini ön plana çıkaracaktır.

Trakya Bölgesi'nde entegre lojistik sistem oluşturma vizyonu kapsamında deniz, kara ve demiryolu ulaştırma sistemlerini tamamlayacak olan havayolu ulaştırma sisteminin



öneminin gerçekleşen yük trafiği verilerine bakılarak belirlenmesi yanlış olacaktır. Bölgede yer alan 1.800'den fazla sanayi tesisinin varlığı göz önünde bulundurulduğunda havayolu taşımacılığını tercih edecek sektörlerin spesifik hava kargo ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir havayolu altyapısı kalitesi, kapasitesi ve sunulan katma değerli hizmetler önem kazanmaktadır.

Çorlu Havalimanı'nın çevresindeki 80 km yarıçaplı daire içinde kalan (dar bölge) Beylikdüzü, Çekmece, Kırklareli, Tekirdağ çevresinde 7 adet faal organize sanayi bölgesi yer almaktadır. Bu bölgelerde ağırlıklı olarak sanayi üretim yapan yaklaşık 1.500 fabrika bulunmaktadır. Organize sanayi bölgelerinden bağımsız üretim yapan fabrika sayısı da yaklaşık 4.000'dir. Söz konusu 6.500 fabrikanın yanı sıra bunlara taşeronluk, tedarikçilik yapan firma sayısı da yaklaşık 7.000 civarındadır.

Dar bölgedeki tüm firmalar, hava yolu ile ithalat/ ihracat işlemlerini AHL üzerinden yapmaktadırlar. Bölgedeki ortalamanın üzerindeki bir tekstil firması, yılda yaklaşık 1.200 defa hava yoluyla aksesuar ve hammadde ithalatı işlemi ve ayrıca 1.750 defa üretimi gecikmiş ürün ve/veya küçük parti/acil üretim ihracatı işlemi yapmaktadır. Bu durumda yakın bölgenin hava yolu ile ithalat/ihracat işlem sayısı yaklaşık 12.000.000 civarındadır. Aylık ortalama 1.000.000 adet ithalat/ihracat işlem sayısını Çorlu Havalimanı'nın içinde bulunduğu dar bölgenin Pazar hacmi olarak görülebilmektedir. Bu değer Atatürk Havalimanı'nda (AHL) yapılan işlem sayısının yaklaşık %40'ına denk gelmektedir.

Söz konusu veriler doğrultusunda Çorlu Havalimanı'nın sahip olduğu yüksek potansiyel ön plana çıkmaktadır. Dar bölgedeki işletmelerin tamamı AHL'den yaptıkları her işlem için ayrıca AHL ile fabrikaları arasında taşıma ücreti ödemek durumunda oldukları için kargo sevkیاتlarını Çorlu Havalimanı üzerinden yapmaları durumunda sevkیات başına yaklaşık 200 TL tasarruf edilecektir. Bu durumda işletmeler işletme başına ortalama 300.000 TL tutarında maliyetlerinden tasarruf sağlayacaktır.

Kara, Deniz, Demir Yolu Bağlantıları Çorlu Havalimanı'nın kara yolu bağlantıları maksimum taşıma hacmine rahatlıkla cevap verebilecek bir ağ oluşturmaktadır. Havalimanı en yakın demiryolu hattına 14 km ve en yakın limana 20 km mesafededir. Devlet Demir Yolları'nın son yıllarda oluşturmakta olduğu Lojistik merkezlerden en yakını Yeşilbayır Lojistik Merkezi'dir. Çorlu Havalimanı'na uzaklığı 80 km' dir. Marmara Ereğlisi limanı sıvı yakıt ve petrol taşımacılığı anlamında son derece yoğun kullanılmaktadır. Bir kargo limanı olarak dinamizm kazanmaya başlamıştır. Marmara Denizi'nin Asya yakasındaki bir limanla Marmara Ereğlisi arasında kurulabilecek bir deniz hattı hem lojistik maliyetlerini düşürecek hem de Ege ve Güney Marmara'dan dış ticaret işlemleri için AHL'yi kullanan firmaları daha ucuz işlem yapabilecekleri Çorlu Havalimanı'na yönlendirebilecektir.



**Şekil 10:** Tekirdağ Çorlu Havalimanı

**Kaynak:** [www.corlu.dhmi.gov.tr](http://www.corlu.dhmi.gov.tr)

#### **3.2.8.4. Demiryolu Taşımacılığı**

Demiryolu taşımacılığı, yüksek maliyetli altyapı yatırımlarının devlet tarafından yapıldıktan sonra işletim maliyetlerinin düşük olduğu çevre dostu ve güvenli bir taşıma türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Demiryollarının birden fazla taşıma türünün bir arada kullanılmasını ifade eden kombine taşımacılık operasyonlarına elverişli hale getirilmesi demiryolu taşımacılığına olan talebin artırılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Trakya Bölgesinin demiryolu ağı, Türkiye'nin uluslararası demiryolu şebekesi içerisinde yer almaktadır. Sirkeci'den başlayan demiryolu hattı ile, Edirne ili sınırlarından Kapıkule hudut kapısı ile Bulgaristan'a, Pazarkule ve Eskiköy hudut kapıları ile Yunanistan üzerinden Avrupa'ya bağlantı bulunmaktadır. Trakya Bölgesinin toplam demiryolu hat uzunluğu 312 km'dir (Türkiye'deki toplam demiryolu hattının %3,34'ü). Bu hattın 110 km'lik kısmı Kırklareli, 96 km kısmı Edirne ve 115 km'lik kısmı Tekirdağ il sınırları içinde yer almaktadır.

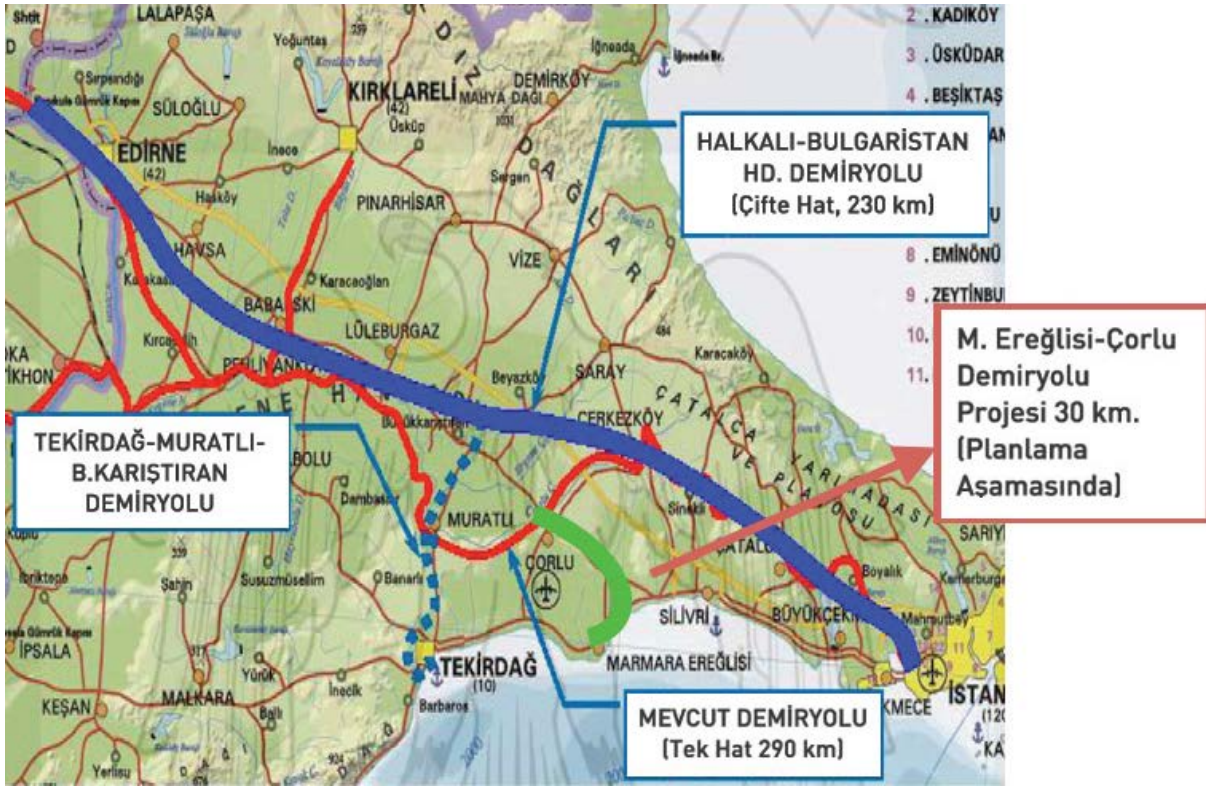
2011 yılında Tekirdağ ilinde demiryolu ile 155.444 ton'u getirilen yük ve giden 33.159 ton'u giden yük miktarı olmak üzere toplam 188.603 ton yük taşınmıştır. Taşınan yüklerin %95'i ihraç ürünlerinden oluşmaktadır.

**Tablo 44:** Tekirdağ Demiryolu İle Taşınan Yük Miktarı (Ton)

	Gelen (Ton)	Giden (Ton)	Toplam
2007	175.007	80.887	255.894
2008	140.905	54.174	195.079
2009	135.468	25.913	161.381
2010	210.557	31.622	242.179
2011	155.444	33.159	188.603

**Kaynak:** Trakya Kalkınma Ajansı, Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı

Mevcut demiryolu Çorlu ilçesinden geçmektedir. Planlama aşamasında olan Marmara Ereğlisi-Çorlu Demiryolu Projesi 2014 yılı itibariyle bitmiş ve uygulama aşamasına geçilmiştir.



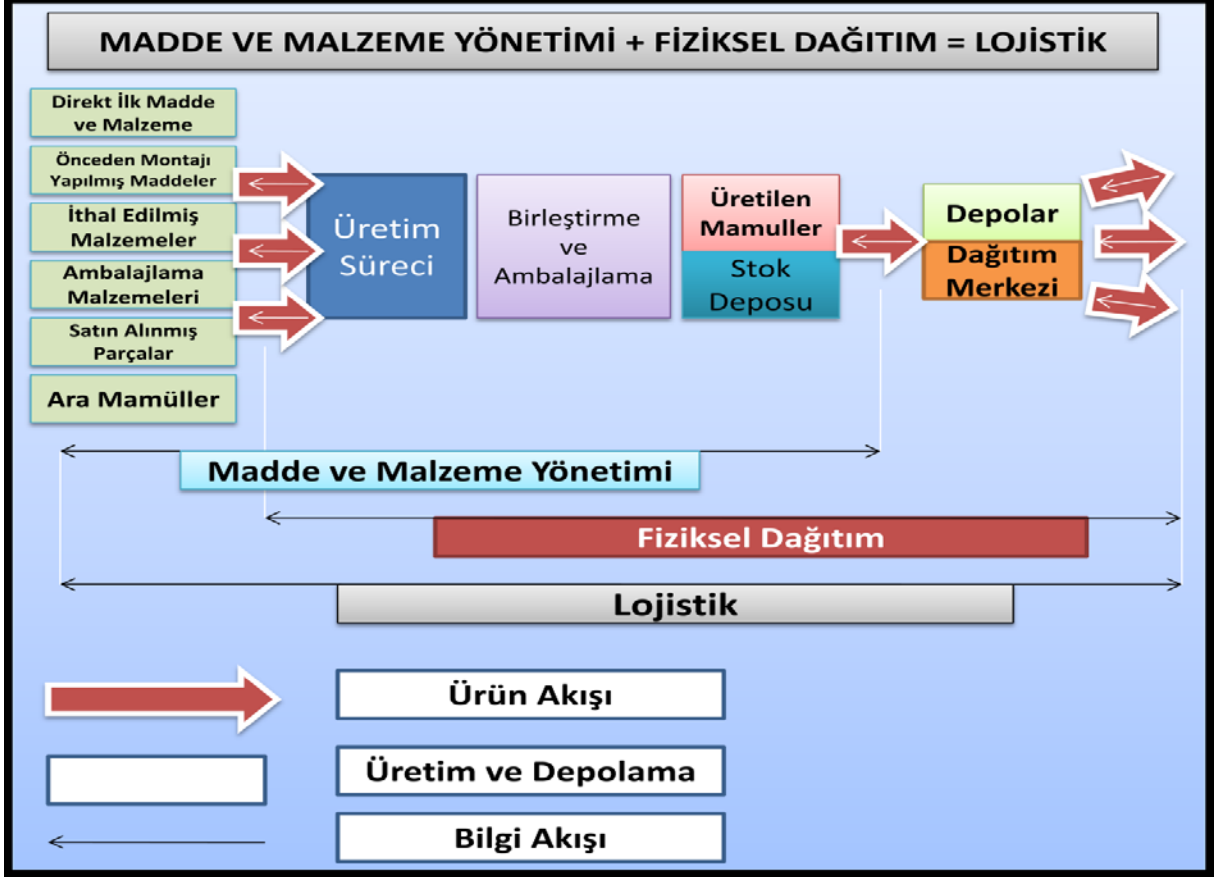
**Şekil 11:** Tekirdağ Demiryolu Hattı

**Kaynak:** Ulaştırma Bakanlığı, [http://www.ubak.gov.tr/tr/dlh/Demiryollari/Tekirdag\\_Muratli.htm](http://www.ubak.gov.tr/tr/dlh/Demiryollari/Tekirdag_Muratli.htm) adresinden 28.06.2014 tarihinde ulaşılmıştır

### 3.3. Sektörün Tanımı ve Değerlendirmesi

Lojistik (Logistics) kelime kökü itibariyle Latin dilinden Logic (mantık) ve statistics (istatistik) kelimelerinin birleşmesinden meydana gelmiştir. Sektörün en önemli mesleki örgütlerinden biri olarak kabul edilen Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi'nin (The Council Of Supply Chain Management Professionals) tanımına göre lojistik; tüketicinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretim noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar malların, hizmetlerin ve ilgili bilginin etkin ve verimli bir şekilde ileri ve geri hareketinin ve

depolanmasının planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi sürecidir. Bu süreç aşağıdaki tabloda ayrıntılı bir şekilde görülmektedir;



Şekil 12: Lojistik Süreç

**Kaynak:** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı (2013), Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları, s:11

Lojistik tanımı incelendiğinde, en az üç faaliyetin birlikteliği söz konusu olmaktadır. Nakliye, depolama ve tedarik faaliyetlerinin birlikteliği lojistik kavramının içeriğini doldurmaktadır. Genel olarak lojistik sektörünün temel üyeleri havayolu, demiryolu, denizyolu, karayolu taşımacılık şirketleri, lojistik hizmet sağlayıcıları, depolama şirketleri ve taşıma işleri organizatörleri (freight forwarders), liman işletmecileri, lojistik ve taşımacılık merkezi işletmecileridir. Dünya Ticaret Örgütü, denizyolu taşımacılığı, iç suyolları taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, uzay taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığı, depolama- elleçleme-acente ve diğer hizmetleri ulaştırma hizmetleri kapsamında değerlendirmektedir.

Lojistik sektörü üretim sektörüne dayalı performans gösteren bir sektör olduğundan dolayı sektörün hacmi reel sektörün performansından doğrudan etkilenmektedir. 2006 yılında 5 trilyon dolar hacme sahip dünya lojistik sektörü krizlerin etkisiyle 2009 yılında 6 trilyon dolar seviyesine çıkmış ve krizlerin etkilerinin azalmasıyla birlikte 2013 yılında 8 trilyon dolara

ulaşmıştır. 2015 yılında dünya lojistik sektörünün hacminin 12 trilyon dolar seviyelerine yaklaşması öngörülmektedir.

Lojistik sektörü, bir ülkenin dış ticaretteki rekabet gücü açısından en önemli sektörlerden birisidir. Ayrıca, ülkelerin konumu da lojistik sektörü açısından büyük önem arz etmektedir. Türkiye, konumu itibarıyla komşu ülkeler arasında taşımacılık merkezi ya da bağlantısı görevi görebilecek bir pozisyondadır. Coğrafi konumu itibarıyla Türkiye'nin Batı ile Doğu arasında bir köprü niteliğinde olması, bölgenin ekonomik gelişimi açısından taşımacılık sektörünü son derece kritik bir sektör haline getirmektedir. Taşımacılık hâlihazırda Türkiye'nin AB'ye uyum süreci gündeminde yer alan önemli başlıklar arasındadır. AB'ye uyum süreci altyapı, araçlar ve çevre standartları ile uyumu, lojistik ağın geliştirilmesini ve dış ticaret politikalarının iyileştirilmesini kapsamaktadır.

Dünya Bankası tarafından oluşturulan 2014 "Lojistik Performans Endeksi"nde Türkiye 160 ülke arasında 30. sırada yer almaktadır. 2007 yılı endeksinde 34. sırada yer alan Türkiye, 2010 yılında 5 basamak gerileyerek 39. sıraya düşmüş, daha sonra 2012 endeksinde 27. sırada yer almıştır. Lojistik Performans Endeksinde Almanya, Hollanda, Belçika, İngiltere, Singapur, İsveç, Norveç, Lüksemburg, ABD ve Japonya sırasıyla ilk 10 sırayı almışlardır.

Tablo 45: 2007-2014 Türkiye Lojistik Performans Endeksi

Yıl	Sıralama	LPI	En Yüksek Seviyeye Göre %
2014	30	3,50	80,1
2012	27	3,51	80,3
2010	39	3,22	71,4
2007	34	3,15	67,5

**Kaynak:** World Bank, International LPI From 2007 to 2014

Lojistik performans endeksi puanlaması 6 temel bileşenden oluşmaktadır: Gümrükler, Altyapı, Sevkiyatların Ayarlanması Kolaylığı, Lojistik Hizmetlerinin Yeterliliği ve Kalitesi, İzleme ve Takip Edebilirlik ve Zamanlama. Türkiye, 2014 yılı endeksinde 2012 yılı ile karşılaştırıldığında Gümrükler, Lojistik Hizmetlerinin Yeterliliği ve Kalitesi ve İzleme ve Takip Edebilirlik bileşenlerinde ilerleme kaydetmesine rağmen Altyapı ve Zamanlama bileşenlerinde gerileme kaydetmiştir.

**Tablo 46:** 2007-2014 Türkiye Lojistik Endeksi Bileşenleri Puanlaması

	2014		2012		2010		2007	
	Sıralama	LPI	Sıralama	LPI	Sıralama	LPI	Sıralama	LPI
Gümrükler	3,23	34	3,16	32	2,82	46	3,00	33
Altyapı	3,53	27	3,62	25	3,08	39	2,94	39
Sevkiyatların Ayarlanması Kolaylığı	3,18	48	3,38	30	3,15	44	3,07	41
Lojistik Hizmetlerinin Yeterliliği ve Kalitesi	3,64	22	3,52	26	3,23	37	3,29	30
İzleme ve Takip Edebilirlik	3,77	19	3,54	29	3,09	56	3,27	34
Zamanlama	3,68	41	3,87	27	3,94	31	3,38	52

**Kaynak:** World Bank, International LPI From 2007 to 2014

Türk lojistik sektöründe 3.000 firma faaliyet sürdürmektedir. Sektör, 80 milyar liralık hacme, 55 bin adet araç filosuna ve yan sektörlerle birlikte 500 bin kişilik istihdama sahiptir.

Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü 2013 yılında 15.068.305.322TL ile GSYH'nin %12,31'ini oluşturmuştur. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörünün son on yıllık gelişimine baktığımızda GSYH içindeki payının %11,7 seviyelerinden %12,4 seviyelerine çıktığı görülmektedir. Sektörün büyüme hızı ekonomik büyüme ile benzer bir trend izlemektedir. Ulaştırma, depolama ve haberleşme sektörü son on yıl içinde 2009 yılı hariç olmak kaydıyla sürekli olarak büyüme göstermiştir.

**Tablo 47:** Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörünün Son On Yıllık Gelişimi

Yıl	Değer (TL)	Sektör Payları (%)	Büyüme Hızı (%)
2003	8.921.870.511	11,7	9,2
2004	9.860.373.917	11,8	10,5
2005	10.882.250.901	12,0	10,4
2006	11.698.009.102	12,1	7,5
2007	12.518.684.858	12,4	7,0
2008	12.645.565.210	12,4	1,0
2009	11.657.363.309	12,0	-7,8
2010	12.941.489.066	12,2	11,0
2011	14.285.281.854	12,4	10,4
2012	14.572.532.843	12,4	2,0
2013	15.068.305.322	12,3	3,4

**Kaynak:** TÜİK

Türkiye'deki lojistik şirketleri çoğunlukla dış ticaretin yoğun olduğu sektörlerle hizmet vermektedir. Tekstil, konfeksiyon, otomotiv, hızlı tüketim ürünleri, perakende ve gıda, Petrokimyasallar, makine üretimi ve inşaat sektörleri bu sektörler arasında yer almaktadır.

Türk lojistik sektörünün taşıma modları incelendiğinde; Türkiye'de yolcu taşımacılığının yaklaşık yüzde 95'inin, mal taşımacılığının da yaklaşık %90'nunun kara yolu

üzerinden yapıldığı görülmektedir. 55 bin adet araç filosuna sahip Türk lojistik sektörü yılda 2,3 milyon ton kargo taşıması yapmaktadır. Yurt içinde karayolu taşımacılığının hakimiyetine karşın Türkiye'nin ihracatındaki ürünlerin taşınması deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir.

2011 yılında Türkiye'nin gerçekleştirdiği dış ticaret taşımalarından ihracatın %74'ü ve ithalatın %93'ü deniz yoluyla gerçekleşmiştir. 2013 yılında taşıma modlarına göre dış ticaret rakamlarına bakıldığında, Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracatın ve ithalatın değer olarak yarından fazlasının deniz yolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir. 2013 yılında ihracatın %54,64'ü denizyoluyla, %35,36'sı karayoluyla ve %8,53'ü havayoluyla gerçekleştirilirken, ithalatın ise %55,60'ı denizyoluyla, %15,92'si karayoluyla ve %12,95'i havayoluyla gerçekleştirilmiştir. Bu durum özellikle ithalat ve ihracat işlemlerinde ülkemizin uygun deniz coğrafyası yanında hem maliyet hem de kapasite avantajı sebebiyle denizyoluna ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır. TÜİK verileri TEU ya da ton bazında değil dolar bazındadır. Bu durumda, finansal açıdan bir veri oluşturmasına rağmen, kapasitenin genelde ton ve m3 olarak ölçüldüğü nakliye ve lojistik sektöründe veriler sağlıklı olmamaktadır. Bu nedenle havayollarının payı demiryolu payından yüksek çıkmaktadır.

**Tablo 48:** Modlarına Göre Dış Ticaret (2013)

Modlar	İhracat (Dolar)	%	İthalat (Dolar)	%
Deniz Yolu	82 932 929	54,64	139 927 201	55,60
Demir Yolu	956 525	0,63	1 773 400	0,70
Karayolu	53 676 628	35,36	40 057 391	15,92
Hava Yolu	12 940 895	8,53	32 592 334	12,95
Diğer	1 279 999	0,84	37 299 565	14,82
	151 786 976		251 649 892	

**Kaynak:** TÜİK

Türkiye'nin Avrupa kıtası üzerindeki topraklarının büyük bir bölümünü oluşturan bölge, bu özelliği ile Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı konumunda olup, Avrupa ile geliştirilecek sosyo-ekonomik ilişki ve etkileşimler için uygun bir zemin sunmaktadır. Türkiye'nin Avrupa'ya erişimini sağlayan tüm karayolu ağının ve son dönemde hız kazanan bazı enerji nakil hatlarının bölgede yer alması, Trakya bölgesine stratejik bir önem kazandırmaktadır. Yerli ve yabancı yatırımlar açısından ise Trakya Bölgesi güçlü ulaşım, enerji ve haberleşme altyapıları, sahip olduğu coğrafi konum ve İstanbul gibi bir dünya metropolü ve ticaret merkezine yakınlığı dolayısı ile özellikle lojistik sektöründe gelişime açık durumdadır.

Coğrafi konumu ve güçlü ulaştırma altyapısı ile Trakya Bölgesi lojistik üs olabile niteliklerine sahiptir. Bölge, gerek Avrupa-Asya arasında bir köprü işlevi görme, gerekse İstanbul'a yakınlık gibi özelliklerini etkin bir şekilde kullanabilmektedir. Ayrıca, ülke dış

ticaretinde Avrupa ülkelerinin önemli bir paya sahip olması, Trakya Bölgesinin stratejik konumunu güçlendirmektedir. Bölgenin lojistik üs olması yolunda avantaj sağlayan bir diğer unsur ise mevcut demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu altyapısının inter-modal taşımacılık sistemlerine uygunluğudur.

Trakya Bölgesi gelişmiş karayolu ve demiryolu ağı, limanları, havaalanı ve stratejik konumu ile güçlü bir ulaşım altyapısına sahip, erişebilirliği yüksek bir bölgedir. Bölge içindeki ana akslar, sanayi bölgeleri ve limanlar arasındaki bağlantılar otoyol ve bölünmüş yollar ile sağlanmaktadır. Tekirdağ'da bulunan Akport Limanı'nın demiryolu hattı ile bağlantısı tamamlanmıştır. Yapımı devam eden Asyaport Limanı ile de demiryolu bağlantısı kurulması planlanmıştır. Asya-Avrupa arasındaki yük trafiği Kocaeli-Tekirdağ ve Bursa-Tekirdağ arasındaki tren-feri seferleri ile kısa süre içerisinde sağlanmaya başlayacaktır. Yapımı devam eden İstanbul-Halkalı hızlı tren ve İstanbul-Çanakkale otoyol projelerinin hayata geçmesiyle bölgenin ulaşım altyapısı daha da güçlenecektir.

### **3.4. Sektörün Teşvik Durumu ve Sağlanan Devlet Yardımları**

15.06.2012 tarihli ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın uygulanmasına ilişkin 20.06. 2012 tarihli 2012/1 Tebliğ nolu Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ kapsamında

- ↯ Teşvik edilecek yatırımlar Büyük Yatırımlar, Bölgesel Yatırımlar, Stratejik Yatırımlar ve Kapasite Artırımı ve Modernizasyon Yatırımları olmak üzere dört ana başlık altında değerlendirilmiştir.
- ↯ Teşvik unsurları yatırımın başlığına göre farklılık göstermektedir.
- ↯ Türkiye'deki yatırım bölgeleri gelişmişlik düzeylerine göre 6 bölgeye ayrılmıştır. En gelişmiş bölge 1. Bölge kapsamındaki illerdeki yatırımlar en düşük oranda desteklenirken, en az gelişmiş bölge olan 6. Bölge kapsamındaki iller en fazla oranda desteklenmektedir.
- ↯ Aynı bölgede yer alan işletmelerden OSB kapsamındaki yatırımlar daha fazla oranda desteklenmektedir.
- ↯ Desteklenen sektörler ve yatırım alanları yatırım bölgelerine göre değişiklik göstermektedir.

15.06.2012 tarihli ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararı ile Lisanslı Lojistik Depo Yatırımları ve Soğuk Hava Deposu Yatırımları teşvik kapsamındaki yatırımlar sınıfına alınmıştır.



15.06.2012 tarihli ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın uygulanmasına ilişkin 20.06. 2012 tarihli 2012/1 Tebliğ nolu Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ kapsamında Çorlu Lojistik OSB'de yer alacak işletmelerin Teşvik Belgesi kapsamında yapacakları makine ve teçhizat yatırımları gümrük vergisinden ve KDV'den muafır.

Ayrıca Çorlu Lojistik OSB'de yer alacak işletmelerden lisanslı depoculuk (asgari 2 milyon TL) ve soğuk hava deposu hizmetleri (asgari 1.000 metrekare) sunacak olanlar bölgesel teşviklerden yararlanabilir. Bu işletmelerin teşvik belgesi kapsamında yapacakları makine ve teçhizat yatırımları gümrük vergisinden ve KDV'den muafır, vergi indiriminden ve sigorta primi işveren hissesi desteğinden yararlanabilirler.

**Tablo 49:** Çorlu Lojistik OSB'de Faaliyet Gösterecek Lojistik Firmalarına Yönelik Teşvikler

Teşvik Unsuru	Genel Teşvik	Bölgesel Teşvik
Gümrük Vergisi Muafiyeti	Var	Var
KDV İstisnası	Var	Var
Vergi İndirimi	Yok	Maksimum yatırımın %20'si; İndirim Oranı %50 (Kurumlar Vergisi: %10) Toplam vergi indiriminin %20'si yatırım döneminde %80'i işletme döneminde sağlanır
Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği	Yok	3 yıl süre ile maksimum yatırımın %20'si

### 3.5. Arz Durumu ve Beklenen Gelişmeler

Çorlu lojistik merkezi yük ve trafik tahminleri aşağıdaki varsayımlar çerçevesinde oluşturulmuştur:

- ↯ Çalışma günü 300 iş günü üzerinden ele alınmıştır.
- ↯ Lojistik merkezin inşaatına 2015 yılında başlanacağı, 2018 yılı başında devreye gireceği varsayılmıştır.
- ↯ Senaryoların oluşturulmasında başlangıç verileri olarak 2012 yılı rakamları baz alınmıştır.
- ↯ Karayolu ağır taşıt tahminlerinde Saray-Çorlu, Çorlu-Çerkezköy ve Çerkezkö-Kınalı kesimlerindeki toplam günlük ağır taşıt verileri dikkate alınmıştır.
- ↯ Yük hacmi değerlendirmesi, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmiş yol boyu trafik anketlerine dayanmaktadır.
- ↯ Denizyolu yükü tahminlerinde Tekirdağ ilindeki limanlardan Çorlu Lojistik köy ile irtibat içinde olması kuvvetle muhtemel Tekirdağ Martaş İskelesi ve Tekirdağ TDİ Limanı denizyolu yük verilerinin toplamı kullanılmıştır.

- ↯ Tahminlerin gerçekleştirilmesinde “yavaş tempolu gelişme (kötümser)”, “orta tempolu gelişme (normal)” ve “hızlı tempolu (iyimser)” olmak üzere üç ayrı senaryo üzerinden çalışma yapılmıştır.
- ↯ Türkiye’nin 2003-2013 dönemindeki ortalama büyüme hızı yüzde 4,5 olmuştur. Karayolu yükü, ağır taşıt, deniz yükü ve demiryolu yükü projeksiyonlarında “yavaş tempolu gelişme senaryosu” nda büyüme hızı % 3, “orta tempolu gelişme senaryosunda” büyüme hızı 4,5, “hızlı tempolu gelişme senaryosu” nda ise % 6 olarak ele alınmaktadır. Bununla birlikte Asyaport konteyner limanının 2015 yılında faaliyete geçeceği ve Çorlu Havalimanının Kargo departmanının daha aktif kullanılacağı dikkate alınarak konteyner miktarı ve havayolu yükü projeksiyonlarında sırasıyla %10 (yavaş tempolu gelişme), %15(orta tempolu gelişme) ve %20 (hızlı tempolu gelişme) büyüme hızları dikkate alınmıştır.
- ↯ Lojistik merkezinin yük çekebilme oranlarının analizinde senaryolara göre % 30 (yavaş tempolu gelişme), % 40 (orta tempolu gelişme) ve % 50 (hızlı tempolu gelişme) olarak tanımlanmıştır.

### 3.5.1. Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu

**Tablo 50:** Tekirdağ (Çorlu) Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yükü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yükü (Ton)	Havayolu Yükü (Ton)
2012	2.812.290	5.928.000	4.713.527	1.627	188.603	1.481
2013	2.896.659	6.105.840	4.713.527	1.790	194.261	1.629
2014	2.983.558	6.289.015	4.854.933	1.969	200.089	1.792
2015	3.073.065	6.477.686	5.000.581	2.166	206.092	1.971
2016	3.165.257	6.672.016	5.150.598	2.382	212.274	2.168
2017	3.260.215	6.872.177	5.305.116	2.620	218.643	2.385
2018	3.358.021	7.078.342	5.464.270	2.882	225.202	2.624
2019	3.458.762	7.290.692	5.628.198	3.171	231.958	2.886
2020	3.562.525	7.509.413	5.797.044	3.488	238.917	3.175
2021	3.669.401	7.734.695	5.970.955	3.836	246.084	3.492
2022	3.779.483	7.966.736	6.150.084	4.220	253.467	3.841
2023	3.892.867	8.205.738	6.334.586	4.642	261.071	4.225

**Tablo 51:** Çorlu Lojistik Merkez Yavaş Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yükü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yükü (Ton)	Havayolu Yükü (Ton)
2018	1.007.406	2.123.503	1.688.459	865	67.561	787
2019	1.037.629	2.187.208	1.739.113	951	69.587	866
2020	1.068.757	2.252.824	1.791.287	1.046	71.675	952
2021	1.100.820	2.320.409	1.845.025	1.151	73.825	1.048
2022	1.133.845	2.390.021	1.900.376	1.266	76.040	1.152
2023	1.167.860	2.461.722	1.957.387	1.393	78.321	1.268

### 3.5.2. Orta Tempolu Gelişme Senaryosu

**Tablo 52:** Tekirdağ (Çorlu) Orta Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yüğü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yüğü (Ton)	Havayolu Yüğü (Ton)
2012	2.812.290	5.928.000	4.713.527	1.627	188.603	1.481
2013	2.938.843	6.194.760	4.925.636	1.871	197.090	1.703
2014	3.071.091	6.473.524	5.147.289	2.152	205.959	1.959
2015	3.209.290	6.764.833	5.378.917	2.474	215.227	2.252
2016	3.353.708	7.069.250	5.620.969	2.846	224.913	2.590
2017	3.504.625	7.387.367	5.873.912	3.272	235.034	2.979
2018	3.662.333	7.719.798	6.138.238	3.763	245.610	3.426
2019	3.827.138	8.067.189	6.414.459	4.328	256.663	3.939
2020	3.999.359	8.430.212	6.703.110	4.977	268.212	4.530
2021	4.179.331	8.809.572	7.004.750	5.724	280.282	5.210
2022	4.367.400	9.206.003	7.319.963	6.582	292.895	5.991
2023	4.563.933	9.620.273	7.649.362	7.569	306.075	6.890

**Tablo 53:** Çorlu Lojistik Merkez Orta Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yüğü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yüğü (Ton)	Havayolu Yüğü (Ton)
2018	1.464.933	3.087.919	2.455.295	1.505	98.244	1.370
2019	1.530.855	3.226.876	2.565.784	1.731	102.665	1.576
2020	1.599.744	3.372.085	2.681.244	1.991	107.285	1.812
2021	1.671.732	3.523.829	2.801.900	2.289	112.113	2.084
2022	1.746.960	3.682.401	2.927.985	2.633	117.158	2.397
2023	1.825.573	3.848.109	3.059.745	3.028	122.430	2.756

### 3.5.3. Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu

**Tablo 54:** Tekirdağ (Çorlu) Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yüğü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yüğü (Ton)	Havayolu Yüğü (Ton)
2012	2.812.290	5.928.000	4.713.527	1.627	188.603	1.481
2013	2.981.027	6.283.680	4.996.339	1.952	199.919	1.777
2014	3.159.889	6.660.701	5.296.119	2.343	211.914	2.133
2015	3.349.482	7.060.343	5.613.886	2.811	224.629	2.559
2016	3.550.451	7.483.963	5.950.719	3.374	238.107	3.071
2017	3.763.478	7.933.001	6.307.762	4.048	252.393	3.685
2018	3.989.287	8.408.981	6.686.228	4.858	267.537	4.422
2019	4.228.644	8.913.520	7.087.402	5.830	283.589	5.307
2020	4.482.363	9.448.331	7.512.646	6.996	300.605	6.368
2021	4.751.305	10.015.231	7.963.405	8.395	318.641	7.642
2022	5.036.383	10.616.145	8.441.209	10.074	337.759	9.170
2023	5.338.566	11.253.114	8.947.682	12.089	358.025	11.004

**Tablo 55:** Çorlu Lojistik Merkez Hızlı Tempolu Gelişme Senaryosu

	Toplam Karayolu Yük (Ton)	Toplam Ağır Taşıt	Denizyolu Yüğü (bin ton)	Konteynır Miktarı (TEU)	Demiryolu Yüğü (Ton)	Havayolu Yüğü (kargo) (Ton)
<b>2018</b>	1.994.644	4.204.491	3.343.114	2.429	133.769	2.211
<b>2019</b>	2.114.322	4.456.760	3.543.701	2.915	141.795	2.653
<b>2020</b>	2.241.182	4.724.166	3.756.323	3.498	150.302	3.184
<b>2021</b>	2.375.652	5.007.616	3.981.702	4.197	159.320	3.821
<b>2022</b>	2.518.192	5.308.073	4.220.604	5.037	168.880	4.585
<b>2023</b>	2.669.283	5.626.557	4.473.841	6.044	179.012	5.502

### 3.6. Girdi Piyasası ve Girdi Fiyatları

Ekonomik değerlendirmeye girdi olan masraf kalemleri şunlardır:

- ☒ Kamulaştırma
- ☒ Hafriyat
- ☒ Kaplama
- ☒ Altyapı
- ☒ Yol Yapım
- ☒ Çevre Güvenlik Kuşağı (Çitleme)
- ☒ Üstyapı maliyetlerinden oluşmaktadır.

Yapılan hesaplamalarda kabul edilen **varsayımlar** şu şekildedir:

- 1) Kamulaştırma, hafriyat, kaplama, altyapı, yol yapım ve çitleme masraf kalemlerinin bir etapta (başlangıç etabında biteceği), üstyapı kalemlerinin 2 etapta gerçekleşeceği varsayılmıştır.
- 2) Yapılan tüm işlemlerde dolar kuru 2,10 TL kabul edilmiştir.
- 3) Kuruluş aşaması hariç, işletme giderlerinin işletme gelirleriyle karşılanacağı varsayılmıştır.
- 4) Lojistik alan olarak belirlenmiş alan üzerinden proje halinde geçen Devlet Demiryollarına ait bir demiryolu hattı olduğundan dolayı, demiryolu hattının TCDD tarafından yapılacağı varsayılmıştır. Dolayısıyla altyapı yatırımlarında demiryolu hattı dikkate alınmamıştır.

### 3.6.1. Kamulaştırma

Kamulaştırma bedellerinin hesaplanmasında, arazi kullanım durumları ve mülkiyet yapısı iki temel husustur. Lojistik alan sınırları içine giren tüm parsellerin mülkiyet durumları Tekirdağ Defterdarlığı'ndan temin edilerek listelenmiştir. Lojistik alan içerisinde kalan hazine parselleri ile ilgili ada, parsel ve yüzölçümü bilgileri aşağıda listelenmiştir.

**Tablo 56:** Lojistik Alan İçerisinde Kalan Hazine Parselleri İle İlgili Ada, Parsel ve Yüzölçüm Bilgileri

Ada	Parsel	Yüzölçümü (m2)
269	4	2.361
269	40	7.923
269	42	4.762
270	41	3.125
270	42	5.409
270	43	3.406
270	45	4.809
270	57	17.849
270	68	3.204
270	79	3.721
270	80	12.282
266	4	4.440
267	1	4.684
267	18	9.087
267	22	26.422
<b>Toplam</b>		113.484

Yer seçiminin Hazine veya kamu kurum ve kuruluşlarına ait arazilerden yapılması halinde, bu araziler, talep edilmesi ve başkaca bir sakıncası bulunmaması durumunda, 29/1/2004 tarihli ve 5084 sayılı Kanunun 2 nci maddesinin (b) bendi kapsamındaki illerde OSB'lere bedelsiz devredilebilir, diğer illerde ise 492 sayılı Harçlar Kanununun 63 üncü maddesinde yer alan harca esas değerleri, üzerinden peşin veya taksitle ödenmek üzere pazarlık usulüyle OSB'lere satılabilir.

Yerel gayrimenkul sektörü temsilcilerinden elde edilen arazi metrekaresi birim fiyatları yardımıyla kamulaştırma bedelleri bulunmuştur. Kamulaştırmanın dönüm(dekar) başına ortalama 40.000 TL (19.048 USD) üzerinden yapılacağı varsayılmıştır.

$$\text{Kamulaştırma Maliyetleri} = 1500 \text{ dekar} \times 19.048 \text{ USD} = 28.572.000 \text{ USD}$$

### 3.6.2. Hafriyat

Hafriyat kalemi serbest kazı, normal kazı ve her iki kazı sonucu ortaya çıkan toprağın nakliyesini içermektedir.

En alt kotu 0 kabul ederek %2 eğimle 1.500 dekar arazinin tamamının tesviyesi yapılmak üzere yapılan hesaplamalarda serbest kazıya göre 2.250.000 m<sup>3</sup> hafriyat toprağı ortaya çıkacağı hesaplanmıştır.

Hafriyat için, 2014 yılı için Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Y.15.001/1A pozlu makine ile yumuşak ve sert toprağın kazılması (serbest kazı) birim fiyatı kullanılmıştır:

$$1\text{m}^3 \text{ kazı} = 3,06 \text{ TL} = 1,46 \text{ USD/m}^3$$

$$2.250.000 \text{ m}^3 \times 1,46 = 3.285.000 \text{ USD serbest kazı ücreti}$$

Nakliye için, 2014 yılı için Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın N.25 kazı ve moloz nakliyesi birim fiyatı kullanılmıştır. Ayrıca, taşıma maliyeti m<sup>3</sup> yerine ton cinsinden hesaplanmış ve 1m<sup>3</sup> yaklaşık olarak 1,6 ton olarak kabul edilmiştir.

$$1\text{m}^3 = 1,6 \text{ ton}$$

$$1 \text{ ton toprağın } 1 \text{ km taşıma değeri: } 2,11 \text{ TL} = 1 \text{ USD}$$

$$1,6 \text{ ton (1m}^3) \text{ toprağın } 1 \text{ km taşıma değeri: } 3,38 \text{ TL} = 1,61 \text{ USD/km}$$

$$2.250.000 \text{ m}^3 \times 1,6 \text{ ton} = 3.600.000 \text{ ton}$$

3.600.000 ton x 1,61 USD/km = 5.796.000 USD (serbest kazı toprağını 1 km mesafeye taşıma)

Ayrıca ilk etapta 440,5 dekar kapalı alan planlandığında, normal kazı (temel kazısı) hesabına göre 88.110 m<sup>3</sup> (440.550 m<sup>2</sup> x 0,20 m) temel toprağı ortaya çıkmaktadır. Burada serbest kazıdan sonra yapılacak temel hafriyatı için 2014 yılı için Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Y.15.001/2B pozlu makine ile her derinlik ve her genişlikte yumuşak ve sert toprak kazılması (derin kazı) birim fiyatı kullanılmıştır.

$$1\text{m}^3 \text{ kazı} = 3,53 \text{ TL} = 1,49 \text{ USD}$$

$$88.110 \text{ m}^3 \times 1,49 \text{ USD} = 131.284 \text{ USD normal kazı ücreti}$$

$$88.110 \text{ m}^3 \times 1,6 = 140.976 \text{ ton}$$

140.976 ton x 1,61 USD = 226.971 USD (normal kazı toprağını 1 km mesafeye taşıma)

$$\text{Kazı Toplam: } 3.285.000 + 131.284 = 3.416.284 \text{ USD}$$

$$\text{Nakliye Toplam: } 5.796.000 + 226.971 = 6.022.971 \text{ USD}$$

$$\text{Toplam Hafriyat} = 3.416.284 + 6.022.971 = 9.439.255 \text{ USD}$$

### 3.6.3. Alanın Kaplama Maliyeti

$$1.500.000 \text{ m}^2 \text{ (Toplam Alan)} - 440.550 \text{ m}^2 \text{ (Temel Alanı)} = 1.059.450 \text{ m}^2$$

$$1.059.450 \text{ m}^2 - 63.000 \text{ m}^2 \text{ (yol alanı)} = 996.450 \text{ m}^2 \text{ (Açık Alan)}$$

$996.450 \text{ m}^2 \times 0,15 \text{ m}$  (kaplama yüksekliği) =  $149.468 \text{ m}^2$  (Kumla kaplanacak açık alan)

2014 yılı için Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın 15.140/5 Poz Nolu Makine ile tuvenan kum çakıl temin edilerek makine ile serpme, sulama, sıkıştırma yapılması birim fiyatı  $10,71 \text{ TL/m}^2$  (5,1 USD)

$$149.468 \text{ m}^2 \times 5,1 \text{ USD} = 762.287 \text{ USD}$$

### 3.6.4. Yol Yapım Maliyeti

Lojistik Köy içerisindeki yolların maliyetinin belirlenmesinde, 1.500 dekar alana ortadan bir ana yol olmak üzere sağ ve sol tarafta lojistik köyü çevreleyecek şekilde planlanan çevre yolu ve yatay 4 ana arter (gidiş-dönüş yol) olmak üzere toplam 9 km olarak planlanmıştır. Karayolları Bölge Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre, bir km yolun birim fiyatı ise 500.000 USD/km olarak alınmıştır.

Toplam Yol Maliyeti =  $9 \text{ km} \times 500.000 \text{ USD/km} = 4.500.000 \text{ USD}$  olarak tespit edilmiştir.

### 3.6.5. Altyapı Maliyeti

Altyapı maliyeti olarak; içme suyu, kanalizasyon sistemi, telefon-internet, elektrik ve yol boyu ağaçlandırma ve peyzaj çalışması için toplam 9 km'lik yol mesafesi dikkate alınarak aynı hattan bu hizmetlerin tamamının yer altından sağlanması için km başına 250.000 USD/km olarak hesaplanmıştır. Buna göre;

Toplam Altyapı Maliyeti =  $9 \text{ km} \times 250.000 \text{ USD/km} = 2.250.000 \text{ USD}$  olarak tespit edilmiştir.

### 3.6.6. Çevre Güvenlik Kuşağı

Çevre güvenlik kuşağının 5.500 m uzunluğunda ve 2,63 metre-tül yüksekliğinde betonarme direkli himaye çiti şeklinde oluşturulması planlanmıştır. Çevre güvenlik kuşağı için, 2014 yılı İller Bankası'nın m-tül fiyatı olan  $75,14 \text{ TL}$  (35,78 USD) alınmıştır.

$$5.500 \text{ m} \times 35,78 \text{ USD} = 196.790 \text{ USD}$$

### 3.6.7. Üstyapı

Lojistik köyler işletme modeli açısından “Organize Lojistik Bölgesi” olarak da nitelendirilebilirler. Köy içinde bölgesel lojistik aktivitelerin bir araya getirildiği birimler bulunmaktadır. Çorlu Lojistik Köyü de içinde şu birimlerin bulunacağı bir yapıda olacaktır:

- ↯ Kapalı Gümrüksüz Depolar
- ↯ Kapalı Gümrüklü Depolar (Antrepolar)
- ↯ Gümrüklü ve Gümrüksüz Soğuk Hava Depoları
- ↯ Tehlikeli Madde Depoları
- ↯ Demiryolu Yük Aktarma Deposu
- ↯ Sebze-Meyve-Çiçek Hali
- ↯ Açık Gümrüklü Alan
- ↯ Konteyner Stok Alanı
- ↯ Kantar Ve Teknik Bina
- ↯ Tamir Bakım Atölyeleri
- ↯ Forwarder Ofisleri
- ↯ Banka Şubeleri
- ↯ Konaklama Tesisleri
- ↯ Akaryakıt İstasyonu
- ↯ Satış Mağazaları
- ↯ Restoran ve Kafeterya
- ↯ Tır-Kamyon Parkı
- ↯ Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler
- ↯ Gümrük Binası
- ↯ Lojistik İşletmeler İçin Ofisler
- ↯ Demiryolu Terminali
- ↯ Giriş Çıkış Kapıları
- ↯ Binek Araç Park Alanları



- ↯ Ring Sefer Park Alanı
- ↯ Teknik Alt Yapı Tesisi
- ↯ Atık Su Arıtma Tesisi
- ↯ Yağmur Suyu Toplama Depoları
- ↯ Çöp Değerlendirme Merkezi
- ↯ Güvenlik
- ↯ Sağlık Birimi
- ↯ PTT
- ↯ Mescit
- ↯ Tuvalet ve Duş Alanı

Lojistik Köy yatırımı için kurulması gerekli tüm birimler, fonksiyonlar ve dünyadaki benzer lojistik köy uygulamaları detaylı olarak incelenmiştir. Her kullanımdan ne kadar olacağı ve her etapta ne oranda büyütüleceği ayrıntılı olarak listelenmiş ve bu birimlere ilişkin inşaat imalat maliyeti, her bir etap için fiyatlandırılmıştır. Metrekare birim fiyatları belirlenirken, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın yayınladığı 2014 yılı için binaların metrekare normal inşaat maliyet bedellerini gösterir cetvelden yararlanılmıştır.

**Etap 1:** Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 72.488.800 USD'dir. 500.000 USD Projelendirme, Müşavirlik ve Denetim, 1.000.000 USD Personel ve İdari Giderler ve 60.000 USD Araç Bedelleri (2 binek Oto ve 1 minibüs) toplandığında, bu etap için tahmini maliyet 73.048.800 USD olarak hesaplanmıştır.

**Etap 2:** Bu etapta hesaplanan tahmini üst yapı maliyeti 62.488.525 USD'dir.

**Tablo 57: Üst Yapı Maliyetleri**

Lojistik Köy Kullanımları	Yapı Cinsi	m2 Maliyeti (TL/m2)	m2 Maliyeti (\$/m2)	adet	Net birim.m2	Başlangıç Net Alan	Brüt Alan Faktörü	Başlangıç Brüt Alan	1. Etap Maliyeti	2. Etap Net Alan	2. Etap Brüt Alan	2. Etap Maliyeti
Kapalı Gümrüklü Depolar	Soğuk Hava Deposu/Çelik/3. Sınıf	383,51	183	10	10.000	100.000	1,5	150.000	18.300.000	100.000	150.000	18.300.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	Soğuk Hava Deposu/Çelik/3. Sınıf	383,51	183	10	10.000	100.000	1,5	150.000	18.300.000	100.000	150.000	18.300.000
Soğuk Hava Deposu	Soğuk Hava Deposu/Çelik/2. Sınıf	525,72	250	4	10.000	40.000	1,5	60.000	10.000.000	40.000	60.000	10.000.000
Tehlikeli Madde Deposu	Fabrika ve İmalathane/Çelik/2. Sınıf	447,69	213	2	5.000	10.000	2,0	20.000	2.130.000	10.000	20.000	2.130.000
Demiryolu Aktarma Deposu	Fabrika ve İmalathane/Çelik/2. Sınıf	447,69	213	1	10.000	10.000	1,5	15.000	2.130.000	5.000	7.500	1.065.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	Soğuk Hava Deposu/Çelik/3. Sınıf	383,51	183	50	600	30.000	1,5	45.000	5.490.000	15.000	22.500	2.745.000
Açık Gümrüklü Alan	Basit Zemin		30	4	5.000	20.000	1,0	20.000	600.000	20.000	20.000	600.000
Konteyner Stok Alanı	Basit Zemin		30	1	50.000	50.000	1,0	50.000	1.500.000	25.000	25.000	750.000
Kantar ve Teknik Bina	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	2.000	2.000	1,5	3.000	392.000	2.000	3.000	392.000
Tamir Bakım atölyeleri	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	4	250	1.000	2,0	2.000	342.000	500	1.000	171.000
Forwarder Ofisleri	İdare Binaları/Çelik/1.Sınıf	942,86	449	50	50	2.500	2,0	5.000	1.122.500	625	1.250	280.625
Banka Şubeleri	Banka-Sigorta Binaları/Çelik/1. Sınıf	1353,91	645	5	100	500	2,0	1.000	322.500	125	250	80.625
Konaklama Tesisi	Otel Binaları/Çelik/Lüks İnşaat	1750,32	833	1	1000 (2 kat)	2.000	2,0	2.000	1.666.000	500	1.000	416.500
Akaryakıt İstasyonu	Benzin İst.Yıkama-Yağlama/Betonarme/1. Sınıf	769,64	366	1	2.000	2.000	1,5	3.000	732.000	2.000	3.000	732.000
Kargo Ofisleri	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	10	200	2.000	2,0	4.000	684.000	1000	2.000	342.000
Satış Mağazaları	Diğer Ticarethane/Çelik/1. Sınıf	1282,49	611	50	50	2.500	2,0	5.000	1.527.500	625	1.250	381.875
Restoran ve Kafeterya	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	1.000	1.000	2,0	2.000	342.000	1.000	2.000	342.000

Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	Basit Zemin		30	1	5.000	5.000	1,0	5.000	150.000	2.500	2.500	75.000
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	İdare Binaları/Çelik/1.Sınıf	942,86	449	1	1.000	1.000	2,0	2.000	449.000	250	500	112.250
Gümrük Ofisi	İdare Binaları/Çelik/1.Sınıf	942,86	449	1	500	500	2,0	1.000	224.500	250	500	112.250
Demir Yolu Terminali	Fabrika ve İmalathane/Betonarme/3. Sınıf	262,66	125	1	30.000	30.000	1,0	30.000	3.750.000	30.000	30.000	3.750.000
Giriş Çıkış Kapıları	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	2	50	100	2,0	200	34.200	0	0	0
Binek Araç Otoparkı	Basit Zemin		30	1	25.000	25.000	1,0	25.000	750.000	12.500	12.500	375.000
Ring Sefer Park Alanı	Basit Zemin		30	1	500	500	1,0	500	15.000	125	125	3.750
Teknik Alt Yapı Tesisi	İdare Binaları/Çelik/1.Sınıf	942,86	449	1	100	100	2,0	200	44.900	100	200	44.900
Atık Su Arıtma	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	500	500	2,0	1.000	171.000	500	1.000	171.000
Yağmur Suyu Toplama Alanı	Soğuk Hava Deposu/Çelik/3. Sınıf	383,51	183	1	500	500	2,0	1.000	91.500	500	1.000	91.500
Çöp Değerlendirme Merkezi	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	500	500	2,0	1.000	171.000	500	1.000	171.000
Güvenlik	İdare Binaları/Çelik/1.Sınıf	942,86	449	1	1.000	1.000	2,0	2.000	449.000	250	500	112.250
Sağlık Birimi	Hastane/Çelik/1.Sınıf	1334,46	635	1	500	500	2,0	1.000	317.500	0	0	0
PTT	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	100	100	2,0	200	34.200	0	0	0
Mescit	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	250	250	2,0	500	85.500	0	0	0
Tuvalet ve Duş Alanı	İdare Binaları/Betonarme/1.Sınıf	717,43	342	1	500	500	2,0	1.000	171.000	500	1.000	171.000
Araçlar (2 Binek Oto ve 1 minibüs)									60.000			20.000
Projelendirme, Müşavirlik ve Denetim									500.000			250.000
Personel ve İdari Giderler									1.000.000			
Toplam						441.550		608.600	74.048.800	371.350	520.575	62.488.525

**Tablo 58:** Toplam Maliyetler

Maliyet Kalemleri	USD
Kamulaştırma	28.572.000
Hafriyat	9.439.255
Kaplama	762.287
Yol Yapım	4.500.000
Altyapı	2.250.000
Çevre Güvenlik Kuşağı	196.790
Üstyapı	Etap1: 73.048.800
	Etap2: 62.488.525
Toplam	181.257.657

### 3.7. Satış Fiyatı ve Koşulları

Lojistik merkezdeki gelir getirici temel faaliyetler ve yardımcı faaliyetlerin net birim m<sup>2</sup> ve dolar cinsinden m<sup>2</sup> kiralama bedellerini belirlemek üzere, Hadımköy, İkitelli, Pendik, Tuzla, Gebze ve Silivri'deki depolar ve lojistik merkezlerdeki fiyatların 2007-2013 yılları arasındaki seyri izlenmiş ve ayrıca yerel paydaşlardan fikir alınmıştır. Bu incelemeler sonucunda lojistik merkezdeki gelir getirici temel faaliyetler ve yardımcı faaliyetler, net birim m<sup>2</sup>'leri ve dolar cinsinden m<sup>2</sup> kiralama bedelleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 59:** Lojistik Merkez Gelir Getirici Alanlar Aylık Kiralama Bedelleri ve M<sup>2</sup>'leri

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m <sup>2</sup> )	Adet	Net birim m <sup>2</sup>
<b>Temel Faaliyetler</b>			
Kapalı Gümrüklü Depolar	3	10	10.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	3	10	10.000
Soğuk Hava Deposu	7,5	4	10.000
Tehlikeli Madde Deposu	5	2	5.000
Demiryolu Aktarma Deposu	3	1	10.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	3	50	600
Açık Gümrüklü Alan	1	4	5.000
Konteyner Stok Alanı	0,5	1	50.000
<b>Yardımcı Faaliyetler</b>			
Kantar ve Teknik Bina		1	2.000
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250
Forwarder Ofisleri	8	50	50
Banka Şubeleri	10	5	100
Konaklama Tesisi	10	1	1000 (2 kat)
Akaryakıt İstasyonu	5	1	2.000
Kargo Ofisleri	8	10	200
Satış Mağazaları	10	50	50
Restoran ve Kafeterya	5	1	1.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	0,2	1	25.000

Lojistik merkezde, kapalı gümrüklü depolar, kapalı gümrüksüz depolar, soğuk hava deposu, tehlikeli madde deposu, demiryolu aktarma deposu, sebze-meyve-çiçek hali, açık gümrüklü alan ve konteyner stok alanı “gelir getirici temel faaliyet alanları” olarak belirlenmiştir. İlk etapta:

- ↯ Kapalı gümrüklü depoların 10 adet ve her birinin net 10.000 m2 olması,
- ↯ Kapalı gümrüksüz depoların 10 adet ve her birinin net 10.000 m2 olması,
- ↯ Soğuk hava depolarının 4 adet ve her birinin 10.000 m2 olması,
- ↯ Tehlikeli madde depolarının 2 adet ve her birinin 5.000 m2 olması,
- ↯ Demiryolu aktarma deposunun 1 adet ve 10.000 m2 olması,
- ↯ Sebze-meyve-çiçek halinin 50 adet ve her birinin 600 m2 olması,
- ↯ Açık gümrüklü alanların 4 adet ve her birinin 5.000 m2 olması,
- ↯ Konteyner stok alanının 1 adet ve 50.000 m2 olması planlanmaktadır.

Yukarıda sıralanan temel faaliyetlerin aylık kiralama bedellerinin aşağıda ifade edildiği şekilde olması öngörülmüştür:

- ↯ Kapalı gümrüklü depoların m2 kiralama bedelinin 3 dolar,
- ↯ Kapalı gümrüksüz depoların m2 kiralama bedelinin 3 dolar,
- ↯ Soğuk hava depolarının m2 kiralama bedelinin 7,5 dolar,
- ↯ Tehlikeli madde depolarının m2 kiralama bedelinin 5 dolar,
- ↯ Demiryolu aktarma deposunun m2 kiralama bedelinin 3 dolar,
- ↯ Sebze-meyve-çiçek halinin m2 kiralama bedelinin 3 dolar,
- ↯ Açık gümrüklü alanların m2 kiralama bedelinin 1 dolar,
- ↯ Konteyner stok alanının m2 kiralama bedelinin 0,5 dolar olması öngörülmüştür.

Lojistik merkezde, kantar, tamir bakım atölyeleri, forwarder ofisleri, banka şubeleri, konaklama tesisi, akaryakıt istasyonu, kargo ofisleri, satış mağazaları, restoran ve kafeterya ve tır-kamyon parkı “gelir getirici yardımcı faaliyet alanları” olarak belirlenmiştir. İlk etapta:

- ↯ Kantar ve teknik binanın 1 adet ve 2.000 m2 olması,
- ↯ Tamir bakım atölyelerinin 4 adet ve her birinin 250 m2 olması,
- ↯ Forwarder ofislerinin 8 adet ve her birinin 50 m2 olması,

- ↯ Banka şubelerinin 5 adet ve her birinin 100 m2 olması,
- ↯ Konaklama tesisinin 1 adet ve 1.000 m2 ve 2 kat olması,
- ↯ Akaryakıt istasyonunun 1 adet ve 2.000 m2 olması,
- ↯ Kargo ofislerinin 10 adet ve her birinin 200 m2 olması,
- ↯ Satış mağazalarının 50 adet ve her birinin 50 m2 olması,
- ↯ Restoran ve kafeteryanın 1 adet ve 1.000 m2 olması,
- ↯ Tır-kamyon parkının 1 adet ve 25.000 m2 olması planlanmaktadır.

Yukarıda sıralanan yardımcı faaliyetlerin aylık kiralama bedellerinin aşağıda ifade edildiği şekilde olması öngörülmüştür:

- ↯ Kantar faaliyet gelirlerinin toplam 11.250 dolar,
- ↯ Tamir bakım atölyelerinin m2 kiralama bedelinin 10 dolar,
- ↯ Forwarder ofislerinin m2 kiralama bedelinin 8 dolar,
- ↯ Banka şubelerinin m2 kiralama bedelinin 10 dolar,
- ↯ Konaklama tesisinin m2 kiralama bedelinin 10 dolar,
- ↯ Akaryakıt istasyonunun m2 kiralama bedelinin 5 dolar,
- ↯ Kargo ofislerinin m2 kiralama bedelinin 8 dolar,
- ↯ Satış mağazalarının m2 kiralama bedelinin 10 dolar,
- ↯ Restoran ve kafeteryanın m2 kiralama bedelinin 5 dolar,
- ↯ Tır-kamyon parkının m2 kiralama bedelinin 0,20 dolar,

### **3.8. Lojistik Köy İçin Öngörülen Satış Projeksiyonları**

Lojistik köyün 2 etapta tamamlanması planlanmaktadır. Her bir etabın 5 yıllık süreler içinde tamamlanması öngörülmüştür. Lojistik merkez içinde yer alan birimlerin her bir etap sonunda ulaşacağı büyüklüğün “5 yıllık artış faktörüne” göre gerçekleşeceği projeksiyon edilmiştir.

Kapalı gümrüklü depoların 1. Etapta tamamlanması öngörülen 100.000 m2 alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 200.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 300.000 dolar olacaktır.

Kapalı gümrüksüz depoların 1. Etapta tamamlanması öngörülen 100.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 200.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 300.000 dolar olacaktır.

Soğuk hava depolarının 1. Etapta tamamlanması öngörülen 40.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 80.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 300.000 dolar olacaktır.

Tehlikeli madde depolarının 1. Etapta tamamlanması öngörülen 10.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 40.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 50.000 dolar olacaktır.

Demiryolu aktarma deposunun 1. Etapta tamamlanması öngörülen 10.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 15.000 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 45.000 dolar olacaktır.

Sebze-meyve-çiçek halinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 30.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 45.000 m<sup>2</sup>'dir Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 135.000 dolar olacaktır.

Açık gümrüklü alanların 1. Etapta tamamlanması öngörülen 20.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 40.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 20.000 dolar olacaktır.

Konteynir stok alanının 1. Etapta tamamlanması öngörülen 50.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 75.000 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 37.500 dolar olacaktır.

Kantar ve teknik binanın 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 4.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 11.250 dolar olacaktır.

Tamir bakım atölyelerinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 1.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 1.500 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 15.000 dolar olacaktır.

Forwarder ofislerinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.500 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %25 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 3.125 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 25.000 dolar olacaktır.

Banka şubelerinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 500 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %25 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 625 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 6.250 dolar olacaktır.

Konaklama tesisinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %25 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 2.500 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 25.000 dolar olacaktır.

Akaryakıt istasyonunun 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 4.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 10.000 dolar olacaktır.

Kargo ofislerinin 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 3.000 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 24.000 dolar olacaktır.

Satış mağazalarının 1. Etapta tamamlanması öngörülen 2.500 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %25 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 3.125 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 31.150 dolar olacaktır.

Restoran ve kafeteryanın 1. Etapta tamamlanması öngörülen 1.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %100 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması öngörülen alan 2.000 m<sup>2</sup>'dir. Her bir etapta tamamlanan alanlardan elde edilecek kira geliri 5.000 dolar olacaktır.

Tır-kamyon parkının 1. Etapta tamamlanması öngörülen 25.000 m<sup>2</sup> alan büyüklüğünün, ikinci etapta %50 artacağı öngörülmüştür. Etaplar sonunda tamamlanması



öngörülen alan 37.500 m<sup>2</sup>'dir. Etaplar sonunda elde edilecek kira gelirleri 7.500 dolar olacaktır.

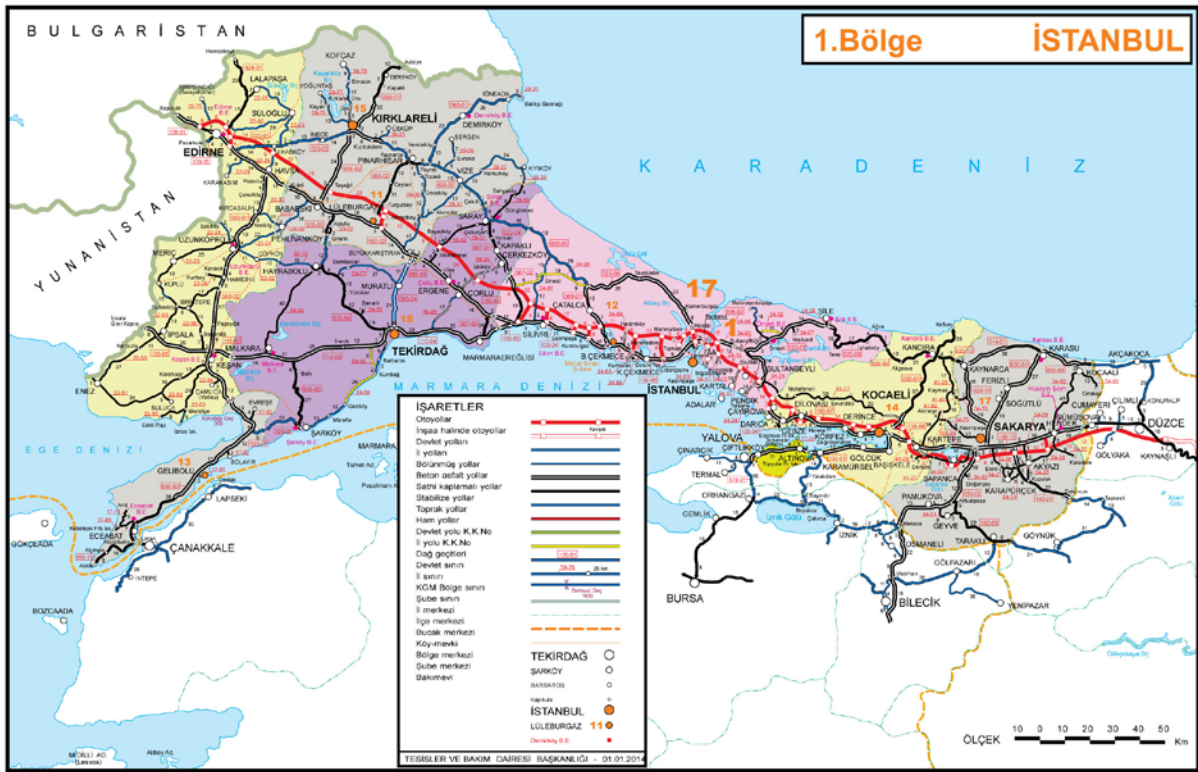
**Tablo 60:** Lojistik Köy İçin Öngörülen Satış Projeksiyonları

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m <sup>2</sup> )	adet	Net birim m <sup>2</sup>	Başlangıç net alan	5 Yıllık artış faktörü	1. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	2. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	Etaplar Sonunda Net Alan Büyüklükleri	1. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	2. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri
Kapalı Gümrüklü Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Soğuk Hava Deposu	7,5	4	10.000	40.000	1	40.000	40.000	80.000	300.000	300.000
Tehlikeli Madde Deposu	5	2	5.000	10.000	1	10.000	10.000	20.000	50.000	50.000
Demiryolu Aktarma Deposu	3	1	10.000	10.000	0,5	10.000	5.000	15.000	30.000	15.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	3	50	600	30.000	0,5	30.000	15.000	45.000	90.000	45.000
Açık Gümrüklü Alan	1	4	5.000	20.000	1	20.000	20.000	40.000	20.000	20.000
Konteyner Stok Alanı	0,5	1	50.000	50.000	0,5	50.000	25.000	75.000	25.000	12.500
Kantar ve Teknik Bina		1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	11.250	11.250
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250	1.000	0,5	1.000	500	1.500	10.000	5.000
Forwarder Ofisleri	8	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	20.000	5.000
Banka Şubeleri	10	5	100	500	0,25	500	125	625	5.000	1.250
Konaklama Tesisi	10	1	1000 (2 kat)	2.000	0,25	2.000	500	2.500	20.000	5.000
Akaryakıt İstasyonu	5	1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	10.000	10.000
Kargo Ofisleri	8	10	200	2.000	0,5	2.000	1.000	3.000	16.000	8.000
Satış Mağazaları	10	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	25.000	6.250
Restoran ve Kafeterya	5	1	1.000	1.000	1	1.000	1.000	2.000	5.000	5.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	0,2	1	25.000	25.000	0,5	25.000	12.500	37.500	5.000	2.500

#### 4. TEKNİK İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

#### 4.1. Kuruluş Yeri

Trakya Bölgesi gelişmiş karayolu ve demiryolu ağı, limanları, havaalanı ve stratejik konumu ile güçlü bir ulaşım altyapısına sahip, erişilebilirliği yüksek bir bölgedir. Bölge içindeki ana akslar, sanayi bölgeleri ve limanlar arasındaki bağlantılar otoyol ve bölünmüş yollar ile sağlanmaktadır. Tekirdağ'da bulunan Akport Limanı'nın demiryolu hattı ile bağlantısı tamamlanmıştır. Yapımı devam eden Asyaport Limanı ile de demiryolu bağlantısı kurulması planlanmıştır. Asya- Avrupa arasındaki yük trafiği Kocaeli- Tekirdağ ve Bursa- Tekirdağ arasında tren-feri seferleri ile kısa süre içerisinde sağlanmaya başlayacaktır. Yapımı devam eden İstanbul-Halkalı hızlı tren ve İstanbul-Çanakkale otoyol projelerinin hayata geçmesiyle bölgenin ulaşım altyapısı daha da güçlenecektir.

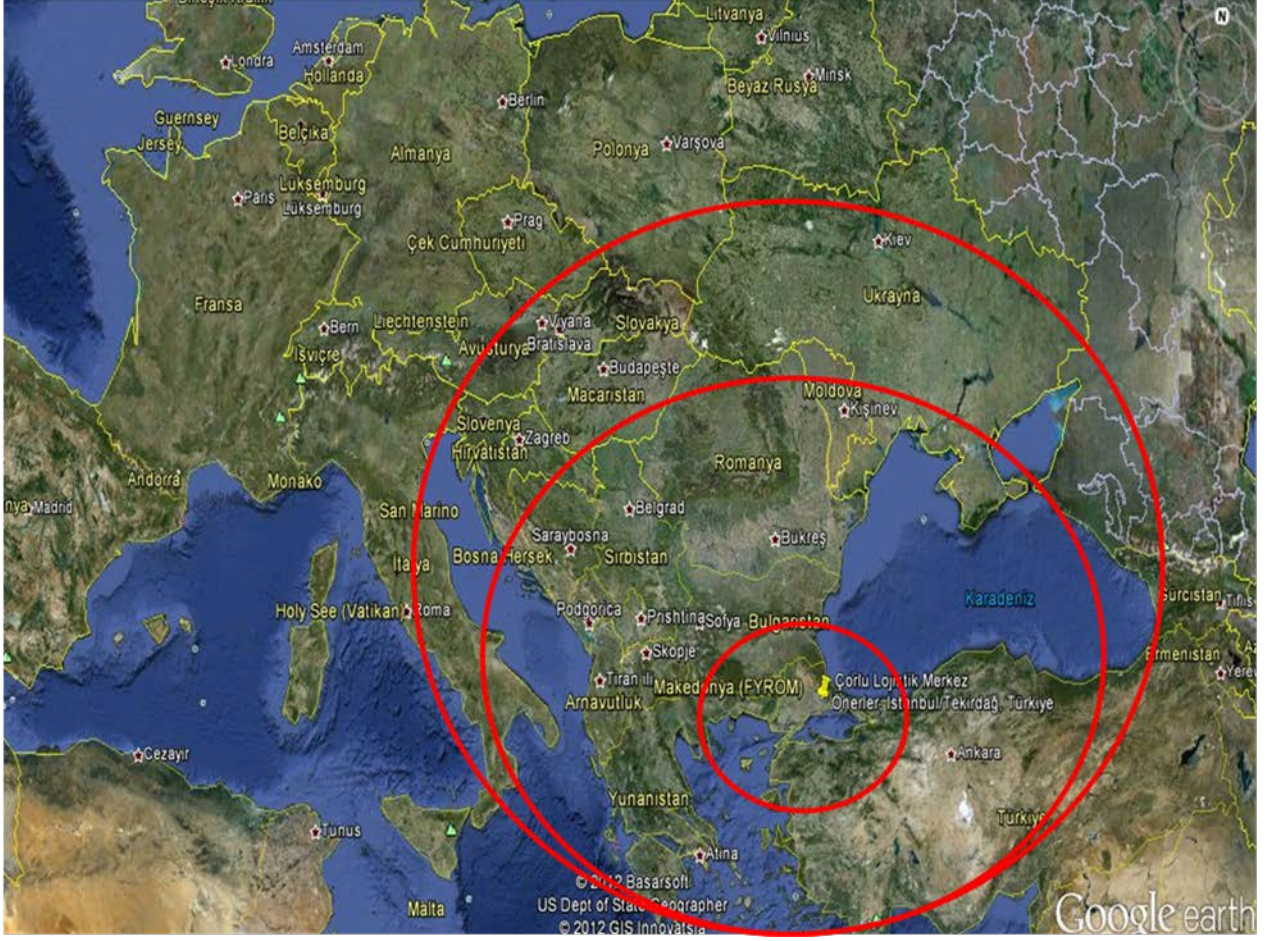


**Şekil 13:** Trakya TR21 Bölgesi Ulaşım Haritası

**Kaynak:** Karayolları Genel Müdürlüğü, TR21 Bölgesi, 25.06.2014 tarihinde <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Haritalar/b1.jpg> adresinden erişilmiştir.

Coğrafi konumu ve güçlü ulaştırma altyapısı ile Trakya Bölgesi lojistik üs olabilme niteliklerine sahiptir. Bölge, gerek Avrupa-Asya arasında bir köprü işlevi görme, gerekse İstanbul'a yakınlık gibi özelliklerinin etkin bir şekilde kullanabilmektedir. Ayrıca, ülke dış ticaretinde Avrupa ülkelerinin önemli bir paya sahip olması, Trakya Bölgesi'nin stratejik konumunu güçlendirmektedir. Bölgenin lojistik üs olması yolunda avantaj sağlayan bir diğer

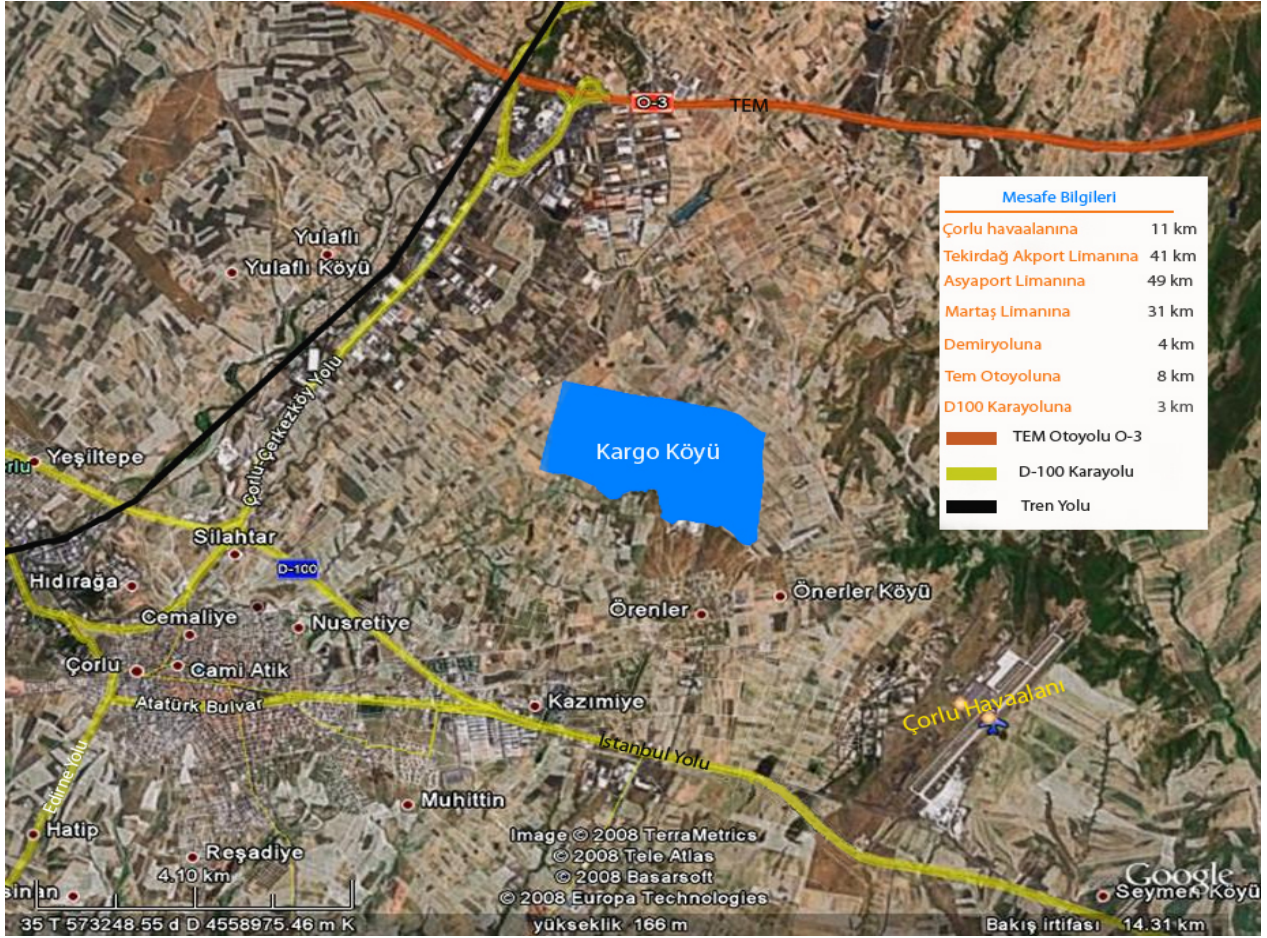
unsur ise mevcut demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu altyapısının intermodal taşımacılık sistemlerine uygunluğudur.



**Şekil 14:** Tekirdağ İli Çorlu İlçesi Lojistik Merkez

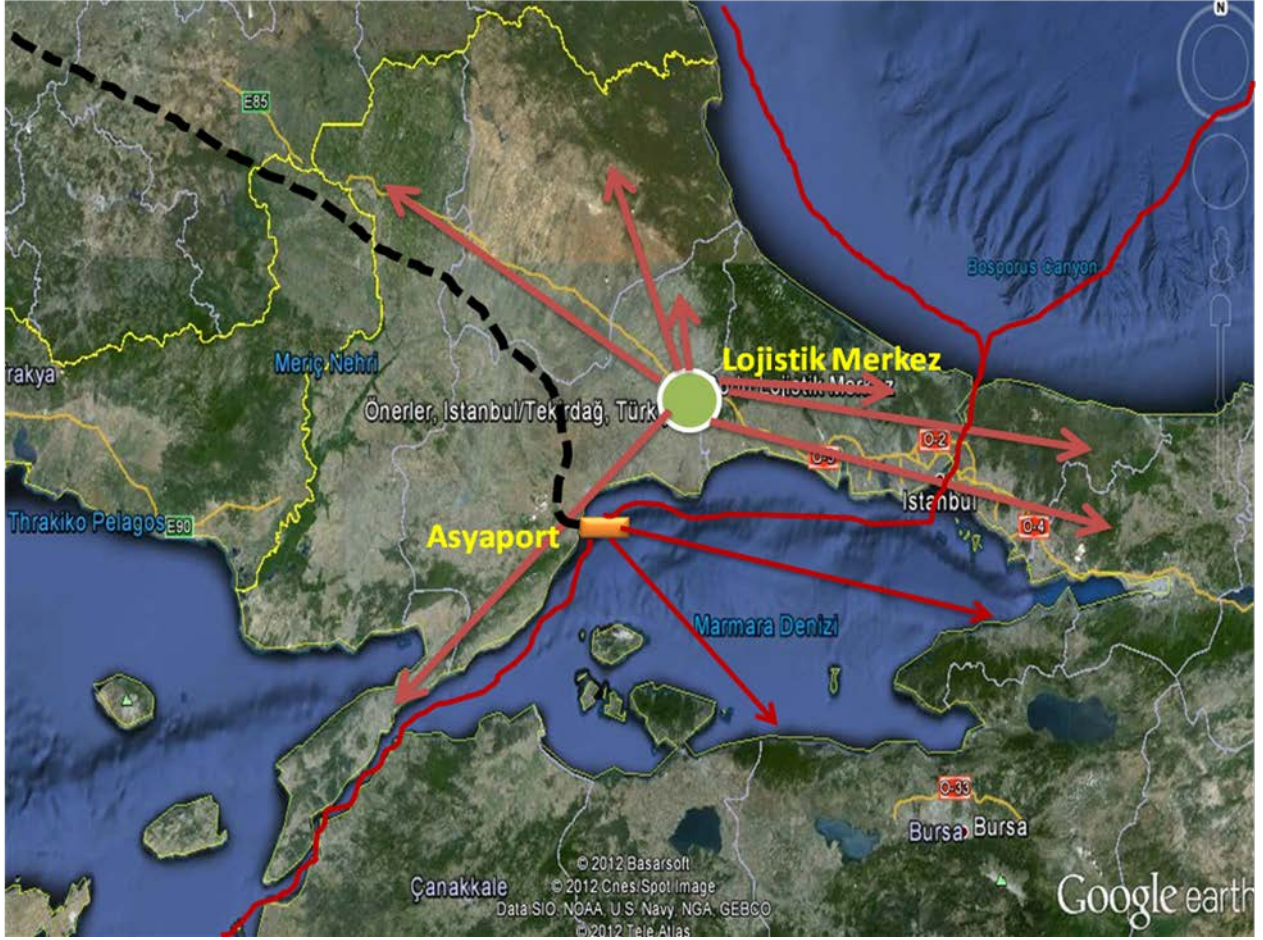
Tekirdağ ilinde 5 adet lojistik alan belirlenmiş ve bu alanların güçlü ulaşım aksları ile erişiminin sağlanması öngörülmüştür. Bunlar; Çerkezköy Lojistik Alanı, Barbaros-Kumbağ Lojistik Alanı, Merkez 100.Yıl Mahallesi Mengen Mevkiindeki Lojistik Alanı, Muratlı Yukarısirt Osman Geçidi Mevkiindeki Lojistik Alanı ve Son Olarak da Çorlu Mühendislik Fakültesi Arkasındaki Lojistik Alanıdır.

Proje ile önerilen lojistik alanlardan birisi Çorlu ilçesinde bulunan lojistik merkezidir. Söz konusu alan Tekirdağ ili Çorlu ilçesinde 1/100.000 ve 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planlarında ve Çorlu Belediyesi İmar planlarında Lojistik Köyü olarak planlanmıştır. Çorlu ilçesinde bulunan Mühendislik Fakültesinin Doğu tarafında bulunan D100 karayoluna 3 km mesafede yer almaktadır. Ayrıca Çerkezköy yoluna da yaklaşık aynı mesafededir. Çorlu ilçesinde D100 ve Velimeşe yolları kesiminde 150 hektarlık lojistik alanı belirlenmiştir. Söz konusu lojistik merkezin kuruluş alanının bir bölümünün TOKİ'ye ait olması ve alan çevresinde hazineye ait arazilerin bulunması, lojistik merkezin ileride gereken kapasite genişlemesine olanak sağlaması açısından seçilmiştir.



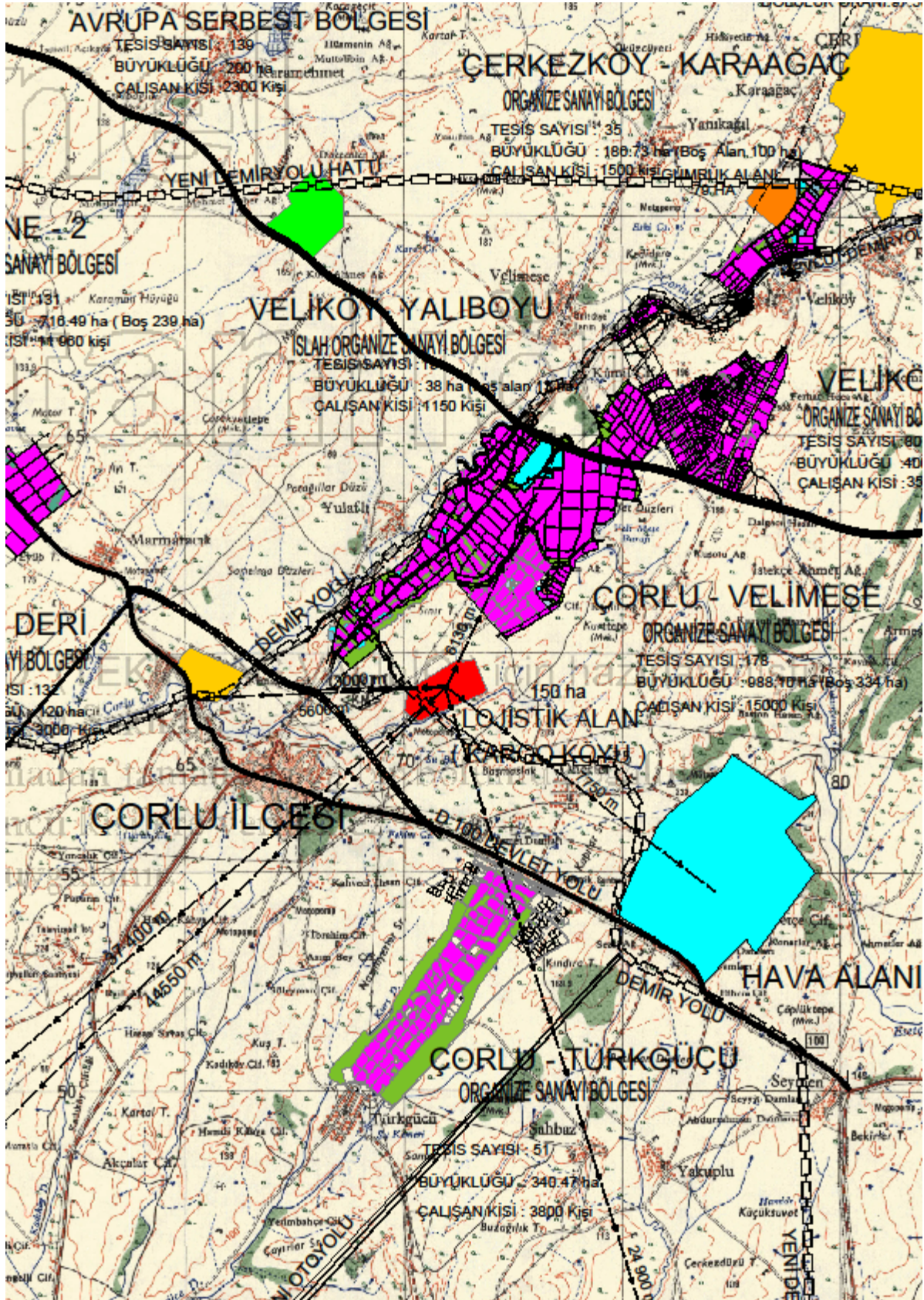
**Şekil 15:** Tekirdağ İli Çorlu İlçesi Lojistik Merkezi

Öneri Çorlu Lojistik Merkez alanı hem havaalanına ve demiryoluna hem de TEM otoyoluna çok yakındır. Demiryoluna yaklaşık 4 km, TEM otoyoluna 8 km mesafededir. Alanın Çorlu havaalanına olan 11 km'lik mesafesi yol çalışmaları tamamlandığında yaklaşık beş km'ye düşecektir. Söz konusu alanın bir başka avantajlı tarafı da Tekirdağ il merkezi ile 36, İstanbul ile 106, Edirne ile 130, Çanakkale ile 230 km'lik bir mesafede olmasıdır. Yine demiryolu açısından bakıldığında Tekirdağ, 60 km'lik bir demiryoluna sahiptir. Akport limanının demiryolu bağlantısının yapılmış olması ise diğer önemli bir ulaşım avantajıdır. Ayrıca, söz konusu alan Martaş Limanına 31 km, Akport Limanına 41 km ve halen yapımı devam eden Asyaport Limanına 49 km mesafededir.



**Şekil 16:** Çorlu Lojistik Merkezinin Ulaşım Akslarına Yakınlığı

Çorlu, Türkiye'nin en büyük 15. ekonomisini temsil etmektedir. Tekirdağ'daki 1300'ün üzerindeki sanayi kuruluşunun önemli bir bölümü Çorlu'da konuşlanmış durumdadır. Tekirdağ'da halihazırda 4 adet organize sanayi bölgesi ve 1 adet serbest bölge faaliyet göstermektedir. Ayrıca başvuru süreci yapılmış 8 adet ıslah OSB'nin hayata geçmesi ile birlikte Tekirdağ genelinde 12 OSB, lojistik merkeze oldukça yakın konumda olacaktır. Tekirdağ'da bulunan bazı sektörlerdeki üretimin Türkiye üretimindeki paylarına bakıldığında, tekstilde ve rafine yağda %15, beyaz eşya ve kağıtta %40, deri sanayide %42, margarinde %45, alkollü içkilerde %50'lere varan bir üretim altyapısına sahip olduğu görülmektedir.



Şekil 17: Tekirdağ OSB'lerin Lojistik Merkezi Olan Yakınlığı

Genel olarak baktığımızda Çorlu Lojistik Merkezi ile ilgili potansiyeller şu şekildedir:

- 1) Mevcut Çorlu Havaalanına çok yakın konumda bulunması
- 2) Tekirdağ ili Süleymanpaşa ve Marmara Ereğlisi ilçelerindeki limanlara yakınlığı
- 3) Karayolları ana ulaşım arterlerinin (otoyol ve birinci derece yollar) yanında yer alması
- 4) Mevcut Demiryoluna ve Hızlı Tren Hattına yakın mesafede olması
- 5) Çorlu Sanayi alanlarına ve Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesine yakınlığı
- 6) Çerkezköy Gümrük alanına yakın bölgede konumlanması
- 7) Avrupa Serbest Bölgesine yakınlığı
- 8) Asya-Avrupa geçiş yolu üzerinde bulunması

Mevcut potansiyellerin yanında bölgenin genel durumundan kaynaklı sorunlar da mevcuttur:

- 1) Aşırı yer altı suyu çekim alanı ve yer altı suyu beleme alanı içinde yer alması
- 2) Mevcut sanayi alanları ile yerleşimlere aşırı baskı uygulayacağı ve dolayısıyla plan raporlarında bahsedildiği üzere tarım alanlarına olumsuz etkisi olacağı öngörüsünün varlığı
- 3) Oluşacak nüfus artışı, donatı ihtiyacı, ilçe yayılma alanlarının azlığı ve nüfus ve şehirleşme baskısının tolere edilebilme oranının az olması

#### **4.2. Teknoloji**

Çorlu Lojistik Merkezi; lojistik ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren kamu kurumları ve özel şirketlere kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığı modlarına etkin bağlantı sağlayan entegre taşımacılık çözümleri sunmaktadır.

Bu bağlamda, Çorlu Lojistik Merkezi yükleme ve boşaltma sistemlerinin bulunduğu, açık ve kapalı depolama ile soğuk hava ve tehlikeli madde depolama olanaklarının sağlandığı, kantar, yük bölme-birleştirme, paketleme ve bakım-onarım hizmetlerinin sunulduğu modern ve teknolojik bir merkez olarak planlanmaktadır. Bakım-onarım hizmetleri kapsamında, her türlü teknolojik yeniliklerden yararlanılabilecek tamirhane kurulması planlanmakta, böylece ulaşım araçlarının bakım ve onarım için lojistik merkezden ayrılmasına gerek kalmayacaktır.

Ayrıca çalışan personelin barınma, beslenme vb ihtiyaçlarının karşılanması dikkate alınmış olup, gerekli altyapı sistemleri de oluşturulacaktır. Oluşturulacak olan altyapı sistemleri Çorlu belediyesinin kanalizasyon sistemine bağlanacak ve böylece su ve kanalizasyondan ortaya çıkacak atık sular arıtma sonrası kolaylıkla bertaraf edilebilecektir.

Çorlu Lojistik Merkezi, mal ve hizmetlerin toplama ve dağıtım işlemlerinin güvenli, hızlı, düşük maliyetli, etkin bir şekilde çeşitli işletmelerce gerçekleştirildiği, çevreci depolama ve aktarma alanı, altyapısı ve donanımına sahip ulusal ve uluslararası düzeyde taşımacılık ve lojistik ile ilgili tüm faaliyetlerin yürütüldüğü bir nokta olarak işlev görecektir.

Çorlu Lojistik Merkezde yer alması planlanan tesisler; gelir getirici ve destekleyici olmak üzere iki gruptan oluşacak şekilde yatırım planlarına eklenmiştir. Kapalı ve açık gümrüksüz ve gümrüklü depolar, konteyner stok alanları, soğuk hava ve tehlikeli madde depoları, kantar ve tamir bakım atölyeleri ile sosyal ve idari birimler, vb. merkezin alt ve üst yapı hizmetlerini vermesinde, modern lojistik ve taşımacılık hizmetleri sunulmasında ve sürdürülebilir yönetim anlayışı kapsamında gelir getirici tesisler olarak öngörülmektedir. Ayrıca bu tesis ve hizmetlerin etkin ve verimli şekilde sürdürülebilmesinde PTT, gümrük ofisleri, arıtma tesisleri, idari alanlar ve ulaşım altyapı ve hizmetleri gibi destekleyici tesislerin inşası da planlanmaktadır.

**Tablo 61:** Çorlu Lojistik Merkezde Yer Alması Planlanan Tesisler

<b>Gelir Getirici Tesisler</b>	<b>Destekleyici Tesisler</b>
Kapalı gümrüksüz depolar	Yönetim binası ve sosyal tesisler
Kapalı gümrüklü depolar (Antrepolar)	Gümrük binası
Gümrüklü ve gümrüksüz soğuk hava depoları	Lojistik işletmeler için ofisler
Tehlikeli madde depoları	Demiryolu terminali
Demiryolu yük aktarma deposu	Giriş-çıkış kapıları
Sebze, meyve ve çiçek hali	Binek araç park alanları
Açık gümrüklü alan	Ring sefer park alanı
Konteyner stok alanı	Teknik altyapı tesisi
Kantar ve teknik bina	Atık su arıtma tesisi
Tamir bakım atölyeleri	Yağmur suyu toplama depoları
Forwarder ofisleri	Çöp değerlendirme merkezi
Banka şubeleri	Güvenlik
Konaklama tesisleri	Sağlık birimi
Akaryakıt istasyonu	PTT
Satış mağazaları	Mescid
Restoran ve kafeterya	Tuvalet ve duş alanı
Tır-kamyon parkı	



**Kapalı Gümrüklü Depolar (Antrepolar):** Yurtdışından gelen, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın veya izin verildiği durumlarda ihraç eşyasının konulduğu depolardır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım modlarına yakınlığıyla avantaj sağlayan Çorlu Lojistik Merkezde ilk etapta inşa edilecek 10 adet 10.000m<sup>2</sup>'lik kapalı gümrüklü depo alanı, 2. etabın da tamamlanmasıyla 200.000m<sup>2</sup>'yi bulacaktır. Her türlü yükün depolanmasına imkan sağlayacak modern ve teknolojik bu antrepolardan metrekare başına 3\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Kapalı Gümrüksüz Depolar:** Bulunduğu konumu itibariyle, Güney Marmara ve İstanbul ile Trakya'yı birbirine bağlayan ana ulaşım akslarının kesiştiği noktada bulunan Çorlu Lojistik Merkezi, yurtiçi toplama ve dağıtma veya toplama, aktarma ve dağıtım süreçlerinin gerçekleştirileceği depolardan oluşacaktır. İlk etapta inşa edilecek 10 adet 10.000m<sup>2</sup>'lik kapalı gümrüklü depo alanı, 2. etabın da tamamlanmasıyla 200.000m<sup>2</sup>'yi bulacaktır. Her türlü yükün depolanmasına imkan sağlayacak modern ve teknolojik bu antrepolardan metrekare başına 3\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Soğuk Hava Deposu:** Yurtiçinden ve çeşitli ülkelerden gelen öncelikle gıda ürünleri ve türevleri olmak üzere depolandığı, soğuk sisteme sahip bu depolarda hem toplama hem de dağıtım işlemleri yapılmaktadır. Soğuk depolar, ürünlerin doğallık ve tazeliklerinin uzun süre korunmasını sağlamanın yanında hijyenik ortamda saklanmasını sağlamaktadır. İlk etapta inşa edilecek 4 adet 10.000m<sup>2</sup>'lik soğuk hava depo alanı, 2. etabın da tamamlanmasıyla 80.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 7,5\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Tehlikeli Madde Deposu:** Yurtiçinden ve çeşitli ülkelerden gelen patlayıcı maddeler, parlayıcı ve patlayıcı gazlar, yanıcı sıvılar, yanıcı katı maddeler, oksitleyici maddeler, zehirli ve iğrendirici maddeler, radyoaktif maddeler, dağlayıcı maddeler vb içeren özellikle kimyasal ve tıbbi malzemelerin depolandığı tam teçhizatlı depolama alanlarından oluşması planlanmaktadır. İlk etapta inşa edilecek 2 adet 5.000m<sup>2</sup>'lik tehlikeli madde depo alanı, 2. etabın da tamamlanmasıyla 20.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 5\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Demiryolu Aktarma Deposu:** Çorlu Lojistik Merkezi, Çorlu ve Çerkezköy bölgesi içerisinde demiryolu lojistik terminali işlevini görerek, İstanbul Sirkeci'den başlayan ve Edirne ili sınırlarında Kapıkule Hudut Kapısı ile Bulgaristan üzerinden, Pazarkule ve İpsala Hudut Kapıları ile Yunanistan üzerinden Avrupa'ya bağlantı sağlamaktadır. Konteynırlarla gelen her türlü katı, sıvı ve gaz maddenin yüklendiği ve/veya boşaltıldığı yani elleçleme yapıldığı depolardır. İlk etapta inşa edilecek 1 adet 10.000m<sup>2</sup>'lik demiryolu aktarma depo alanı, 2.

etabın da tamamlanmasıyla 15.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 3\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Sebze, Meyve ve Çiçek Hali:** Tekirdağ ilinin tüm ilçelerine hizmet verecek şekilde planlanan bu halde; ananas, kivi vb. yurtdışından ithal edilen ve Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden gelen meyve ve sebzelerin toplandığı, depolandığı ve pazarlandığı hallerdir. Ayrıca Tekirdağ ili ve ilçelerinin çiçek ihtiyacının karşılandığı, gelecekte üretilmesi planlanan çiçeklerin açık arttırma usulü satıldığı bu haller; ilk etapta 50 adet 600m<sup>2</sup>'lik alanlardan oluşacak, 2. etabın da tamamlanmasıyla 45.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 3\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Açık Gümrüklü Alan:** İlk etapta 4 adet 5.000m<sup>2</sup>'lik alanlardan oluşacak, 2. etabın da tamamlanmasıyla 40.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 1\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Konteyner Stok Alanı:** İlk etapta 1 adet 50.000m<sup>2</sup>'lik alanlardan oluşacak, 2. etabın da tamamlanmasıyla 75.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu depolardan metrekare başına 0,5\$ kira geliri elde edilmesi planlanmaktadır.

**Kantar ve Teknik Bina:** Büyük ölçekli yüklerin Çorlu Lojistik Merkeze geldiğinde veya buradan gönderilmeden önce tartıldığı, TIR ve büyük araçların da tartılabildiği alan olarak planlanmıştır. İlk etapta 1 adet 2.000m<sup>2</sup>'lik alanlardan oluşacak, 2. etabın da tamamlanmasıyla 4.000m<sup>2</sup>'yi bulacak olup, bu hizmetten yıllık ortama 4.000\$ gelir elde edilmesi planlanmaktadır.

### 4.3. Toplam Üretim Kapasitesi

1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı ile 1/25.000 ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planlarında işaretlenmiş Çorlu ilçesinde yer alan lojistik alanın büyüklüğü 150 hektardır.

Projenin üstyapı inşaatlarının ilk etabının kapladığı net alan 441.550 m<sup>2</sup> iken, ikinci etabının kapladığı net alan ise 371.350 m<sup>2</sup>'dir. Üstyapı inşaatlarının kapladığı brüt alanı bulabilmek için, net alanlar brüt alan faktörü ile çarpılmıştır. Projenin 1. Etabına ilişkin üst yapı inşaatlarının kapladığı brüt alan 608.600 m<sup>2</sup> ve 2. Etabına ilişkin üst yapı inşaatlarının kapladığı brüt alan 520.375 m<sup>2</sup> olarak hesap edilmiştir. Böylece projenin tüm etaplarına ilişkin üst yapı inşaatlarına ilişkin toplam brüt alan 1.128.975 m<sup>2</sup> olarak hesaplanmıştır. Geriye kalan 371.025 m<sup>2</sup>'lik alan ise altyapı ve yollar, çevre güvenlik kuşağı ve yeşil alanlar gibi çeşitli donatı alanlarına ayrılmıştır.

**Tablo 62: Toplam Üretim Kapasitesi**

Lojistik Köy Kullanımları	Adet	Net birim.m2	Başlangıç Net Alan	Brüt Alan Faktörü	Başlangıç Brüt Alan	2. Etap Net Alan	2. Etap Brüt Alan
Kapalı Gümrüklü Depolar	10	10.000	100.000	1,5	150.000	100.000	150.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	10	10.000	100.000	1,5	150.000	100.000	150.000
Soğuk Hava Deposu	4	10.000	40.000	1,5	60.000	40.000	60.000
Tehlikeli Madde Deposu	2	5.000	10.000	2,0	20.000	10.000	20.000
Demiryolu Aktarma Deposu	1	10.000	10.000	1,5	15.000	5.000	7.500
Sebze Meyve Çiçek Hali	50	600	30.000	1,5	45.000	15.000	22.500
Açık Gümrüklü Alan	4	5.000	20.000	1,0	20.000	20.000	20.000
Konteyner Stok Alanı	1	50.000	50.000	1,0	50.000	25.000	25.000
Kantar ve Teknik Bina	1	2.000	2.000	1,5	3.000	2.000	3.000
Tamir Bakım atölyeleri	4	250	1.000	2,0	2.000	500	1.000
Forwarder Ofisleri	50	50	2.500	2,0	5.000	625	1.250
Banka Şubeleri	5	100	500	2,0	1.000	125	250
Konaklama Tesisi	1	1000 (2 kat)	2.000	2,0	2.000	500	1.000
Akaryakıt İstasyonu	1	2.000	2.000	1,5	3.000	2.000	3.000
Kargo Ofisleri	10	200	2.000	2,0	4.000	1000	2.000
Satış Mağazaları	50	50	2.500	2,0	5.000	625	1.250
Restoran ve Kafeterya	1	1.000	1.000	2,0	2.000	1.000	2.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	1	5.000	5.000	1,0	5.000	2.500	2.500
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	1	1.000	1.000	2,0	2.000	250	500
Gümrük Ofisi	1	500	500	2,0	1.000	250	500
Demir Yolu Terminali	1	30.000	30.000	1,0	30.000	30.000	30.000
Giriş Çıkış Kapıları	2	50	100	2,0	200	0	0
Binek Araç Otoparkı	1	25.000	25.000	1,0	25.000	12.500	12.500
Ring Sefer Park Alanı	1	500	500	1,0	500	125	125
Teknik Alt Yapı Tesisi	1	100	100	2,0	200	100	200
Atık Su Arıtma	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Yağmur Suyu Toplama Alanı	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Çöp Değerlendirme Merkezi	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Güvenlik	1	1.000	1.000	2,0	2.000	250	500
Sağlık Birimi	1	500	500	2,0	1.000	0	0
PTT	1	100	100	2,0	200	0	0
Mescit	1	250	250	2,0	500	0	0
Tuvalet ve Duş Alanı	1	500	500	2,0	1.000	500	1.000
Toplam			441.550		608.600	371.350	520.375

**Tablo 63:** Proje Alanının Dağılımı

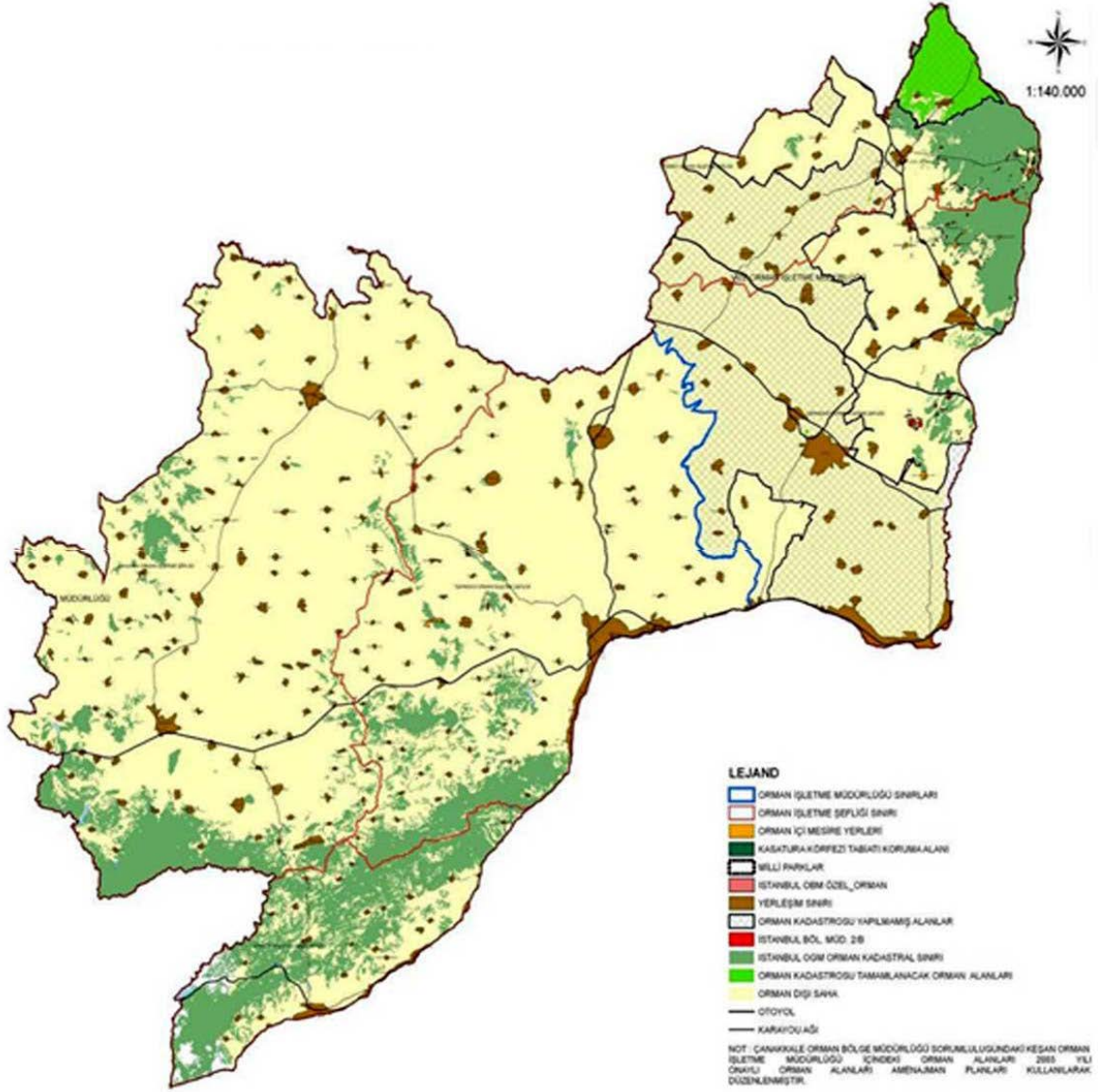
Alanın Niteliği	Brüt Alan (m <sup>2</sup> )
1. Etap Üstyapı	608.600
2. Etap Üstyapı	520.375
Altyapı, Yollar, Çevre Güvenlik Kuşağı, Yeşil Alanlar ve Benzeri Donatılar	371.025
Toplam	1.500.000

#### 4.4. Çevresel Etki, Değerlendirmesi ve Yönetimi

Planlanan lojistik alan Tekirdağ ili Çorlu ilçesinin kuzeyinde Çerkezköy yolu üzerinin doğusunda kalmaktadır. Çorlu Mühendislik Fakültesi ve Kredi Yurtlar Kurumu öğrenci yurdunun arkasında kalan bölge düz ve derin arazi yapısına sahiptir.

Hizmet, sanayi ve ticaret sektörleri açısından İstanbul Metropolü ile en çok ilişkisi bulunan Çorlu ve Çerkezköy yerleşimlerinin yakın çevresindeki orman alanları da oldukça sınırlıdır. Çorlu yerleşiminin İstanbul yönünde büyüme göstermesi nedeni ile orman alanları bu bölgelerde sadece rekreasyon aktivitesine yönelik kullanılmaktadır. Ancak Çorlu ve Çerkezköy yerleşimlerinin Trakya Alt Bölgesi'nin kırsal yörelerinden göç alması ve nüfusun artması nedeniyle, yeni rekreasyon alanlarına ileriki yıllarda ihtiyaç olacaktır. Bölgenin ormanlık alanlarının azlığı ve toprağın üst tabakasında kısmen rüzgar ve yağış kaynaklı kaynaklanan hafif orta yüzey erozyonu hissedilmektedir.

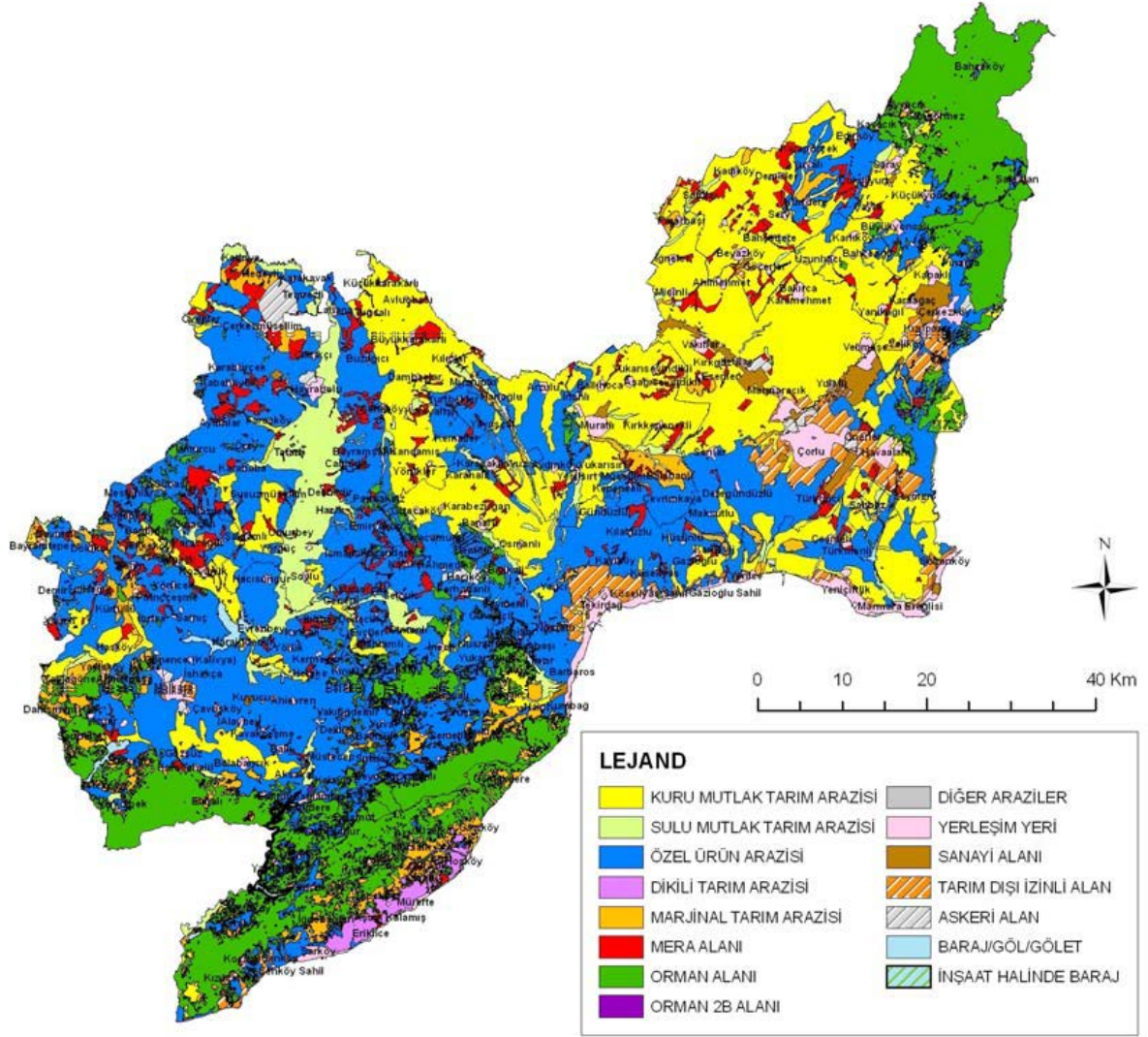
İl arazilerinin erozyon özellikleri, AKK sınıflarına uyumlu olduğu görülmüş ve bu nedenle (1.ve 2. derece) düşük erozyon derecelerinin il arazilerinin çoğunluğunu kapsadığı görülmüştür. Erozyona neden olan en önemli doğal etmenlerden birisini arazi eğimi oluşturmaktadır. Sadece erozyon açısından değil işlemeli tarıma olumsuz etkisi nedeniyle eğimli arazilerin çok olması tarımsal üretimin düşmesine de neden olmaktadır. Ancak, Tekirdağ ilinin yüksek tarımsal potansiyeline uyumlu olarak, arazi eğimleri düşük ve tarımsal üretim için oldukça uygundur. İl arazi varlığının yaklaşık %70'lık bölümünün %6'dan daha az bir eğime sahip olduğu belirlenmiştir.



**Şekil 18:** Tekirdağ İli Orman Alanları

**Kaynak:** 1/25.000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzenleme Planı, Plan Analitik Raporu, 2010

Toprak yapısı; Pliosen killi tınlı tekstür sınıfında çökeller olmasına rağmen bazı bölgelerde kırmızı toprak yapısına sahip olup verimli bir arazi özelliği göstermektedir. Çorlu Lojistik Merkezinin yakınında bulunan arazilerde ve bu bölgedeki diğer alanda kuru tarım ve az da olsa meyvecilik yapılmaktadır. Tarımsal üretim olarak genelde buğday üretimi yapılmasına rağmen ayçiçeği münavebesi de uygulanmaktadır.



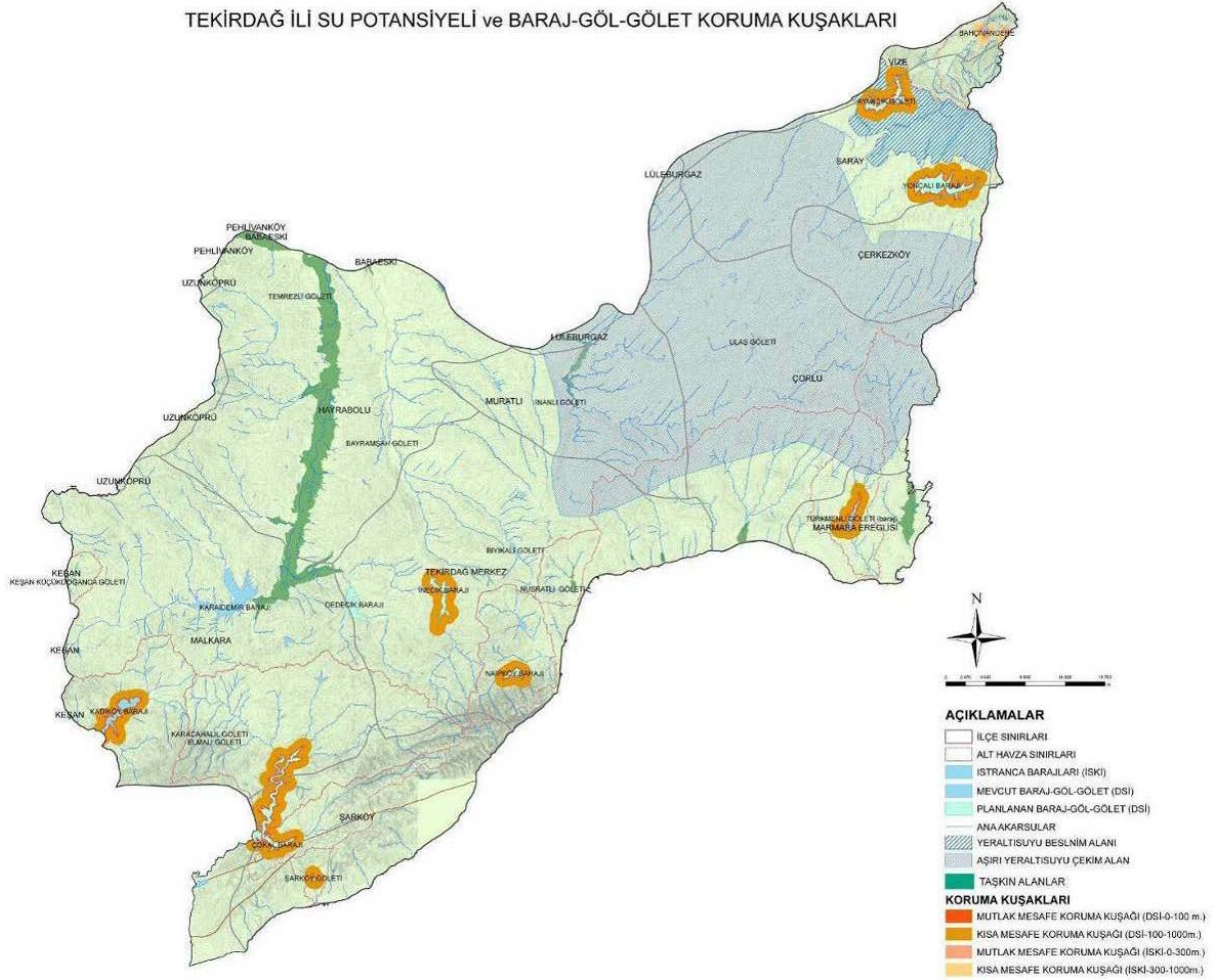
**Şekil 19:** Tekirdağ İli Arazi Sınıflandırması

**Kaynak:** 1/25.000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzenleme Planı, Plan Analitik Raporu, 2010

Tekirdağ ili arazilerinin kullanım kabiliyet sınıfları incelendiğinde, yaklaşık %54'lük bir bölümünün I. ve II. sınıf verimli arazilerden oluştuğu görülmektedir. Bölge düzeyinde ekonomik ölçüde ürün alınabilir III. ve IV. sınıf arazilerin toplamı ise, il arazi varlığının yaklaşık %36'lık bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu durum, il arazilerinin yaklaşık %90'nının tarımsal üretime uygun arazilerden oluştuğu ancak, bu alanın yaklaşık %67'lik bölümünün tarımsal üretimde kullanıldığı, diğer bölümlerinin ise düşük verimli marjinal araziler ile orman, mera, yerleşim vb. amaçlar için kullanıldığı görülmektedir.

Arazi buğday ve ayçiçeği tarımının yapıldığı ve aynı zamanda kanola üretimi için uygun iklim ve toprak koşullarına sahiptir. Arazi tarım toprağı olup bölgede yetişen bütün tarım ürünlerin yetiştirilmesine uygun olup kuru tarım arazisidir.

Sulu tarım yapılması ise sondajla su temin edildiği takdirde uygulanabilecek bir yöntemdir. Arazinin batısından geçen Ergene nehri tarımsal sulama için uygun olmayıp uluslararası kriterlere göre 4. sınıf su niteliğindedir. Çorlu yeraltı su havzasına sahip olmasına rağmen yerüstü su kaynakları kullanılamaz durumda kirlilik yükü taşımaktadır. Çorlu da yer seçimi yapılan alan Aşırı Yer Altı Suyu Çekim Alanı ve Yer Altı Suyu Besleme alanı içerisinde kalmaktadır.

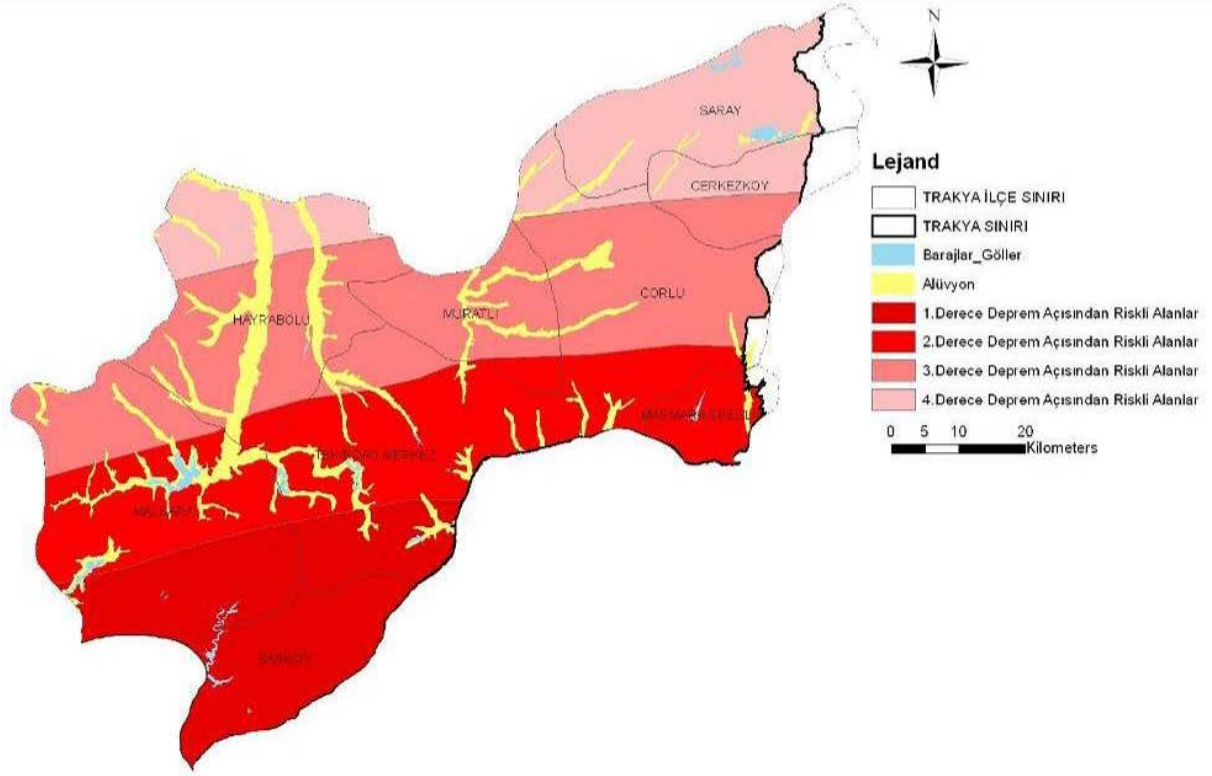


**Şekil 20:** Tekirdağ İli Su Potansiyeli

**Kaynak:** 1/25.000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzenleme Planı, Plan Analitik Raporu, 2010

Çorlu ilçesi karasal iklim özelliğine sahip olup kışları soğuk ve sert yazları ise sıcak ve kurak geçmektedir. Kışın yoğun kar yağışı olan ilçe balkanlardan gelen soğuk havadan da etkilenmektedir. Yağışlar ilkbahar aylarına kadar sürmektedir. Tekirdağ il genelinin yağış karakteristiğini gösteren ilçenin yıllık yağış ortalaması 564,3 mm olup bazı yerlerde 725 mm.'ye kadar yükselir. Yıllık ortalama sıcaklık 12,70 derece, yıllık ortalama yerel basınç hPa 994,6 olup bağıl nem de %76'dır. Çorlu ilçesinin iklim özellikleri Trakya bölgesinin genel iklim karakterini göstermektedir.

Çorlu ilçesi Tekirdağ Merkez ilçe ile kıyaslandığında depremsellik riski açısından 3. bölgede yer almaktadır. Ancak Tekirdağ Merkez ilçenin hemen yakınından Marmara Fay hattı geçmektedir. Bu yönüyle de proje avantajlı konumdadır.



**Şekil 21:** Türkiye Deprem Bölgeleri Haritasına Göre Tekirdağ İl Alanı İçerisindeki Maksimum Deprem İvme Dağılımı

Kaynak: 1/25.000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzenleme Planı, Plan Analitik Raporu, 2010

Marmara Denizi'nde ve karada yapılan jeolojik, jeomorfolojik, jeofizik ve sismolojik araştırmalar Trakya Alt Bölgesi sınırları ve Tekirdağ ili içerisindeki noktaları etkileyecek deprem kaynak zonunun esas olarak Kuzey Marmara'da yer alan ve Mürefte-Şarköy civarından Saros Körfezi'ne uzanan Kuzey Anadolu Fayı'nın Marmara Denizi içerisindeki devamı üzerinde olacağına dair genel bir bilimsel kanaat oluşturmuştur. Marmara Denizi içerisindeki 1509, 1766 ve özellikle 1912 depremlerinin bölgeyi önemli derecede etkilediği bilinmektedir. Bilimsel bulgular 7 şiddetinde ve daha büyük bir depremin bu fay zone üzerinde oluşma olasılığının olasılıksal hesaplama yöntemlerine göre 2004 yılından itibaren gelecek 30 yılda %35 ile %70 arasında değiştiğini ortaya koymaktadır. Mevcut Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası'na göre, Tekirdağ ilinin büyük bir bölümü 1 ve 2. derece deprem bölgesi olup bu alanlarda maruz kalınacak maksimum ivme katsayısı değeri 0.3 gr'den büyük olacaktır (Trakya Kalkınma Ajansı, 2012).



#### 4.5. Araziler

**Tablo 64:** Önerilen Çorlu Lojistik Alanının Arazi Dağılımı

Malik	Sayı	Sayı Oran	Hisse Başı Karşılık	Hisse Başına Oran
TOKİ	72	33,18	518.425,00	54,74
Şahıs	142	65,44	418.782,05	44,22
Hazine	2	0,92	8.887,00	0,94
Belediye	1	0,46	920,00	0,10
<b>Toplam</b>	<b>217</b>	<b>100</b>	<b>947.014,05</b>	<b>100</b>

**Tablo 65:** Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında TOKİ'ye Ait Olan Arazilerin Dağılımı

Malik	Pafta No	Ada	Parsel	Hisse Karşılığı Alan	Ana Taşınmaz Toplamı
TOKİ	49	222	1	4613	4613
TOKİ	49	223	1	640	640
TOKİ	49	223	11	3723	3723
TOKİ	49	223	12	3602	3602
TOKİ	49	223	13	3242	3242
TOKİ	49	223	4	920	920
TOKİ	49	223	5	2402	2402
TOKİ	49	223	6	6567	6567
TOKİ	49	223	7	6005	6005
TOKİ	49	223	9	1681	1681
TOKİ	49	224	1	6300	6300
TOKİ	49	225	32	9086	9086
TOKİ	49	225	35	11607	11607
TOKİ	49	225	41	6204	6204
TOKİ	49	225	42	2240	2240
TOKİ	49	225	43	7965	7965
TOKİ	49	225	45	5403	5403
TOKİ	49	225	46	5643	5643
TOKİ	49	225	47	8206	8206
TOKİ	49	225	48	13367	13367
TOKİ	49	225	49	5044	5044
TOKİ	49	225	50	4163	4163
TOKİ	49	225	52	2842	2842
TOKİ	49	225	53	9047	9047
TOKİ	49	225	54	7526	7526
TOKİ	49	225	55	8607	8607
TOKİ	49	225	63	3321	3321
TOKİ	49	225	65	2842	2842
TOKİ	49	225	67	4723	4723
TOKİ	49	225	1	5563	5563
TOKİ	49	225	2	4242	4242

TOKI	49	225	6	7804	7804
TOKI	49	225	10	4602	4602
TOKI	49	225	11	4523	4523
TOKI	49	225	12	4643	4643
TOKI	49	225	15	2723	2723
TOKI	49	225	17	23016	23016
TOKI	49	225	19	6445	6445
TOKI	49	225	20	5844	5844
TOKI	49	225	27	6002	6002
TOKI	49	226	5	8211	8211
TOKI	49	226	6	5847	5847
TOKI	49	226	7	6248	6248
TOKI	49	226	10	3645	3645
TOKI	49	226	11	5647	5647
TOKI	49	226	12	2242	2242
TOKI	49	226	14	12779	12779
TOKI	49	226	18	1323	1323
TOKI	49	226	19	4062	4062
TOKI	49	226	20	7698	7698
TOKI	49	226	21	5355	5355
TOKI	49	226	22	4675	4675
TOKI	49	226	24	7890	7890
TOKI	49	226	26	4006	4006
TOKI	49	226	27	4126	4126
TOKI	49	226	28	8211	8211
TOKI	49	226	29	3996	3996
TOKI	49	226	31	16502	16502
TOKI	49	226	33	8911	8911
TOKI	49	226	34	3902	3902
TOKI	49	227	3	38945	38945
TOKI	49	227	4	11488	11488
TOKI	49	227	5	6616	6616
TOKI	49	227	6	10870	10870
TOKI	49	227	10	5844	5844
TOKI	49	227	13	2768	2768
TOKI	49	246	1	22478	22478
TOKI	49	246	4	5023	5023
TOKI	58	267	7	12609	12609
TOKI	58	267	10	27449	27449
TOKI	58	267	13	7486	7486
TOKI	58	267	14	8635	8635

**Tablo 66.** Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında Şahıslara Ait Olan Arazilerin Dağılımı

Malik	Pafta No	Ada	Parsel	Hisse Karşılığı Alan	Ana Taşınmaz Toplamı
ŞAHIS	49	223	2	934	2802
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	223	10	3843	3843
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	223	3	5527	5527
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	223	2	934	2802
ŞAHIS	49	223	14	1838,5	3677
ŞAHIS	49	223	2	934	2802
ŞAHIS	49	223	14	1838,5	3677
ŞAHIS	49	223	8	914	5484
ŞAHIS	49	225	29	5366,25	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2683,13	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	5366,25	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	29	2012,34	42930
ŞAHIS	49	225	30	5642	5642
ŞAHIS	49	225	31	13526	13526
ŞAHIS	49	225	33	4122	4122
ŞAHIS	49	225	34	5684	5684
ŞAHIS	49	225	36	4002	4002
ŞAHIS	49	225	39	2761	2761
ŞAHIS	49	225	40	947	2841
ŞAHIS	49	225	40	947	2841
ŞAHIS	49	225	40	947	2841
ŞAHIS	49	225	44	3745,6	4682
ŞAHIS	49	225	44	936,4	4682
ŞAHIS	49	225	51	1961,5	3923
ŞAHIS	49	225	51	1961,5	3923

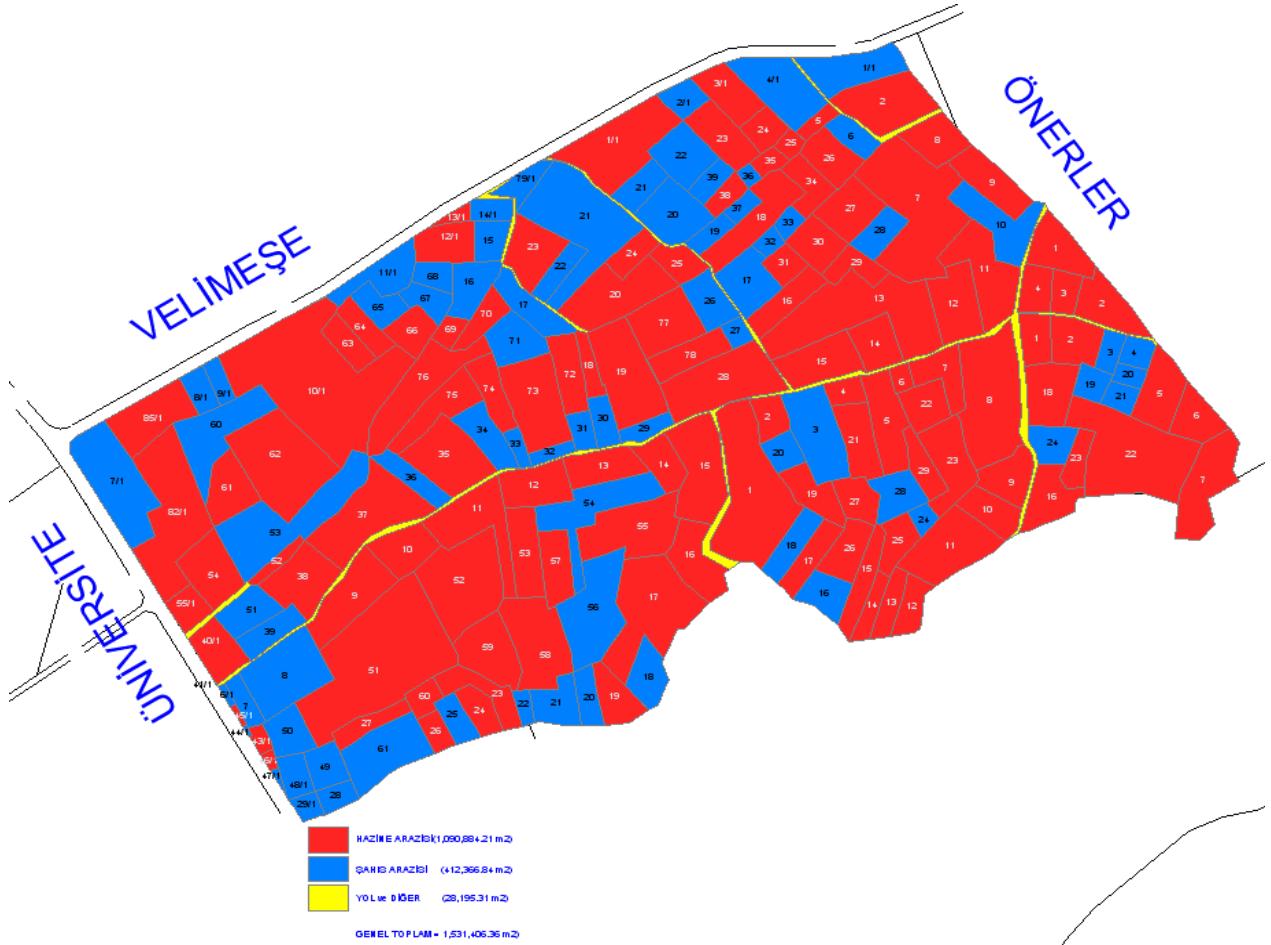
ŞAHIS	49	225	56	934	2802
ŞAHIS	49	225	56	934	2802
ŞAHIS	49	225	56	934	2802
ŞAHIS	49	225	57	2148,33	6445
ŞAHIS	49	225	57	4296,67	6445
ŞAHIS	49	225	58	1380,25	5521
ŞAHIS	49	225	58	2070,38	5521
ŞAHIS	49	225	58	2070,38	5521
ŞAHIS	49	225	59	3281	3281
ŞAHIS	49	225	60	3121	3121
ŞAHIS	49	225	61	2721,5	5443
ŞAHIS	49	225	61	2721,5	5443
ŞAHIS	49	225	62	2882	2882
ŞAHIS	49	225	64	5684	5684
ŞAHIS	49	225	3	627	1881
ŞAHIS	49	225	3	627	1881
ŞAHIS	49	225	3	627	1881
ŞAHIS	49	225	4	710,25	2841
ŞAHIS	49	225	4	1065,38	2841
ŞAHIS	49	225	4	1065,38	2841
ŞAHIS	49	225	5	3722	3722
ŞAHIS	49	225	7	5282	5282
ŞAHIS	49	225	8	2801	2801
ŞAHIS	49	225	9	1040,5	4162
ŞAHIS	49	225	9	1040,5	4162
ŞAHIS	49	225	9	1040,5	4162
ŞAHIS	49	225	9	1040,5	4162
ŞAHIS	49	225	13	5564	5564
ŞAHIS	49	225	14	1962	1962
ŞAHIS	49	225	16	3722	3722
ŞAHIS	49	225	21	27820	27820
ŞAHIS	49	225	22	5604	5604
ŞAHIS	49	225	22	934	5604
ŞAHIS	49	225	22	934	5604
ŞAHIS	49	225	22	934	5604
ŞAHIS	49	225	22	1868	5604
ŞAHIS	49	225	23	4043	4043
ŞAHIS	49	225	24	11084	22168
ŞAHIS	49	225	24	11084	22168
ŞAHIS	49	225	25	4202	4202
ŞAHIS	49	225	26	3361	3361
ŞAHIS	49	225	28	7491,5	29966
ŞAHIS	49	225	28	11237,25	29966
ŞAHIS	49	225	28	11237,25	29966
ŞAHIS	49	226	1	3766	3766

ŞAHIS	49	226	2	971,25	3885
ŞAHIS	49	226	2	971,25	3885
ŞAHIS	49	226	2	971,25	3885
ŞAHIS	49	226	2	971,25	3885
ŞAHIS	49	226	3	3484	6968
ŞAHIS	49	226	3	3484	6968
ŞAHIS	49	226	4	1882	1882
ŞAHIS	49	226	8	1882	1882
ŞAHIS	49	226	9	1228,33	3685
ŞAHIS	49	226	9	1228,33	3685
ŞAHIS	49	226	9	1228,33	3685
ŞAHIS	49	226	13	6327	6327
ŞAHIS	49	226	16	3685	3685
ŞAHIS	49	226	17	16582	16582
ŞAHIS	49	226	23	705,75	2823
ŞAHIS	49	226	23	705,75	2823
ŞAHIS	49	226	23	705,75	2823
ŞAHIS	49	226	23	705,75	2823
ŞAHIS	49	226	25	6408	6408
ŞAHIS	49	226	30	1171,5	4686
ŞAHIS	49	226	30	1171,5	4686
ŞAHIS	49	226	30	1171,5	4686
ŞAHIS	49	226	30	1171,5	4686
ŞAHIS	49	226	32	3724	3724
ŞAHIS	49	226	35	1879	1879
ŞAHIS	49	226	36	2798	2798
ŞAHIS	49	226	37	2384	2384
ŞAHIS	49	226	38	1585	1585
ŞAHIS	49	227	1	12424	12424
ŞAHIS	49	227	2	4651	4651
ŞAHIS	49	227	7	2808	2808
ŞAHIS	49	227	8	4076	4076
ŞAHIS	49	227	9	4645	9290
ŞAHIS	49	227	9	4645	9290
ŞAHIS	49	227	11	939,5	1879
ŞAHIS	49	227	11	939,5	1879
ŞAHIS	49	227	12	2301	2301
ŞAHIS	49	246	2	2543	2543
ŞAHIS	49	246	3	5676	5676
ŞAHIS	58	267	8	3680	3680
ŞAHIS	58	267	9	8280	82820
ŞAHIS	58	267	11	3989	3989
ŞAHIS	58	267	12	287,5	1840
ŞAHIS	58	267	12	287,5	1840
ŞAHIS	58	267	12	158,13	1840

ŞAHIS	58	267	12	94,88	1840
ŞAHIS	58	267	12	94,88	1840
ŞAHIS	58	267	12	94,88	1840
ŞAHIS	58	267	12	94,88	1840
ŞAHIS	58	267	12	94,88	1840
ŞAHIS	58	267	12	158,13	1840
ŞAHIS	58	267	12	158,13	1840
ŞAHIS	58	267	12	158,13	1840
ŞAHIS	58	267	12	79,06	1840
ŞAHIS	58	267	12	79,06	1840

**Tablo 67:** Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanında Hazine ve Belediyeye Ait Olan Arazilerin Dağılımı

Malik	Pafta No	Ada	Parsel	Hisse Karşılığı Alan	Ana Taşınmaz Toplamı
HAZİNE	49	225	66	3601	3601
BELEDİYE	49	225	18	920	920
HAZİNE	49	226	15	5286	5286



**Şekil 22:** Önerilen Çorlu Lojistik Köy Alanının Arazi Dağılımı

#### 4.6. Organizasyon

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun 3. maddesinde “İhtisas OSB: Aynı sektör grubunda ve bu sektör grubuna dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB’yi ifade eder.” denilmektedir. Bu çerçevede Çorlu Lojistik Merkezi, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu kapsamında Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesi şeklinde kurulacak ve faaliyete geçirilecektir.

Çorlu Lojistik OSB; kurulması öngörülen yerde Çorlu ticaret ve sanayi odasının talebi halinde il özel idaresi, il özel idaresi bulunmayan illerde Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı veya OSB’nin içinde bulunacağı il, ilçe veya belde belediyesinin, büyükşehirlerde ayrıca büyükşehir belediyesinin temsilcilerince imzalı ve valinin olumlu görüşünü muhtevi kuruluş protokolünün Bakanlıkça onaylanması ve sicile kaydı ile tüzel kişilik kazanacaktır.

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği Çorlu Lojistik OSB’nin organları olarak 4 temel kurul öngörmektedir:

- ↯ Müteşebbis Heyet (Kurucu, Yer Seçici Kurul ve sonrasında Genel Kurul)
- ↯ Yönetim Kurulu
- ↯ Denetim Kurulu
- ↯ Bölge Müdürlüğü

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği Çorlu Lojistik OSB'nin organlarının görev tanımlarını şu şekilde belirlemiştir:

#### **4.6.1. Müteşebbis Heyet**

Müteşebbis heyet, OSB'nin en üst karar organıdır. Müteşebbis heyet OSB'nin oluşumuna katılan kurum ve kuruluşların yetkili organlarıncı, mensupları arasından tespit edilecek üyelere oluşur.

Müteşebbis heyeti oluşturacak üye sayısı 15 asıl ve 15 yedek üyeden fazla olamaz. Katılan kurum ve kuruluşların müteşebbis heyette temsil edilecekleri üye sayısı, katılım oranları dikkate alınarak kuruluş protokolünde belirlenir. Müteşebbis heyette yer alan üyeler vali hariç iki yıl için seçilir ve temsil ettikleri kurum ve kuruluşlardaki görevleri sona erdiğinde üyelikleri düşer. Üyelikten düşen veya ayrılan üyenin yerine, temsil ettiği kurum ve kuruluşun ön sıradaki yedek üyesi geçer. Katılan üye, yerine geçtiği üyeden kalan süreyi tamamlar.

Müteşebbis heyet ilk toplantısında, valinin başkan olması durumunda, 4 üncü maddenin yedinci fıkrasında sayılan kuruluşlardan il özel idaresi, il özel idaresi bulunmayan illerde Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı ve belediye temsilcileri dışında kalanlardan bir başkanvekili, aksi takdirde bir başkan ve bir başkanvekili seçer.

Müteşebbis heyet en az üç ayda bir defa başkan veya başkanın yokluğunda başkanvekili başkanlığında salt çoğunluk ile toplanır. Kararlar mevcudun salt çoğunluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

Müteşebbis heyette görevli üyeler, geçerli sayılan bir mazeretleri olmaksızın üst üste yapılan üç toplantıya veya mazeretleri olsa dahi bir yıl içinde yapılan toplantıların en az yarısından bir fazlasına katılmamaları halinde üyelikten çekilmiş sayılırlar.

Müteşebbis heyet; OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek için gerekli kararları ve tedbirleri almak, yer seçimi raporunda belirtilen hususları yerine getirmek, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemelerle verilen görevleri yapmak, yönetim ve denetim kurulu çalışmalarını ve hesaplarını ibra etmek, OSB'ye ait para ve diğer kaynakları kuruluş amacına uygun kullanmakla yükümlü ve görevlidir.



OSB'deki kurulacak toplam işletme sayısının 2/3'ünün yapı kullanma izni alması ve bunların da en az yarısının üretime geçtiğini işyeri açma belgesi ile belgelemeleri halinde genel kurulun oluşum süreci başlar. Katılımcılar veya temsilcilerinin müteşebbis heyet üyeleri ile birlikte en geç altı ay içinde yapacakları ilk genel kurul toplantısında müteşebbis heyet, yönetim ve denetim kurulunun görevi sona erer.

Bakanlık doluluk oranının zamanında tespiti için gerekli duyuruları yapar. Yönetim kurulu, işletmelerin 2/3'ünün yapı kullanma izni alması ve bunların da en az yarısının üretime geçtiğini işyeri açma belgesi ile belgelemeleri halinde; yapı kullanma izinleri ve işyeri açma belgelerinin birer suretini Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğüne gönderir. Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü yaptığı incelemelerden sonra durumu Bakanlığa bildirir.

Bakanlık, belgelerin tamamlanmasını takip eden 15 gün içinde ilk genel kurulu toplaması talimatını müteşebbis heyete gönderir. Müteşebbis heyet ilk genel kurulu, Bakanlık talimatının tebliği tarihini takip eden 6 ay içinde toplar.

Genel kurul şartları olduğu halde müteşebbis heyet tarafından genel kurulun toplantıya çağırılmaması halinde; katılımcılar tarafından, genel kurulu toplantıya çağırma izni alınmak üzere mahkemeye başvurulabilir. Genel kurul çağrısına izin veren mahkeme, genel kurula katılacak katılımcıların listesini ve genel kurulun yer, gün ve saatini de belirler.

Müteşebbis heyetin görevini yürüttüğü sürece almış olduğu kararlar, imzaladıkları mali, idari ve iltizamı akit ve sözleşmeler görev süresi bittikten sonra da geçerliliğini aynen korur. Görev ve yetkileri sona eren müteşebbis heyet, OSB'ye ait her türlü belge, bilgi ve kayıtları derhal yönetim kuruluna devreder.

İlk ve müteakip seçimli genel kurullarda müteşebbis heyetin göreve devam edip etmeyeceği konusu gündemin ilk maddesi olarak görüşülür. Üretime geçmiş katılımcıların salt çoğunluğu, müteşebbis heyetin devam etmesini istedikleri takdirde müteşebbis heyet her yıl genel kurul yapmak kaydıyla iki yıl süre ile göreve devam eder. Bu durumda kuruluş protokolünün ana sözleşme olarak değiştirilmesi ve gündemdeki yönetim ve denetim kurulu üyelerinin seçimine ilişkin maddenin yerine geçen müteşebbis heyete katılacak üyelerin seçimi ile dilek ve temenniler maddesi dışında kalan gündem maddeleri görüşülmez. Genel kurulda müteşebbis heyete 8 asil ve 8 yedek üye seçilir. Genel kurulu takip eden hafta içinde müteşebbis heyet toplanarak 14 üncü maddenin yedinci fıkrasına göre gerekli üye değişikliği ile yönetim kurulu ve denetim kurulu seçimini yapar ve sonucu genel kurul tutanakları ile birlikte Bakanlığa gönderir.

## **Müteşebbis heyet ve genel kurulun görev ve yetkileri**

(1) Müteşebbis heyetin görev ve yetkileri şunlardır:

- a) Yer seçiminin ardından Valiliğe yazılan talimat yazısında belirtilen hususları yerine getirmek,
- b) Kuruluş protokolünde değişiklik taslağını hazırlamak, Bakanlığın iznini alarak değişiklik yapmak,
- c) Arsa tahsislerini yapmak,
- ç) Arsa satışı ile ilgili prensipleri belirlemek,
- d) Şartlar oluştuğunda genel kurul toplantısını yapmak,
- e) Kredi kullanan OSB'lerde, bölge müdürlüğünün teşkilat şeması ve personelin pozisyonlarını Bakanlığın onayına sunmak,
- f) İhtiyaç halinde, Kanun ve Yönetmeliğe aykırı olmamak şartı ile iç talimatnameler çıkarmak ve genel kurul aşamasında bunları ana sözleşme taslağına aktarmak.

(2) Genel kurulun görev ve yetkileri şunlardır:

- a) Kuruluş protokolünün iptaline, OSB ana sözleşmesinin kabulüne karar vermek,
- b) Tahsisi veya satışı yapılmamış arsa var ise, arsa tahsis ve satış kriterlerini belirlemek ve bu konuda yönetim kurulunu yetkilendirmek,
- c) Kanun, yönetmelik, ana sözleşme ve iyi niyet esasları ile genel kurul kararlarına aykırı olduğu ileri sürülen yönetim kurulu kararlarının iptal edilip edilmeyeceği konusunda karar vermek,
- ç) Cadde ve sokak isimlerini belirlemek,

(3) Müteşebbis heyetin ve genel kurulun ortak görev ve yetkileri şunlardır:

- a) OSB'nin kuruluş amacını gerçekleştirmek ve ideal şekilde işleyişini sağlamak için gerekli kararları ve tedbirleri almak,
- b) Bakanlığa karşı taahhüt ve sorumlulukları yerine getirmek ve bu hususta gerekli tedbirleri almak,
- c) OSB'nin, yönetim ve denetim kurulu üyelerini seçmek ve ibra etmek, gerektiğinde bunları azletmek, bilançoyu kabul etmek veya reddetmek,

ç) Bölge müdürlüğünün teşkilat şeması ve personelin pozisyonlarını onaylamak ve personelin niteliği ile ilgili prensipleri belirlemek, bölge müdürünün atanması veya azli ile ilgili karar almak, bölge müdürlüğü personelinin atanması ve azli ile ilgili prensipleri belirlemek,

d) Yönetim ve denetim kurulu üyelerine ödenecek huzur hakkı veya aylık ücretler ile bölge müdürü ve OSB personeline ödenecek ücret ve sosyal hakların asgari ve azami sınırlarını tespit etmek,

e) Üst kuruluşa katılmak için karar almak ve temsilcilerini belirlemek,

f) OSB'nin genişlemesine veya bir diğer OSB ile birleşmesine karar vermek ve birleşme şartlarını belirlemek,

g) İmar ve parselasyon planları ve değişiklikleri ile ruhsat ve izinlerin verilmesine ilişkin prensipleri belirlemek,

ğ) OSB'nin, Teknoloji Geliştirme Bölgesi yönetici şirketlerine, Ar-Ge ve inovasyon merkez veya enstitüsü olarak faaliyette bulunmak amacıyla kurulan şirketlere, lojistik ve benzeri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, hizmetlerinden yararlanabileceği diğer şirketlere iştirak etmesine karar vermek ve bu konuda prensipleri belirlemek,

h) OSB'ler arasında her türlü teknik ve idari konularda iş birliği yapmak,

ı) Katılımcılar ile OSB yönetim kurulu, denetim kurulu ve bölge müdürlüğü arasında doğabilecek uyuşmazlıklar hakkında, gerektiğinde Bakanlığın görüşünü de alarak karar vermek,

i) OSB'nin yatırım programlarını, yeni yatırımlarını ve bütçesini onaylamak,

j) OSB'ye ait para ve diğer kaynakların kuruluş amacına uygun olarak kullanılmasını sağlamak ve denetlemek,

k) Yönetim aidatları ve hizmet karşılıklarını arsaların boş, inşaat halinde ve üretime geçme durumları dikkate alınarak parsel büyüklüğüne göre belirlemek,

l) OSB'ye ait gayrimenkullerin ve menkullerin satış, kiralanma, trampa ve benzeri işlemleri ile ilgili prensipleri belirlemek,

m) Altyapı katılım payları, elektrik, su, doğal gaz ve benzeri satış bedelleri ile ilgili prensipleri belirlemek,

n) OSB için yapılacak alım –satım, alt yapı, sosyal tesisler, arıtma tesislerinin inşaatı ve proje dahil tüm ihaleler konusunda alacağı kararlarla işlemlerin yürütülmesi ve ihalenin sonuçlandırılması için usul ve esasları tespit etmek,

o) OSB'nin ihtiyacı olan elektrik, su, kanalizasyon, doğal gaz, arıtma tesisi, yol, haberleşme, spor tesisleri gibi altyapı ve genel hizmet tesislerini kurma ve işletme, kamu ve özel kuruluşlardan satın alarak dağıtım ve satışını yapma; bu çerçevede üretim tesislerini, ortak sağlık ve güvenlik birimlerini kurma ve işletme konularında gerekli kararları almak,

ö) Rehin ve ipotek almak, vermek, fek etmek,

p) OSB'nin her türlü hesap ve işlemlerinin yeminli mali müşavirlere incelettirilmesine ilişkin prensipleri belirlemek,

r) Katılımcı ve kiracılardan tahsil edilecek yönetim aidatları, elektrik, su, doğalgaz ve benzeri satış bedelleri, varsa altyapı katılım payları ödeme şartları ile gecikme halinde uygulanacak cezalara ilişkin esasları belirlemek,

s) Yörelereindeki OSB'ler içinde yer alan en az bir sektörün kümelenmesini sağlamak amacıyla kümelenme projelerini hazırlamak ve yürütmek, küme analizi yaptırmak, küme geliştirme aşamasında eğitim, ortak satın alma, firma eşleştirme, ortak merkezlerin kurulmasına yönelik proje ve benzer faaliyetleri ilgili kamu ve özel kuruluşlarla işbirliği yaparak sürdürmek ve bu projelerin finansmanına katkı sağlamak,

ş) Bakanlık OSB Bilgi Sitesine dahil olarak sorgu sayfasındaki bilgilerin istenilen aralıklarla güncellenmesini sağlamak,

t) 29/12/2006 tarih ve 26391 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Organize Sanayi Bölgelerinin Elektrik Piyasası Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik esaslarına göre OSB'nin elektrik faaliyetleri ile ilgili karar almak,

u) 23/7/1995 tarihli ve 4122 sayılı Milli Ağaçlandırma ve Erozyon Kontrolü Seferberlik Kanunu uyarınca öncelikle OSB imar planı içinde yer alan sağlık koruma bandının ağaçlandırmasını, çevre düzenlemesini, bakımını, korunmasını ve çevre düzeni sürekliliğini sağlamak,

ü) Yatırımlarla ilgili kredi alma ve ihtiyaç duyulması halinde bankalardan teminat mektubu alınması konularında yönetim kuruluna yetki vermek,

v) OSB'nin personel açığı bulunan alanlara ilişkin olarak yapılacak iş ve işlemleri ile ilgili olarak, sorumluluk OSB'de kalmak kaydıyla; diğer OSB'lerden, OSBÜK'den veya Yatırım Destek Ofislerinden hizmet almak için düzenlenecek protokolün prensiplerini belirlemek,

y) OSB kuruluş protokolünün veya ana sözleşmesinin değiştirilmesi, genel kurulun yapılması, organlarının oluşturulması ve ibrası, bilânçonun kabulü veya reddi, OSB'nin yatırım programı ve bütçesinin onaylanması, yönetim ve denetim kurulu üyelerine ödenecek

toplantı başına huzur hakkının veya aylık ücretin tespit edilmesi, OSB'nin genişlemesi veya bir diğer OSB ile birleşmesi ve birleşme şartlarının belirlenmesi, arsa tahsis ve satış prensiplerinin belirlenmesi, alt yapı katılım payları, elektrik, su, doğalgaz ve benzeri satış bedelleri ile ilgili prensipleri belirleme ve bu aidat ve satış bedellerinin tahsilatında gecikme halinde uygulanacak cezalara ilişkin esasların belirlenmesi, üst kuruluşa katılmak için karar verilmesi ve temsilcilerinin belirlenmesi, yönetim aidatları ve hizmet karşılıklarının boş, inşaat halinde ve üretime geçme durumları dikkate alınarak parsel büyüklüğüne göre tespit edilmesi, bölge müdürünün atanması veya azli ile ilgili görev ve yetkilerinin dışında görev ve yetkilerin yönetim kuruluna devredilmesi hususunda karar almak,

z) Katılımcıların nitelikli eleman ihtiyacını karşılamak üzere, ilgili kurumlar ile işbirliği sağlanarak eğitim merkezi ve/veya eğitim kurumu oluşturmak, işletmek ve bu konu için ayrılacak finansmanın miktarını belirlemek.

aa) Kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemelerle verilen diğer görevleri yapmak.

#### **4.6.2. Yönetim Kurulu**

Yönetim kurulu; kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü ve benzeri düzenlemeler ile müteşebbis heyetin kararları çerçevesinde OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

Yönetim kurulu, müteşebbis heyetin en az dördü kendi üyeleri arasından olmak üzere seçeceği beş asıl, beş yedek üyeden oluşur. Yönetim kurulu üyeleri iki yıl için seçilir. Yönetim kurulu üyeleri kendi aralarında bir başkan ve bir başkanvekili seçerler. Yönetim kurulu en az ayda iki defa toplanır ve toplantı salt çoğunluk ile yapılır. Geçerli bir mazereti olmadan üst üste yapılan üç toplantıya veya mazereti olsa dahi altı ay içinde yapılan toplantıların en az yarısına katılmayan üyeler üyelikten çekilmiş sayılırlar. Kararlar salt çoğunlukla verilir. Oyların eşitliği halinde başkanın oyuna itibar edilir.

#### **Yönetim kurulunun görev ve yetkileri**

Yönetim Kurulunun görev ve yetkileri şunlardır:

a) OSB'yi temsil ve ilzam etmek,

b) Kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemeler ile müteşebbis heyet ve genel kurul kararları ile Bakanlık talimatları çerçevesinde OSB'nin sevk ve idaresini yürütmek, gelişmesi için her türlü tedbiri almak,

c) Bakanlığa karşı taahhüt ve sorumluluklarını yerine getirmek,

ç) Müteşebbis heyetin veya genel kurulun onayına sunulmak üzere;

1) Yıllık faaliyet raporu, bütçe, kesin hesap ve bilanço hazırlamak,  
2) Yönetim aidatları ile hizmet karşılığı bedellerini belirlemek,  
3) Ortak kullanım alanlarına yapılacak yatırım kararlarını almak,  
d) Müteşebbis heyetin veya genel kurulun belirlediği prensipler ve aldığı kararlar çerçevesinde;

1) Arsa tahsis ve satışlarını yapmak,  
2) OSB'ye ait gayrimenkullerin ve menkullerin satış, trampa ve kira bedellerini tespit etmek,

3) OSB ortak kullanım alanlarına ait masrafları, altyapı katılım paylarını, yönetim aidatlarını ve benzeri ödentileri belirlemek, tahakkuk ve tahsil ettirmek, gerektiğinde gecikme faizi uygulamak,

4) Elektrik, su, doğalgaz ve benzeri mal ve hizmet satış bedellerini belirlemek,

5) Ruhsat ve izinleri vermek, verilen ruhsat ve izinlere uygunluğu sağlamak için gerekli tedbirleri almak veya aldırarak, ruhsat ve izinlere aykırılık halinde ilgili kuruluşlara bildirmek,

6) OSBÜK ve/veya diğer OSB'lerden hizmet almak amacıyla protokol düzenlemek,

7) OSB için yapılacak mal ve hizmet alım –satımı ile her türlü ihaleyi yapmak,

8) 29/12/2006 tarih ve 26391 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Organize Sanayi Bölgelerinin Elektrik Piyasası Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik esaslarına göre OSB'nin elektrik faaliyetlerini yürütmek,

9) OSB içinde katılımcıların ve kiracıların kendi ihtiyaçları için otoprodüktör veya otoprodüktör grubu olarak kuracakları elektrik üretim tesisleri ile ilgili olarak izin vermek,

e) Bölge müdürü hariç, bölge müdürlüğü personelinin atanması ve azline karar vermek,

f) Müteşebbis heyetin veya genel kurulun verdiği yetki çerçevesinde;

1) Bölge müdürlüğü personelinin ücretlerini ve diğer sosyal haklarını belirlemek,

2) OSB'nin ihtiyacı olan elektrik, su, kanalizasyon, doğal gaz, arıtma tesisi, yol, haberleşme, spor tesisleri gibi altyapı ve genel hizmet tesislerini kurma ve işletme, kamu ve özel kuruluşlardan satın alarak dağıtım ve satışını yapma, bu çerçevede üretim tesislerini,

ortak sağlık ve g#venlik birimlerini kurma ve işletme, konularında gerekli kararları almak ve uygulamak,

3) Rehin ve ipotek almak, vermek, fek etmek,

4) OSB'de yapılması gereken yatırımlarla ilgili kredi almak, kredi açacak kurumlara olan taahh#t ve vecibelerden katılımcıları haberdar etmek ve durumu m#teşebbis heyet veya genel kurulun onayına sunmak,

g) Proje, altyapı, sosyal tesisler, arıtma tesisleri, her t#rl# inşaat, bakım ve onarım işlerinin hakedişlerini onaylamak,

ğ) OSB'ye ait h#lihazır harita, şeritvari harita, jeolojik ve jeoteknik et#t, imar planı, parselasyon planı ve değişiklikleri ile zemin araştırma raporu, yol, atık su, yağmur suyu, i#me ve kullanma suyu, YG-AG elektrik, enerji nakil hattı, doğalgaz, haberleşme şebekesi ve benzeri altyapı ve arıtma tesisi projeleri ile yapım işlerine ait keşif ve ihale dosyalarını ilgili kanun, y#netmelik ve şartnameler doğrultusunda hazırlatmak, tasdik edilmesi gereken projeleri onaylanmak ya da uygun g#r#ř alınmak #zere ilgili kuruluşlara g#ndermek; Bakanlıktan kredi kullanmakta olan OSB'lerde bu krediyi kullandıkları işlere ait t#m proje, keşif ve ihale dosyası hazırlama #alışmalarını b#lge m#d#rl#đ# elemanları ve ilgili resmi kurumlar vasıtasıyla izlemek, inceleyip veya incelettirip kontrol ettikten sonra onaylanmak veya ilgili kuruluşlarca onaylanmış olan projeleri kredilendirmeye esas olmak #zere vize i#in Bakanlığa g#ndermek,

h) Yapı kullanma ve işyeri a#ma iznini almış katılımcıların devir taleplerini inceleyip sonu#landırmak,

i) OSB'de katılımcılar arasında veya katılımcılar ile b#lge m#d#rl#đ# arasında #ıkabilecek ihtilafı #z#mlenmek, #z#mlenemeyen konularda m#teşebbis heyet veya genel kurula başvurmak,

i) #zel OSB'lerde imar planı ve değişikleri, imar uygulama işlemleri ve altyapı projelerini yetkili kurum ve kuruluşların uygun g#r#ř#n# takiben onaylanmak #zere Bakanlığa g#ndermek, enerji ile ilgili altyapı projelerini ise Bakanlığın uygun g#r#ř#n# takiben onaylanmak #zere ilgili mercilere g#ndermek,

j) Genel kurul tarafından belirlenen cadde ve sokak isimlerinin Valilik onayına sunulmasını sağlamak,

k) Kanun, y#netmelik, kuruluş protokol# , ana s#zleşme ve benzeri d#zenlemeler ile m#teşebbis heyet ve genel kurulca belirlenen prensipler ve verilen kararlar #er#evesinde diğer g#revleri yapmak.

Yönetim kurulu gerekli hallerde yetkilerinden bir kısmını başkan veya başkan vekiline, üyelerinden birine, birkaçına veya bölge müdürüne devredebilir. Yetki devri, yönetim kurulunun sorumluluğunu kaldırmaz.

#### **4.6.3. Denetim Kurulu**

Denetim kurulu, müteşebbis heyetin kendi üyeleri arasından seçeceği iki asıl, iki yedek üyeden oluşur. Denetim kurulu üyeleri iki yıl için seçilir.

Denetim kurulu bütçenin sarf ve uygulamasını denetlemek, yılda bir defa genel denetleme raporu ve en az üç ayda bir de ara rapor düzenleyerek müteşebbis heyete sunmakla görevlidir.

#### **Denetim kurulunun görev ve yetkileri**

Denetim kurulunun görev ve yetkileri şunlardır:

a) OSB işlemlerinden bilgi edinmek ve gerekli kayıtların düzenli olarak tutulmasını sağlamak amacıyla en az 3 ayda bir defa OSB'nin hesap, işlem ve defterlerini incelemek, birlikte veya münferiden düzenleyecekleri raporu, müteşebbis heyete ve yönetim kuruluna bildirmek,

b) En az 3 ayda bir defa OSB'nin nakit mevcudu ile menkul değerlerini kontrol etmek ve sonuçlarını yazılı tutanağa bağlamak,

c) Bütçe, bilanço ve gelir –gider cetvelini denetlemek,

ç) Yıllık bilanço ve sonuç hesaplarını inceleyerek bu husustaki görüşlerini birlikte veya tek başına bir raporla müteşebbis heyete veya genel kurula bildirmek,

d) Gerekli hallerde genel kurulu olağanüstü toplantıya çağırarak,

e) OSB katılımcılarının OSB yönetim kurulu üyeleri ve OSB personeli hakkındaki şikayetlerini incelemek ve şikayet konusuna göre inceleme sonucunu müteşebbis heyete veya genel kurula ve yönetim kuruluna iletmek,

f) Boşalan denetim kurulu üyeliğine gecikmeksizin yedek üyeleri çağırarak,

g) Yönetim kurulu üyelerinin gerekli şartları taşıyıp taşımadıklarını araştırmak,

ğ) En az 3 ayda bir ara rapor ve yılda bir defa genel denetleme raporu düzenleyerek müteşebbis heyete veya genel kurula ve yönetim kuruluna sunmak.



Denetim kurulu üyeleri görevleri çerçevesinde işlerin yürütülmesinde gördükleri noksanlıkları, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemelere aykırı uygulamaları ve bundan sorumlu olanları, rapor dönemini beklemeden müteşebbis heyete veya genel kurula, sorumlular müteşebbis heyet içinde ise Bakanlığa haber vermekle yükümlüdür.

Denetim kurulu üyeleri kendilerine kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemeler ile verilen görev ve yetkileri gerektiğinde tek başlarına da kullanabilir. Denetim kurulu üyeleri yönetim kurulu toplantılarına katılabilir ancak oy kullanamaz.

#### **4.6.4. Bölge Müdürlüğü**

Bölge müdürlüğü, bölge müdürü ile yeteri kadar idarî ve teknik personelden oluşur. Kredi kullanan OSB'lerde, müdürlüğün teşkilat şeması ve kadrosu Bakanlık onayı ile oluşur ve değişir. Bölge müdürü, müteşebbis heyet tarafından atanır. Bölge müdürü, yönetim kurulunun kararları ve talimatları doğrultusunda OSB'nin sevk ve idaresini yürütmek ve verilen diğer görevleri yapmakla yükümlüdür.

#### **Bölge müdürünün görevleri**

(1) Bölge müdürü yönetim kuruluna bağlı olarak çalışır.

(2) Bölge müdürü, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemeler çerçevesinde, müteşebbis heyet, genel kurul ve yönetim kurulunun kararları ve talimatları doğrultusunda, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

(3) Bölge müdürü, OSB'nin idari ve teknik personelinin en üst amiridir.

#### **4.6.5. Temsil ve ilzam**

OSB'nin temsil ve ilzam yetkisi yönetim kuruluna aittir. OSB'ler; yönetim kurulu başkanı veya başkanvekili tarafından temsil edilir. OSB'yi ilzam edici her türlü işlem ve yazılar yönetim kurulu başkanı veya vekili ile birlikte bir diğer yönetim kurulu üyesi veya yetkilendirilmiş OSB bölge müdürü tarafından imzalanır ve böylece çift imzalı olarak gerçekleşir. Yönetim Kurulu tarafından belirlenen temsil ve ilzama yetkili üyelerin işlem yapma yetkisi, noter onaylı imza sirkülerinin çıkarılmasıyla yürürlüğe girer.

#### **4.7. Yatırım Uygulama Planı**

Projenin uygulanmasına Çorlu Lojistik OSB'nin üzerine kurulması planlanan 150 hektarlık arazinin kamulaştırılması ile başlanacaktır. Projenin ikinci yılında hafriyat, kaplama, yol yapım, altyapı ve çevre güvenlik kuşağı yatırımları yapılacaktır. Talep gelişimine bağlı

olarak üst yapının 2 etap halinde gerçekleşeceği planlanmıştır. Üstyapının ikinci etabı 1. Etapın tamamlanmasını takip eden 5. Yılda tamamlanacaktır.

**Tablo 68:** Yatırımın Uygulama Planı

Yatırım Kalemleri	Etap	Başlangıç
Kamulaştırma	1. ETAP	1.Yıl
Hafriyat		2.Yıl
Kaplama		2.Yıl
Yol Yapım		2.Yıl
Altyapı		2.Yıl
Çevre Güvenlik Kuşağı		2.Yıl
Üst Yapı İnşaat		3.Yıl
		4.Yıl
	2. ETAP	5.Yıl
		6.Yıl
		7.Yıl
		8.Yıl
Üst Yapı İnşaat		8.Yıl

#### 4.8. Toplam Yatırım Tutarı ve Yıllara Dağılımı

Projenin toplam yatırım tutarı 181.257.657 USD'dir. Toplam yatırım tutarının 28.572.000 USD'lik ilk kısmı projenin 1. yılında kamulaştırma bedeli olarak sarf edilecektir. Projenin ikinci yılındaki yatırım tutarı 17.148.332 USD'dir. Projenin üçüncü yılında üstyapı yatırımlarının 1. Etabı gerçekleştirilecektir. 1. Etap üstyapı yatırımının tutarı 73.048.800 USD'dir. Talep koşullarına göre üstyapı yatırımlarının 2. Etabı gerçekleştirilecektir. Üstyapı yatırımlarının 2. Etabının projenin 8. Yılında gerçekleştirilmesi planlanmıştır. 2. Etap üstyapı yatırımının tutarı 62.488.525 USD'dir.

**Tablo 69:** Toplam Yatırım Tutarı ve Yıllara Dağılımı

Yatırım Kalemleri	Maliyet (USD)	Yıl
Kamulaştırma	28.572.000	1.Yıl
Hafriyat	9.439.255	2.Yıl
Kaplama	762.287	2.Yıl
Yol Yapım	4.500.000	2.Yıl
Altyapı	2.250.000	2.Yıl
Çevre Güvenlik Kuşağı	196.790	2.Yıl
Üstyapı (1. Etap)	73.048.800	3.Yıl
Üstyapı (2. Etap)	62.488.525	8.Yıl
Toplam	181.257.657	

#### 4.9. Teknik Değerlendirmenin Varsayımları ve Teknik Olarak Kullanılabilir Kapasite

1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı ile 1/25.000 ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planlarında işaretlenmiş 4 adet lojistik merkez alanlardan birisi Çorlu ilçesinde yer almaktadır. Söz konusu lojistik alan konum olarak Namık Kemal Üniversitesi Çorlu Mühendislik Fakültesi arkasında yer almaktadır. Lojistik alanın büyüklüğü ve arazi durumu aşağıdaki gibidir:

Lojistik alanın toplam büyüklüğü 150 hektardır. Alan içerisinde mera yoktur. Alan içerisinde hazine parseli bulunmaktadır. Hazineye ait parselin büyüklüğü 11,3 hektardır. Alan içerisindeki diğer araziler özel şahıslara ait arazilerdir.

Alanın Büyüklüğü: 150 hektar (1.500.000 m<sup>2</sup>) 1500 dönüm.

Mera: Alan içerisinde mera yoktur.

Hazine Arazisi: 113.484 m<sup>2</sup> (11,34 hektar) (113,4 dönüm)

**Tablo 70:** Lojistik Alan İçerisinde Kalan Hazine Parselleri İle İlgili Ada, Parsel ve Yüzölçüm Bilgileri

Ada	Parsel	Yüzölçümü (m2)
269	4	2361
269	40	7923
269	42	4762
270	41	3125
270	42	5409
270	43	3406
270	45	4809
270	57	17849
270	68	3204
270	79	3721
270	80	12282
266	4	4440
267	1	4684
267	18	9087
267	22	26422
Toplam		113484

Çorlu Bölgesinde kurulacak lojistik merkez önerisinin ulaştırma bileşenleri ve mesafe tablosu aşağıdaki gibidir:

- ↯ Çorlu Havalimanına 7,75 km
- ↯ Çorlu Demiryolu İstasyonuna 5,6 km
- ↯ TEM Otoyolu 6,13 km

- ↯ D 100 Devlet Karayolu 3 km
- ↯ Martaş Marmara Ereğlisi Limanına 24,9 km
- ↯ Tekirdağ Limanına 37,4 km
- ↯ Asyaport Limanına 44,55 km
- ↯ Çorlu Avrupa Serbest Bölgeye 9 km,
- ↯ Çorlu Deri OSBye 8 km,
- ↯ Çerkezköy OSBye 18 km,
- ↯ Atatürk Havalimanına 105km,
- ↯ İstanbul Ambarlı Limanına 115km,
- ↯ Planlanmakta olan TCDD Muratlı Yük Terminaline 21 km,

#### **4.10. Tam Kapasitede İşletme Giderleri**

Çorlu Lojistik Merkezi, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu kapsamında Lojistik Organize Sanayi Bölgesi şeklinde kurulması ve faaliyete geçmesi planlanmıştır. Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin işletme giderleri personel giderleri ve idari giderler olmak üzere iki ana kalemden toplanmaktadır.

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 54. maddesinde bölge genel müdürlüğünün teşkilat şeması belirlenmiştir. Bölge müdürlüğü tip teşkilat şeması

a) Bölge müdürü,

b) Teknik birimde; şehir plancısı, mimar, mühendis unvanı ile en az beş kişi, tekniker, teknisyen, topograf ve sürveyan unvanı ile birer kişi,

c) İdari birimde; muhasebeci, muhasebe memuru, sekreter, evrak memuru, güvenlikçi, odacı ve şoför unvanı ile birer kişi, olmak üzere, en az onyediden oluşur.

Bu çerçevede Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesinin Bölge Müdürlüğünde görev yapacak personelin sayı ve görev tanımları aşağıda şekilde olacağı öngörülmüştür.

**Tablo 71:** Görev Yapacak Personel ve Sayısı

Personelin Görevi	Kişi Sayısı
Müdür	1
Müdür Yardımcısı	2
İdari Personel	6
Teknik Personel	5
Tekniker	4
Peyzaj Sorumlusu	4
İşçi	3
Güvenlik Görevlisi	10

Bölge müdürü, OSB'nin idari ve teknik personelinin en üst amiridir. Bölge müdürü, müteşebbis heyet tarafından atanır. Bölge müdürü, kanun, yönetmelik, kuruluş protokolü, ana sözleşme ve benzeri düzenlemeler çerçevesinde, müteşebbis heyet, genel kurul ve yönetim kurulunun kararları ve talimatları doğrultusunda, OSB'nin sevk ve idaresini yürütmekle görevlidir.

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 55. Maddesi OSB'lerde görev alacak personelin niteliklerini aşağıdaki şekilde sıralamıştır:

a) Genel şartlar

1) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak veya yabancı devlet tabiiyetinde bulunanlar için ilgili Bakanlık izni almak,

2) 18 yaşını bitirmiş olmak,

3) Kamu haklarından mahrum bulunmamak,

4) Görevini devamlı yapmasına engel olabilecek akıl hastalığı bulunmamak,

5) Yönetmeliğin 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde aranan koşulları taşımak,

6) Askerlikle ilgisi bulunmamak.

b) Özel şartlar

1) Bölge müdürü:

1.1) Proje ve altyapı inşaatından önce bölge müdürlerinde herhangi bir özel koşul aranmaz.

1.2) Proje ve altyapı inşaatı döneminde, 4 yıllık lisans eğitimi veren veya denkliği Yüksek Öğretim Kurumu tarafından onaylanan mühendislik veya mimarlık fakültelerinden mezun, en az 5 yıllık iş tecrübesine sahip olmak.

1.3) İşletme döneminde ise, 4 yıllık lisans eğitimi veren veya denkliği Yüksek Öğretim Kurumu tarafından onaylanan fakülte veya yüksek okullardan mezun, en az 5 yıllık iş tecrübesine sahip olmak.

2) Kontrol mühendisi:

2.1) Proje ve altyapı inşaatı döneminde, işin durumuna ve ihtiyaca göre 4 yıllık lisans eğitimi veren veya denkliği Yüksek Öğretim Kurumu tarafından onaylanan fakültelerden mezun, en az 3 yıllık iş tecrübesine sahip mimar, inşaat mühendisi, harita mühendisi, elektrik mühendisi, çevre mühendisi veya makine mühendisi olmak.

2.2) Ruhsat ve izin aşamasında ise imar birimi için, yukarıda belirtilen özelliklere sahip şehir plancısı veya mimar olmak.

3) Muhasebeci:

Muhasebe ile ilgili 4 yıllık fakülte veya yüksek okul mezunu olmak.

4) Muhasebe memuru:

Tercihen muhasebe ile ilgili en az 2 yıllık yüksek okul veya ticaret lisesi mezunu olmak.

5)Tekniker, topograf, sürveyan ve teknisyen:

Çalıştırılacağı işle ilgili olarak asgari meslek yüksek okulu veya meslek liselerinin harita, inşaat, makine veya elektrik bölümleri mezunu olmak.

6) Sekreter ve evrak memuru:

Lise mezunu ve bilgisayar işletmenliği belgesi sahibi olmak.

7) Şoför ve güvenlik görevlisi:

En az ilköğretim mezunu olmak; güvenlik görevlisi için, özel güvenlik sertifikasına sahip olmak.

Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesi Bölge Müdürlüğü'nün idari gider kalemlerinin ise şu kalemlerden oluşacağı öngörülmüştür:

- ↯ Yakıt ve Akaryakıt
- ↯ Enerji
- ↯ Su
- ↯ Haberleşme
- ↯ Genel Giderler
- ↯ Bakım Onarım
- ↯ Diğer

Çorlu Lojistik OSB'nin yıllık işletme giderlerinin 784.800 USD personel gideri ve 224.500 USD idari giderler olmak üzere toplam 979.300 USD olacağı öngörülmüştür:

**Tablo 72:** İşletme Giderleri

İşletme Giderleri	Kişi Sayısı	Aylık (USD)	Toplam Gider (USD)	Ay	Yıllık (USD)
Personel Giderleri					
Müdür	1	3.750	3.750	12	45.000
Müdür Yardımcısı	2	3.000	6.000	12	72.000
İdari Personel	6	2.250	13.500	12	162.000
Teknik Personel	5	2.250	11.250	12	135.000
Tekniker	4	2.000	8.000	12	96.000
Peyzaj Sorumlusu	4	1.200	4.800	12	57.600
İşçi	3	1.200	3.600	12	43.200
Güvenlik Görevlisi	10	1.200	12.000	12	144.000
Toplam Personel Giderleri			62.900	12	754.800
İdari Giderler					
Yakıt ve Akaryakıt					70.500
Enerji					52.500
Su					4.500
Haberleşme					18.000
Genel Giderler					18.000
Bakım Onarım					45.000
Diğer					16.000
Toplam İdari Giderler					224.500
Yıllık İşletme Giderleri					979.300

#### 4.11. İşletme Sermayesi İhtiyacı

4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 12. Maddesi OSB'lerin gelirlerini şu şekilde sıralamıştır:

- a) Müteşebbis heyete katılan kurum ve kuruluşların verdikleri iştirak payları.
- b) Arsa tahsisi yapılan veya satışı yapılan ve OSB'de faaliyet gösterecek olan ve gösteren katılımcıların ödedikleri aidatlar ile arsa ve alt yapı katılım payları ve hizmet karşılıkları.
- c) OSB alt yapı ve sosyal tesislerinin ihalesi için hazırlanan dosyaların satış bedelleri ile bölge içinde kurulacak olan işletmelerin projelerinin tasdik ve vize bedelleri.
- d) Yönetim aidatları.
- e) Su, elektrik, doğalgaz, sosyal tesis, arıtma ve benzeri işletme gelirleri ile iştirak gelirleri.
- f) Arsa satışından sağlanan gelirler.
- g) Bağışlar.
- h) Bölge ortak mülklerinin kira ve hizmet gelirleri.
- i) Banka faizleri.
- j) Gecikme cezaları.
- k) İlan ve reklam gelirleri.
- l) Diğer gelirler.

Bu çerçevede OSB Bölge Müdürlüğünün gelirlerini fizibilite çalışması kapsamında dört ana başlıkta toplamak mümkündür:

- ☒ Aidat, Katılım Payı ve Hizmet Karşılıkları
- ☒ Proje ve Danışmanlık Gelirleri
- ☒ Faaliyet Gelirleri
- ☒ Diğer Gelirler ve Harçlar

Çorlu Lojistik OSB kâr amacı olmayan bir yapı tarafından yönetildiğinden, Çorlu Lojistik OSB'nin işletme gelir ve giderlerinin eşit olması prensibi belirlenmiştir. Yapılan projeksiyonda işletme giderlerinin tesis büyüklüğüne göre hesaplanan aidat, katılım payı ve hizmet karşılıkları tarafından karşılanacağı proje ve danışmanlık gelirleri, faaliyet gelirleri ve



diğer gelirler ve harçların ise sonraki yıllarda yapılacak yatırımlar için kullanılacağı varsayılmıştır. Proje ve danışmanlık gelirleri, faaliyet gelirleri ve diğer gelirler ve harçların her birinin aidat ve katılım paylarının %5'i kadar olduğu varsayılmıştır.

**Tablo 73:** Yıllık İşletme Gelir ve Giderleri

	Yıllık İşletme Gelir ve Giderleri (USD)
Yıllık İşletme Giderleri	979.300
Gelir Kalemleri	
Aidat ve Katılım Payı	979.300
Proje Danışmanlık Gelirleri	48.965
Faaliyet Gelirleri	48.965
Diğer Gelirler ve Harçlar	48.965
Yıllık İşletme Gelirleri	1.126.195

## 5. FİNANSAL İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### 5.1. Finansal Değerlendirme Çalışmasına İlişkin Varsayımlar

1) Yapı ekonomik ömürlerinin 50 yıl olacağı ve 50 yılın sonunda herhangi bir hurda değeri olmayacağı varsayılmıştır.

2) Kira getirilerinin, her etapta üst yapı inşaatlarını izleyen yılda başlayacağı (3 ve 8. yıllarda) ve yatırımın ekonomik ömrü olarak düşünülen müteakip 50 yıl süresince devam edeceği öngörülmüştür.

3) Kredi kullanımı öngörülmediğinden faiz ve kredi ödemeleri hesaplama kapsamı dışında bırakılmıştır.

### 5.2. Yatırımın Kuruluş Yeri İtibariyle Yararlanabileceği Teşvik Tedbirleri

4562 (Değişik 5807) Sayılı OSB Kanununun 3. Maddesinin (d) fıkrasında ihtisas OSB tanımında "...faaliyetleri gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik amacıyla kurulan OSB" şeklindeki düzenlemeyle Lojistik OSB kurulmasının yasal yolu açılmıştır. Lojistik amaçlı OSB'nin kuruluş, yapım ve işletmesine ilişkin usul ve esaslar, 4562 (Değişik 5807) Sayılı OSB Kanunu ve 22.08.2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren OSB Uygulama Yönetmeliği ile belirlenmektedir.

Çorlu Lojistik İhtisas OSB, Tekirdağ ilinin teşvik mevzuatı kapsamında bulunmamasından dolayı teşviklerden yararlanamamaktadır. Çorlu Lojistik İhtisas OSB ve içindeki işletmelerin yararlanabileceği vergi muafiyetleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 74: OSB'lere Tanınan Muafiyetler**

VERGİ TÜRÜ	OSB TÜZEL KİŞİLİĞİ	OSB'LERDE YER ALAN İŞLETMELER	AÇIKLAMA
<b>Emlak Vergisi</b>	<b>Muaf</b> (İnşaat bitim tarihini takip eden Bütçe yılından itibaren <b>5 yıl</b> )	<b>Muaf</b> (İnşaat bitim tarihini takip eden Bütçe yılından itibaren <b>5 yıl</b> )	1319 sayılı Emlak Vergisi Kanununun 5. maddesine 3365 sayılı Kanunla eklenen (f) fıkrası
<b>Atıksu Bedeli</b>	<b>Muaf</b> (Merkezi Atıksu Arıtma Tesisi İşleten Bölgeler)	<b>Muaf</b> (Merkezi Atıksu Arıtma tesisi işleten bölgelerdeki işletmeler) <b>Muaf değil</b> (Merkezi Atıksu Arıtma tesisi işletmeyen bölgelerdeki işletmeler)	4562 sayılı OSB Kanununun 21. maddesi
<b>Elektrik ve Havagazı Tüketim Vergisi</b>	<b>Muaf</b> (OSB'nin kendi binalarının tüketeceği elektrik ve havagazı için)	<b>Muaf Değil</b>	4562 sayılı OSB Kanunu ve 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu
<b>KDV</b>	<b>Muaf</b> (Arsa ve işyeri teslimleri ) (Arsa ve işyeri dışındaki teslimleri ile bölge dışındaki arsa ve işyeri teslimleri KDV'ye tabi)	<b>Muaf Değil</b> (Teşvik Belgesi Kapsamında yapılacak makine ve teçhizat teslimleri KDV'den muaftır)	4369 sayılı Kanunun 60. maddesi ile 3065 sayılı KDV Kanununun 17/4. maddesine eklenen (k) bendi
<b>Bina İnşaat Harcı ve Yapı Kullanma İzni Harcı</b>	<b>Muaf</b>	<b>Muaf</b>	2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 80. maddesi
<b>Kurumlar Vergisi</b>	<b>Muaf</b> (OSB'nin esas faaliyetleri dışındaki faaliyetleri nedeniyle elde edeceği gelirleri kurumlar vergisine tabidir)	<b>Muaf Değil</b>	5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 4. maddesinin (n) bendi
<b>Çevre Temizlik Vergisi</b>	<b>Muaf</b> (Belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde bulunan ancak belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanmayan OSB'ler)	<b>Muaf</b> (Belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanmayan işletmeler)	2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun mükerrer 44. maddesi, (25/12/2003 – 5035 Sayılı kanunun 41. md.) 10.01.2004 tarih 25342 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 30 seri nolu Belediye Gelirleri Kanunu Genel tebliği I. Bölüm
<b>Tevhid ve İfraz İşlem Harcı</b>	<b>Muaf</b>	<b>Muaf</b>	5281 sayılı Kanun ile 492 sayılı Harçlar Kanununun 59. maddesine ilave (n) bendi
<b>Yapı denetim Kuruluşlarına Ödenecek Hizmet Bedeli</b>	%75 İndirimli Uygulanır	%75 İndirimli Uygulanır	4708 sayılı Yapı denetimi Hakkında Kanununun 5'inci maddesinin beşinci fıkrası

15.06.2012 tarihli ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın uygulanmasına ilişkin 20.06. 2012 tarihli 2012/1 Tebliğ nolu Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ kapsamında Çorlu Lojistik OSB'de yer alacak işletmelerin Teşvik Belgesi kapsamında yapacakları makine ve teçhizat yatırımları gümrük vergisinden ve KDV'den muaftır.

Ayrıca Çorlu Lojistik OSB'de yer alacak işletmelerden lisanslı depoculuk (asgari 2 milyon TL) ve soğuk hava deposu hizmetleri (asgari 1.000 metrekare) sunacak olanlar bölgesel teşviklerden yararlanabilir. Bu işletmelerin teşvik belgesi kapsamında yapacakları

makine ve teçhizat yatırımları gümrük vergisinden ve KDV'den muaftır, vergi indiriminden ve sigorta primi işveren hissesi desteğinden yararlanabilirler.

**Tablo 75:** Çorlu Lojistik OSB'de Yer Alacak Lojistik Firmalarının Yararlanabileceği Yatırım Teşvik Unsurları

Teşvik Unsuru	Genel Teşvik	Bölgesel Teşvik
Gümrük Vergisi Muafiyeti	Var	Var
KDV İstisnası	Var	Var
Vergi İndirimi	Yok	Maksimum yatırımın %20'si; İndirim Oranı %50 (Kurumlar Vergisi: %10) Toplam vergi indiriminin %20'si yatırım döneminde %80'i işletme döneminde sağlanır
Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği	Yok	3 yıl süre ile maksimum yatırımın %20'si

### 5.2.1. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Destekleri

Lojistik merkezlere ilişkin ilk mevzuat düzenlemesi olan Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinde; "c) Organize sanayi bölgelerinin, endüstri bölgelerinin ve küçük sanayi sitelerinin planlanmasına, kuruluşuna, yapılaşmasına ve işleyişine ilişkin mevzuatla verilen görevleri yapmak, bu kuruluşların arıtma, altyapı ve üstyapı tesislerini desteklemek, destekleme şart ve niteliklerini belirlemek ve faaliyetlerini denetlemek." görevleri arasında sayılmıştır.

Tekirdağ ili Normal iller kapsamında olması nedeniyle, OSB'lerin yapımı için kullanılan kredinin faiz oranı yıllık %2'dir. Kredinin vadesi; kredinin kullanıldığı tarihten itibaren 3 yılı ödemesiz olmak üzere, toplam 13 yıldır.

**Tablo 76:** 01/01/2013 Tarihinden Geçerli Olmak Üzere Organize Sanayi Bölgelerine Verilen Kredilerin Geri Ödeme Şartları İle Kredilendirme ve Faiz Oranları

	Kalkınmada Öncelikli Yöre Kapsamındaki İller	Normal İller	Gelişmiş İller (*)
<b>Bakanlık Kredi Oranı</b>	100%	100%	100%
<b>OSB Katılma Payı</b>	1%	5%	10%
<b>Geri Ödeme</b>	5 Yıl Ödemesiz	3 Yıl Ödemesiz	2 Yıl Ödemesiz
	Toplam: 15 yıl	Toplam: 13 yıl	Toplam: 11 yıl
<b>Faiz Oranı</b>	1%	2%	3%

### 5.2.2. Trakya Kalkınma Ajansı Destekleri

Trakya Kalkınma Ajansı Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı kapsamında "...yapılacak altyapı yatırımlarıyla Bölgenin sosyo-ekonomik yaşam seviyesi ve imkânlarının geliştirilmesi suretiyle rekabet gücünün artırılması" amacına hizmet edecek önceliklerden biri

olarak “Bölgenin sanayi ve tarımsal üretim altyapısının geliştirilmesi” önceliğini belirlemiştir. Bu öncelik kapsamında “Organize sanayi bölgelerinin altyapılarının geliştirilmesi suretiyle yatırım ve istihdam olanaklarının artırılmasına” yönelik projeleri desteklemektedir.

Bu teklif çağrısı kapsamında, 2014 yılında proje başına sağlanacak hibe için alt limit 75.000 TL olarak belirlenmişken, üst limit olarak 600.000 TL belirlenmiştir. Destek miktarı, projenin toplam uygun maliyetinin maksimum %75'i kadardır.

### **5.2.3. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Destekleri**

Lojistik merkezlerde gümrük işlemlerinin yapılacak olması Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nı konunun önemli aktörlerinden biri haline getirmektedir. Lojistik Merkezlerde yapılacak gümrük işlemleri, gümrüklü sahaların düzenlenmesi ve gümrük rejimlerinin işleyişi hususları Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nı konuya dahil etmektedir.

640 sayılı Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 15. maddesinde Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında; “h) Bakanlığın faaliyet alanına giren gümrük denetimine ve iç ticarete konu eşya hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması ve uygulanması ile söz konusu eşyanın taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak, bu amaçla yapılacak çalışmaları koordine etmek, lojistik merkezleri kurulmasına, işletilmesine ve buralarda yapılacak işlemlere ilişkin usul ve esasları belirlemek.” sayılmıştır.

Kamu ve özel kuruluşlardan gelen Lojistik Merkez kurulması talepleri Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından değerlendirilerek uygun bulunan projelere Bakanlıkça katkı sağlanmaktadır.

### **5.2.4. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü Destekleri**

TCDD, karayolu, demiryolu, denizyolu ve yerine göre havayolu erişimi ile kombine taşımacılık yapılan, depolama hizmetlerinin de sunulduğu lojistik merkezler kurmaktadır. Lojistik merkezlerde; demiryolu çekirdek ağı olarak değerlendirilen tren teşkil, manevra ve yükleme boşaltma alanlarının TCDD, depo, antrepo ve diğer lojistik alanların özel sektör tarafından yapılması/yaptırılması ve işletilmesi planlanmaktadır.

### **5.2.5. Avrupa Birliği Destekleri**

Avrupa Birliği Destek Fonları lojistik merkezlerin kuruluşunu desteklemektedir. Bothnia Logistics Centre ve Lübeck Logistik lojistik merkezleri Avrupa Birliği'nin sağlamış olduğu finansmanla gerçekleştirilmiştir.

Ülkemizde de Samsun Lojistik Merkezi Projesi, Avrupa Birliği'nin Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) kapsamında 43,5 milyon Euro'luk bir bütçe ile önceliklendirilmiş projeler kapsamında yer almıştır.

**Tablo 77:** Samsun Lojistik Merkezi Projesi Bütçesi

No	Tedbir	Proje Adı	Nihai Yararlanıcı	Uygulama Yeri	AB Katkısı (€)	Ulusal Katkı (€)	Tahmini Bütçe (€)
61	1,1	Samsun Lojistik Merkezi Projesi	Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı (OKA)	Samsun	34.869.436	8.717.359	43.586.795

Bununla birlikte yardımdan kişi başı milli gelir seviyesi ülke ortalamasının % 75'inin altında kalan bölgelerimiz yararlanabilecektir. Samsun TR-23 bölgesinde yer almakta ve TR-23 bölgesi yardımdan kişi başı milli gelir seviyesi ülke ortalamasının % 75'inin altında kalan bölgelerimiz arasındadır. Diğer yandan Çorlu'nun bağlı olduğu Tekirdağ ili TR-21 bölgesinde yer almakta ve kişi başı milli gelir seviyesi ülke ortalamasının % 75'inin üstünde kalan bölgeler arasında yer aldığından dolayı bu programdan yararlanma şansı yoktur.

Avrupa Birliği'nin diğer yardım programları izlenmeli ve Tekirdağ ilinin de destek kapsamında olduğu programlar yakından takip edilmelidir.

### 5.3. Finansal Varsayımlar

1) Kira gelirlerinin her yıl %4 olarak belirlenen yıllık yıpranma payı oranında eksileceği düşünülmüştür.

2) Kira gelirlerinden % 20 vergi ödemeleri yapılacağı, binaların ekonomik ömürlerinin de 50 yıl olacağı varsayılmış ve bu varsayımlar ekonomik analizlerimizde kullanılmıştır.

3) Enflasyondan arındırmalar ve reel sayılara ulaşma, getiri ve maliyetlerin Amerikan Doları cinsinden hesaplanması yoluyla yapılmıştır.

4) Finansal değerlendirmelerde kullanılacak getiri oranı olarak da Dünya Bankasının LIBOR (Amerikan Doları) üzerine ülke risk faktörlerini de ilave ederek belirlediği borçlanma oranlarının son on yıldaki ortalaması olan % 3 rakamı uzun vadeli getiri oranı olarak kabul edilmiştir.

### 5.4. Öngörülen Özkaynak ve Yabancı Kaynak/Koşullar

Lojistik merkez kurmak hem büyük depoların kurulumu açısından hem de yüksek kapasiteli kombine elleçleme olanaklarının sağlanması açısından büyük yatırım gerektiren, uzun vadeli bir girişimdir. Lojistik merkezlerin özellikle kuruluş aşamasında özel sektör yatırımcıları için çekici olmaması, kamu otoritelerini finansal destek açısından önemli hale

getirmiştir. Bu nedenle lojistik merkezlerin finansmanı genellikle kamu-özel ortaklığı şeklinde yapılmaktadır.

Lojistik köyler genellikle kamu ve/veya özel sektöre ait tek bir organ tarafından işletilmektedir. Avrupa'daki lojistik köyler incelendiğinde; genellikle, belediye veya yerel yönetimler, bölgenin ticaret ve sanayi odaları, taşımacılık kuruluşları ve 3. şahıslar tarafından belirli bir pay karşılığı sermaye desteği ile çok ortaklı kamu-özel işbirlikli lojistik köyler kurulmaktadır.

Lojistik köylerde bulunan bina ve teçhizatlar ana mülk sahipleri ya da kiralayanlar tarafından işletilebilir. Lojistik merkezlerde devlet ve belediye desteklerinin de olduğu gözlemlenmektedir.

Özel sektör-kamu ortaklık modeli, lojistik merkez yönetiminde en yaygın olarak uygulanan yapıdır. Kamu ve özel sektör, lojistik merkezlerde değişik yüzdelerde hisselerine sahip olabilir. Kamu otoriteleri lojistik merkezin ana hissedarı konumunda olabilir. Ortaklık modelinin seçimi ve kamu otoritelerinin bu ortaklık içindeki katılım oranları finansmana, altyapı durumuna ve planlamaya bağlıdır.

Çorlu Lojistik Merkezi, 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu kapsamında Lojistik Organize Sanayi Bölgesi şeklinde kurulacak ve faaliyete geçirilecektir. Bu bağlamda aşağıdaki yapıların müteşebbis heyet içinde bulunması önerilmektedir:

- ☒ Çorlu Belediyesi
- ☒ Tekirdağ Büyük Şehir Belediyesi
- ☒ Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası
- ☒ Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
- ☒ Bölgedeki Organize Sanayi Bölgeleri
- ☒ Liman İşletmecileri
- ☒ Taşımacılık Firmaları
- ☒ Parti Lojistik Hizmet Sağlayıcılar
- ☒ Kombine Taşımacılık İşleticileri
- ☒ Bütünleşik Lojistik Hizmet Sağlayıcılar
- ☒ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- ☒ Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü

☞ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

☞ Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Çorlu Lojistik Organize Sanayi Bölgesinde uygulanacak yatırım ve işletme modellerine göre, projenin öngörülen özkaynak ve yabancı kaynak koşulları da değişiklik gösterecektir. Bu çerçevede dört model geliştirilmiştir:

### **Öneri 1: Müteşebbis Heyetin Tüm Altyapı ve Üstyapı Harcamalarını Kendi Üstlendiği, Binaların ve Donanımların Kira Karşılığında Yatırımcılara Sunulduğu Model**

Bu model kapsamında, müteşebbis heyet tüm altyapı ve üst yapı harcamalarını kendisi üstlenmekte ve binaları ve donanımları kira karşılığında lojistik operatörlere ve ticaret ve dağıtım şirketlerine sunmaktadır. Bir önceki kısımlarda fizibilitesi ayrıntılı olarak yapılan model bu modeldir.

Aşağıda yatırımın finansman ihtiyacı tablosunda da görüldüğü gibi yatırımın başlangıç maliyeti 28.572.000 USD'dir. Takip eden iki yılda nakit çıkışları ise 17.148.332 USD ve 74.048.800 USD olacaktır. Bu üç yıllık sürede toplam maliyet 119.769.132 USD olacaktır. Projenin 2. Etap maliyetleri 62.488.525 USD'dir. 2. Etapın başlamasına kadar sağlanacak 1. Etap gelirleri 2. Etap maliyetlerini karşılamaktadır. Dolayısıyla projenin başlangıcındaki 3 yıllık süre için 119.769.132 USD'lik özkaynaklarla ve/veya yabancı kaynaklarla karşılanması gereken bir finansmana ihtiyaç duyulacaktır.

**Tablo 78: Öneri 1 İçin Maliyetler ve Beklenen Gelirler**

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler
1	28.572.000	0	0
2	17.148.332	0	0
3	74.048.800	0	0
4		14.907.000	0
5		14.310.720	0
6		13.738.291	0
7		13.188.760	0
8	62.488.525	12.661.209	0
9		12.154.761	13.221.000
10		11.668.570	12.692.160
11		11.201.828	12.184.474



## Öneri 2: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetin Tahsis Gelirleri İle Karşılandığı Model

Bu model kapsamında kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarının maliyetlerinin tahsis gelirleri ile karşılanması öngörülmüştür.

Proje kapsamında kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarının 1. Etap Maliyeti 54.038.632 ve 2. Etap Maliyeti 5.384.900 USD olmak üzere toplam maliyeti 59.423.532 USD'dir.

**Tablo 79:** Öneri 2 İçin Maliyetler ve Beklenen Gelirler

	1. Etap Maliyeti	2. Etap Maliyeti	Toplam Maliyet
Kamulaştırma	28.572.000	0	
Altyapı	17.148.332	0	
Üst Yapı (Ortak Kullanım Alanları)			
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	449.000	112.250	
Gümrük Ofisi	224.500	112.250	
Demir yolu terminali	3.750.000	3.750.000	
Giriş Çıkış Kapıları	34.200	0	
Binek Araç Otoparkı	750.000	375.000	
Ring sefer park alanı	15.000	3.750	
Teknik alt yapı tesisi	44.900	44.900	
Atık su arıtma	171.000	171.000	
Yağmur suyu top. alanı	91.500	91.500	
Çöp değer. Merkezi	171.000	171.000	
Güvenlik	449.000	112.250	
Sağlık Birimi	317.500	0	
PTT	34.200	0	
Mescit	85.500	0	
Tuvalet ve Duş Alanı	171.000	171.000	
Araçlar (2 binek Oto ve 1 minibüs)	60.000	20.000	
Projelendirme, Müşavirlik ve Denetim	500.000	250.000	
Personel ve İdari Giderler	1.000.000		
	8.318.300	5.384.900	
<b>Toplam</b>	<b>54.038.632</b>	<b>5.384.900</b>	<b>59.423.532</b>

Proje kapsamında 1. Etapta 542.000 m<sup>2</sup> ve 2. Etapta 472.250 m<sup>2</sup> olmak üzere toplam 1.014.250 m<sup>2</sup> toplam tahsis edilebilir parsel alanı ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 80: Öneri 2 Kapsamında Yapılacak Yapıların Brüt Alanları**

	<b>Başlangıç Brüt Alan</b>	<b>2. Etap Brüt Alan</b>	<b>Toplam Brüt Alan</b>
Kapalı Gümrüklü depolar	150.000	150.000	
Kapalı Gümrüksüz depolar	150.000	150.000	
Soğuk hava Deposu	60.000	60.000	
Tehlikeli madde deposu	20.000	20.000	
Demiryolu Aktarma Deposu	15.000	7.500	
Sebze meyve çiçek hali	45.000	22.500	
Açık gümrüklü alan	20.000	20.000	
Konteyner stok alanı	50.000	25.000	
Kantar ve Teknik Bina	3.000	3.000	
Tamir Bakım atölyeleri	2.000	1.000	
Forwarder ofisleri	5.000	1.250	
Banka Şubeleri	1.000	250	
Konaklama tesisi	2.000	1.000	
Akaryakıt İstasyonu	3.000	3.000	
Kargo Ofisleri	4.000	2.000	
Satış Mağazaları	5.000	1.250	
Restoran ve Kafeterya	2.000	2.000	
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	5.000	2.500	
<b>Toplam Parsellenebilir Brüt Alan</b>	<b>542.000</b>	<b>472.250</b>	<b>1.014.250</b>

Proje kapsamındaki toplam maliyetlerin tahsis gelirleri ile karşılanacağı kabul edildiğinde maliyetlerin tahsis edilebilir parsel alanlarına paylaştırılması gerekmektedir. Bu durumda parsel tahsis bedeli birim maliyet olacaktır. Bu model altında, projenin birim maliyet/m<sup>2</sup> tahsis bedeli 58,6 TL olacaktır.

Toplam yatırım maliyeti: 59.423.532 USD

Toplam kiralanabilir parsel alanı: 1.014.250 m<sup>2</sup>

Birim maliyet = Tahsis bedeli: 58,6 USD/m<sup>2</sup>

### Öneri 3: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetin Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ) Tarafından Karşılındığı Model

Çorlu ilçesinde lojistik alan olarak belirlenen alan üzerinde yer alan arazilerden bir kısmı TOKİ'ye tahsis edilmiştir. Bu çerçevede TOKİ'nin de yer alacağı bir yönetim yapısı çerçevesinde kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarının maliyetleri TOKİ tarafından sağlanacak ve daha sonra oluşturulan parsellerin satımı yoluyla gerekli maliyetler karşılanacaktır.

Bu durumda proje kapsamında kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarınının 1. Etap Maliyeti 54.038.632 ve 2. Etap Maliyeti 5.384.900 USD olmak üzere 59.423.532 USD'lik toplam maliyet TOKİ tarafından karşılanacaktır ve müteşebbis heyet herhangi bir maliyet üstlenmeyecektir.

**Tablo 81: Öneri 3 İçin Maliyetler**

	1. Etap Maliyeti	2. Etap Maliyeti	Toplam Maliyet
Kamulaştırma	28.572.000	0	
Altyapı	17.148.332	0	
Üst Yapı (Ortak Kullanım Alanları)			
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	449.000	112.250	
Gümrük Ofisi	224.500	112.250	
Demir yolu terminali	3.750.000	3.750.000	
Giriş Çıkış Kapıları	34.200	0	
Binek Araç Otoparkı	750.000	375.000	
Ring sefer park alanı	15.000	3.750	
Teknik alt yapı tesisi	44.900	44.900	
Atık su arıtma	171.000	171.000	
Yağmur suyu top. alanı	91.500	91.500	
Çöp değer. Merkezi	171.000	171.000	
Güvenlik	449.000	112.250	
Sağlık Birimi	317.500	0	
PTT	34.200	0	
Mescit	85.500	0	
Tuvalet ve Duş Alanı	171.000	171.000	
Araçlar (2 binek Oto ve 1 minibüs)	60.000	20.000	
Projelendirme, Müşavirlik ve Denetim	500.000	250.000	
Personel ve İdari Giderler	1.000.000		
	8.318.300	5.384.900	
Toplam	54.038.632	5.384.900	59.423.532

#### **Öneri 4: Proje Kapsamındaki Ortak Maliyetlerin Müteşebbis Heyet Tarafından Karşılıdığı, Binaların ve Donanımların Yap-İşlet-Devret Sistemiyle Özel Sektör Tarafından Yapılacağı Model**

Bu model kapsamında lojistik merkez ortak ihtiyaçlarına hitap edecek yapıların (kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarının) müteşebbis heyet tarafından yapılacağı, gelir getirici yapıların ise lojistik operatörler (yatırımcılar) tarafından yap-işlet-devret sistemiyle yapılacağı öngörülmüştür.

Bu durumda proje kapsamında kamulaştırma, altyapı ve ortak kullanım alanlarınının 1. Etap Maliyeti 54.038.632 ve 2. Etap Maliyeti 5.384.900 USD olmak üzere 59.423.532 USD'lik toplam maliyet müteşebbis heyet tarafından karşılanacaktır. Bu durumda, 59.423.532 USD'lik özkaynaklarla ve/veya yabancı kaynaklarla karşılanması gereken bir finansmana ihtiyaç duyulacaktır. Gelir getirici yapıların yatırımcılar tarafından yapılıp-işletilip-devredildikten sonra, müteşebbis heyet gelir kazanmaya başlayacaktır.

#### **5.5. Yatırımın Finansman İhtiyacı ve Kaynakları Tablosu**

"Müteşebbis Heyetin Tüm Altyapı ve Üstyapı Harcamalarını Kendi Üstlendiği, Binaların ve Donanımların Kira Karşılığında Yatırımcılara Sunulduğu Model" kapsamında Çorlu Lojistik OSB yatırımının nakit akışları incelendiğinde, yatırımın başlangıcında 28,5 milyon dolarlık, birinci yılında 17,1 milyon dolarlık, ikinci yılında 74,0 milyon dolarlık nakit çıkışı ve dolayısıyla toplam başlangıç finansman ihtiyacı 119,7 milyon dolar olacaktır. Yatırımın diğer nakit çıkışları incelendiğinde, yatırımın 8. yılında 62,4 milyon dolarlık nakit çıkışı olacaktır.

Bununla birlikte yatırımın nakit girişleri incelendiğinde etap başlangıçlarında yapılacak bu yatırımların, yatırımların yıllık getirisi ile karşılanabildiği görülmektedir.

**Tablo 82: Yatırım Nakit Akışları**

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	Vergi Öncesi Nakit Akışı	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	Vergi Sonrası Nakit Akışı
1	28.572.000	0	0	-28.572.000	0	0	-28.572.000
2	17.148.332	0	0	-17.148.332	0	0	-17.148.332
3	74.048.800	0	0	-74.048.800	0	0	-74.048.800
4		14.907.000	0	14.907.000	11.925.600	0	11.925.600
5		14.310.720	0	14.310.720	11.448.576	0	11.448.576
6		13.738.291	0	13.738.291	10.990.633	0	10.990.633
7		13.188.760	0	13.188.760	10.551.008	0	10.551.008
8	62.488.525	12.661.209	0	-36.606.316	10.128.967	0	-41.782.758
9		12.154.761	13.221.000	24.846.921	9.723.809	10.576.800	19.877.537
10		11.668.570	12.692.160	23.853.044	9.334.856	10.153.728	19.082.435

## 5.6. Proforma Gelir Tablosu

Ekonomik değerlendirmeye girdi olacak bir diğer husus ise yatırımın getirisidir. Yatırımın getirisinin hesaplanması kira gelirlerinin hesaplanmasıyla mümkündür. Bunun için her kullanım için ayrı ayrı metrekare birim kira gelirleri değişik kentlerdeki, özellikle Organize Sanayi Bölgelerindeki ya da kent içindeki benzer kullanımlar göz önüne alınarak belirlenmiş ve her etapta hizmete alınacak kullanımların kira gelirleri Tablo'da gösterildiği şekilde aylık olarak hesaplanmıştır.

**Tablo 83:** Lojistik Köyde Yer Alacak Alansal Kullanımlar ve Aylık Kira Gelirleri (Aylık Proforma Gelir Tablosu)

Lojistik Köy Kullanımları	Kiralama Bedelleri (\$/m2)	adet	Net birim m2	Başlangıç net alan	5 Yıllık artış faktörü	1. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	2. Etapta Tamamlanması Öngörülen Alan Büyüklükleri	Etaplar Sonunda Net Alan Büyüklükleri	1. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri	2. Etapta Tamamlanan Alanlardan Elde Edilecek Kira Geliri
Kapalı Gümrüklü Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Kapalı Gümrüksüz Depolar	3	10	10.000	100.000	1	100.000	100.000	200.000	300.000	300.000
Soğuk Hava Deposu	7,5	4	10.000	40.000	1	40.000	40.000	80.000	300.000	300.000
Tehlikeli Madde Deposu	5	2	5.000	10.000	1	10.000	10.000	20.000	50.000	50.000
Demiryolu Aktarma Deposu	3	1	10.000	10.000	0,5	10.000	5.000	15.000	30.000	15.000
Sebze Meyve Çiçek Hali	3	50	600	30.000	0,5	30.000	15.000	45.000	90.000	45.000
Açık Gümrüklü Alan	1	4	5.000	20.000	1	20.000	20.000	40.000	20.000	20.000
Konteyner Stok Alanı	0,5	1	50.000	50.000	0,5	50.000	25.000	75.000	25.000	12.500
Kantar ve Teknik Bina		1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	11.250	11.250
Tamir Bakım atölyeleri	10	4	250	1.000	0,5	1.000	500	1.500	10.000	5.000
Forwarder Ofisleri	8	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	20.000	5.000
Banka Şubeleri	10	5	100	500	0,25	500	125	625	5.000	1.250
Konaklama Tesisi	10	1	1000 (2 kat)	2.000	0,25	2.000	500	2.500	20.000	5.000
Akaryakıt İstasyonu	5	1	2.000	2.000	1	2.000	2.000	4.000	10.000	10.000
Kargo Ofisleri	8	10	200	2.000	0,5	2.000	1.000	3.000	16.000	8.000
Satış Mağazaları	10	50	50	2.500	0,25	2.500	625	3.125	25.000	6.250
Restoran ve Kafeterya	5	1	1.000	1.000	1	1.000	1.000	2.000	5.000	5.000
Tır-Kamyon Parkı (Nakliyeciler Organizasyonu)	0,2	1	25.000	25.000	0,5	25.000	12.500	37.500	5.000	2.500
Yönetim Binası ve Sosyal Tesisler	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	250	1.250		
Gümrük Ofisi	0	1	500	500	0,5	500	250	750		
Demir Yolu Terminali	0	1	30.000	30.000	1	30.000	30.000	60.000		
Giriş Çıkış Kapıları	0	2	50	100	0	100	0	100		
Binek Araç Otoparkı	0	1	5.000	5.000	0,5	5.000	2.500	7.500		
Ring Sefer Park Alanı	0	1	500	500	0,25	500	125	625		
Teknik Alt Yapı Tesisi	0	1	100	100	1	100	100	200		

Atık Su Arıtma	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Yağmur Suyu Toplama Alanı	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Çöp Değerlendirme Merkezi	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
Güvenlik	0	1	1.000	1.000	0,25	1.000	250	1.250		
Sağlık Birimi	0	1	500	500	0	500	0	500		
PTT	0	1	100	100	0	100	0	100		
Mescit	0	1	250	250	0	250	0	250		
Tuvalet ve Duş Alanı	0	1	500	500	1	500	500	1.000		
TOPLAM				441.550					1.242.250	1.101.750

Birinci etap tamamlandığında elde edilecek brüt toplam gelir 14.907.000 USD (1.242.250 \$ x12 Ay) olacaktır. İkinci etap tamamlandığında ikinci etaptan elde edilecek **brüt toplam gelir** 13.221.000 USD (1.101.250 \$ x 12 Ay ) olacaktır. Her etap tamamlandığında, o etabın gelirinin bir önceki etabın gelirine ilave edileceği düşünülürse ikinci etabın devreye girmesiyle birlikte yıllık brüt toplam gelir 28.128.000 USD olacaktır.

Ancak, her yılki gelirlerden %2 amortisman ve kira gelirlerinden %20 vergi ödemeleri yapılacağı, binaların ekonomik ömürlerinin de 50 yıl olacağı varsayılmış ve bu varsayımlar ekonomik analizlerimizde kullanılmıştır.

#### 5.7. Proforma Nakit Akım Tablosu

Çorlu Lojistik OSB projesine ilişkin maliyetler:

- ↯ Kamulaştırma
- ↯ Hafriyat
- ↯ Kaplama
- ↯ Altyapı
- ↯ Yol Yapım
- ↯ Çevre Güvenlik Kuşağı (Çitleme)
- ↯ Üstyapı maliyetlerinden oluşmaktadır.

Buna göre, paranın zaman değeri gözetilmeksizin toplam maliyetlere bakıldığında toplam maliyet 181.257.657 dolardır.

**Tablo 84:** Etaplar İtibariyle Toplam Maliyetler ve Başlangıç Yılları

Maliyet Kalemleri	Maliyet (USD)	Başlangıç Yılı
Kamulaştırma	28.572.000	1. Yıl
Hafriyat	9.439.255	2. Yıl
Kaplama	762.287	2. Yıl
Yol Yapım	4.500.000	2. Yıl
Altyapı	2.250.000	2. Yıl
Çevre Güvenlik Kuşağı	196.790	2. Yıl
Üstyapı	1. Etap: 73.048.800	3. Yıl
	2. Etap: 62.488.525	8. Yıl
Toplam	181.257.657	

Nakit akış tablosunun diğer bir unsuru olan yıllık gelir akışları bir önceki bölümde ayrıntılı olarak irdelenmiştir. Her yılki gelirlerden % 4 amortisman ve kira gelirlerinden % 20 vergi ödemeleri yapılacağı, binaların ekonomik ömürlerinin de 50 yıl olacağı varsayılmış ve bu varsayımlar ekonomik analizlerimizde kullanılmıştır. Bu varsayımlar altında nakit akış tablosu aşağıdaki tabloda verilmiştir:

**Tablo 85:** Çorlu Lojistik OSB Proforma Nakit Akım Tablosu

Yıllar	Maliyetler	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	Vergi Öncesi Nakit Akışı	1. Etap Net Gelirler	2. Etap Net Gelirler	Vergi Sonrası Nakit Akışı
1	28.572.000	0	0	-28.572.000	0	0	-28.572.000
2	17.148.332	0	0	-17.148.332	0	0	-17.148.332
3	74.048.800	0	0	-74.048.800	0	0	-74.048.800
4		14.907.000	0	14.907.000	11.925.600	0	11.925.600
5		14.310.720	0	14.310.720	11.448.576	0	11.448.576
6		13.738.291	0	13.738.291	10.990.633	0	10.990.633
7		13.188.760	0	13.188.760	10.551.008	0	10.551.008
8	62.488.525	12.661.209		-36.606.316	10.128.967		-41.782.758
9		12.154.761	13.221.000	24.846.921	9.723.809	10.576.800	19.877.537
10		11.668.570	12.692.160	23.853.044	9.334.856	10.153.728	19.082.435
11		11.201.828	12.184.474	22.898.922	8.961.462	9.747.579	18.319.138
12		10.753.754	11.697.095	21.982.965	8.603.004	9.357.676	17.586.372
13		10.323.604	11.229.211	21.103.647	8.258.883	8.983.369	16.882.917
14		9.910.660	10.780.042	20.259.501	7.928.528	8.624.034	16.207.601
15		9.514.234	10.348.841	19.449.121	7.611.387	8.279.073	15.559.297
16		9.133.664	9.934.887	18.671.156	7.306.931	7.947.910	14.936.925
17		8.768.318	9.537.492	17.924.310	7.014.654	7.629.993	14.339.448
18		8.417.585	9.155.992	17.207.337	6.734.068	7.324.794	13.765.870
19		8.080.882	8.789.752	16.519.044	6.464.705	7.031.802	13.215.235
20		7.757.646	8.438.162	15.858.282	6.206.117	6.750.530	12.686.626
21		7.447.341	8.100.636	15.223.951	5.957.872	6.480.509	12.179.161

22		7.149.447	7.776.610	14.614.993	5.719.558	6.221.288	11.691.994
23		6.863.469	7.465.546	14.030.393	5.490.775	5.972.437	11.224.314
24		6.588.930	7.166.924	13.469.177	5.271.144	5.733.539	10.775.342
25		6.325.373	6.880.247	12.930.410	5.060.298	5.504.198	10.344.328
26		6.072.358	6.605.037	12.413.194	4.857.887	5.284.030	9.930.555
27		5.829.464	6.340.836	11.916.666	4.663.571	5.072.669	9.533.333
28		5.596.285	6.087.202	11.439.999	4.477.028	4.869.762	9.152.000
29		5.372.434	5.843.714	10.982.399	4.297.947	4.674.971	8.785.920
30		5.157.537	5.609.966	10.543.103	4.126.029	4.487.972	8.434.483
31		4.951.235	5.385.567	10.121.379	3.960.988	4.308.454	8.097.103
32		4.753.186	5.170.144	9.716.524	3.802.549	4.136.115	7.773.219
33		4.563.058	4.963.339	9.327.863	3.650.447	3.970.671	7.462.291
34		4.380.536	4.764.805	8.954.749	3.504.429	3.811.844	7.163.799
35		4.205.314	4.574.213	8.596.559	3.364.252	3.659.370	6.877.247
36		4.037.102	4.391.244	8.252.696	3.229.681	3.512.995	6.602.157
37		3.875.618	4.215.595	7.922.589	3.100.494	3.372.476	6.338.071
38		3.720.593	4.046.971	7.605.685	2.976.474	3.237.577	6.084.548
39		3.571.769	3.885.092	7.301.458	2.857.415	3.108.074	5.841.166
40		3.428.899	3.729.688	7.009.399	2.743.119	2.983.751	5.607.519
41		3.291.743	3.580.501	6.729.023	2.633.394	2.864.401	5.383.219
42		3.160.073	3.437.281	6.459.862	2.528.058	2.749.825	5.167.890
43		3.033.670	3.299.789	6.201.468	2.426.936	2.639.832	4.961.174
44		2.912.323	3.167.798	5.953.409	2.329.859	2.534.238	4.762.727
45		2.795.830	3.041.086	5.715.273	2.236.664	2.432.869	4.572.218
46		2.683.997	2.919.443	5.486.662	2.147.198	2.335.554	4.389.330
47		2.576.637	2.802.665	5.267.195	2.061.310	2.242.132	4.213.756
48		2.473.572	2.690.558	5.056.508	1.978.857	2.152.447	4.045.206
49		2.374.629	2.582.936	4.854.247	1.899.703	2.066.349	3.883.398
50		2.279.644	2.479.618	4.660.077	1.823.715	1.983.695	3.728.062
51		2.188.458	2.380.434	4.473.674	1.750.766	1.904.347	3.578.939
52		2.100.920	2.285.216	4.294.727	1.680.736	1.828.173	3.435.782
53		2.016.883	2.193.808	4.122.938	1.613.506	1.755.046	3.298.351
54		1.936.208	2.106.055	3.958.021	1.548.966	1.684.844	3.166.417
55		1.858.759	2.021.813	3.799.700	1.487.007	1.617.451	3.039.760
56		1.784.409	1.940.941	1.784.409	1.427.527	1.552.753	1.427.527



## 5.8. Finansal Değerlendirme Sonuçları

Yatırımın finansal değerlendirmesinde yatırımın getiri dönüş süresi, net şimdiki değeri, finansal iç karlılık oranı, başa baş analizi ve katma değer etkisi yöntemleri kullanılmıştır. Finansal analiz yöntemleri yatırımın nakit akışları üzerinde uygulanmış ve sonuçlar aşağıdaki özet tabloda gösterilmiştir. Finansal değerlendirme sonuçları, 1. Etap nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, Tüm etapların nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, vergi öncesi nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları ve vergi sonrası nakit akışına ilişkin finansal değerlendirme sonuçları olmak üzere dört ayrı kategoride hesap edilmiş ve değerlendirilmiştir.

**Tablo 86:** Yatırımın Finansal Analiz Sonuçları

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	78.542.043	173.224.758	40.499.856	106.380.224
Maliyet-Kar Oranı	1,7033	2,0759	1,3627	1,6608
İç Karlılık Oranı	%10,34	%7,6	%7,83	%5,57
Geri Ödeme Süresi (indirgenmiş)	16	14	21	18
Geri Ödeme Süresi (cari)	13	13	16	15
Yatırımın Başa Baş Noktası (indirgenmiş)	116.827.014	156.385.200	111.986.705	161.932.306
Yatırımın Başa Baş Noktası (Cari)	124.908.497	196.712.479	122.773.644	189.136.880

### 5.8.1. Yatırımın Geri Dönüş Süresi

Yatırım projeleri analizinde Geri Dönüş (Ödeme) Süresi, proje için katlanılan yatırım giderlerinin geri döndüğü zamanı ifade etmektedir. Geri ödeme süresinin hesaplanmasında ilk yıldan başlayarak her yıl beklenen nakit akışlarının yıllar itibariyle kümülatif olarak toplanmakta ve bu toplam değer pozitif değere ulaştığı nokta belirlenmektedir. Geri ödeme süresi yöntemi projenin riski, karlılığı vb. konularda sonuçlar içermediğinden diğer proje değerlendirme yöntemleriyle birlikte dikkate alınmaktadır.

Projenin geri ödeme süresi cari rakamlara ve reel (indirgenmiş) rakamlara göre ayrı ayrı hesap edilmiştir. Projenin vergi sonrası ve tüm etaplara ilişkin cari geri ödeme süresi 15 yıl ve projenin vergi sonrası ve tüm etaplara ilişkin reel (indirgenmiş) geri ödeme süresi 18 yıldır. Geri ödeme süreleri bu boyutta bir yatırım için normal seviyelerdedir. Ekonomik ömrü

55 yıl olarak düşünölen yatırımın 13-16 yıl arasında geri kazanımı yaklaşık 40 yıl sürecek karlı bir döneme işaret etmektedir.

Projenin tüm etaplara ilişkin geri ödeme süreleri 1. Etaba ilişkin geri ödeme sürelerinden daha kısa bulunmuştur. Ayrıca etaplara ilişkin vergi öncesi geri ödeme süreleri vergi sonrası geri ödemelerinden daha düşüktür.

### **5.8.2. Yatırımın Net Şimdiki Değeri**

Net bugünkü (şimdiki) değer, projenin nakit girişlerinin bugünkü değerinden, nakit çıkışlarının bugünkü değerinin düşölmesiyle hesaplanır. Net bugünkü değer hesaplanırken başlangıç dönemi esas alınmak suretiyle bir projeye ait nakit girişlerinin ve nakit çıkışlarının sermaye maliyeti oranı ile iskonto edilmesiyle hesaplanır. Eğer sonuç pozitif bir değerse proje kabul edilir, negatif bir değerse proje reddedilir. Diğer yandan net bugünkü değeri pozitif olan alternatif yatırım projelerinden en büyük net bugünkü değere sahip olan proje tercih edilir.

Net bugünkü değer ve fayda/maliyet analizi doğru seçilmiş bir getiri oranını gerektirmektedir. Finansal analizlerde Amerikan Doları kullanıldığından dolayı getiri oranının da bu para birimine uygun olarak seçilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda, Dünya Bankasının LIBOR (Amerikan Doları) üzerine ölk risk faktörlerini de ilave ederek belirlediği borçlanma oranlarının son on yıldaki ortalaması olan % 3 rakamı uzun vadeli getiri oranı olarak kabul edilmiştir.

Projenin net şimdiki değeri pozitif olarak bulunmuştur. Projenin tüm etaplara ilişkin vergi sonrası net şimdiki değeri 106.380.224 USD olarak bulunmuştur. Birinci etaba ilişkin vergi sonrası net şimdiki değer ise daha düşük bir rakam olarak hesap edilmiştir (40.499.586 USD).

### **5.8.3. Yatırımın Finansal İç Karlılık Oranı**

Bir projeye ait nakit girişlerinin bugünkü değerini nakit çıkışlarının bugünkü değerine eşitleyen iskonto/getiri oranına iç karlılık oranı adı verilir. İç karlılık oranı, projenin gerektirdiği giderlere katlanması durumunda yatırımın getirisini ortaya koymaktadır ve yatırımın karlılığını ifade etmede kullanılabilecek önemli bir göstergedir. İç karlılık oranı, projenin sermaye maliyeti yüzdesi oranı ile veya yatırımcının kendisinin belirlediği getiri oranı ile karşılaştırılır ve iç karlılık oranı beklenen getiri oranından küçük ise proje ret kararı verilir. Bunun yanı sıra, iç karlılık oranları beklenen getiriden yüksek olan alternatif yatırımlar arasından en yüksek iç karlılık oranına sahip yatırım seçilir. İç karlılık oranı aynı zamanda yatırım için gerekli olan fonlar için katlanılabilecek maksimum faiz oranı olarak da tanımlanabilir. Diğer bir ifadeyle, yatırımın gerçekleştirilmesi için gerekli olan fonların

bulunması sırasında söz konusu fonların ortalama maliyeti iç karlılık oranına eşit olana kadar yatırımcı bu söz konusu yatırım kararından herhangi bir zarara uğramayacaktır. Bu oranın üzerinde bir maliyette fon bulunması yatırımcıyı zarara uğratacaktır.

Projenin tüm etaplara ilişkin vergi sonrası iç karlılık oranı %5,57 olarak bulunmuştur. Diğer yandan projenin birinci etabına ilişkin vergi sonrası iç karlılık oranı %7,83 olarak hesap edilmiştir. USD üzerinden yapılan %3 indirgeme oranına göre, iç karlılık oranlarının %3 referans faizinin üstünde oluşu projenin karlılığına işaret etmektedir. %20 kurumlar vergisi kesintisi ve yıllık %4 amortisman payına göre yapılan hesaplamalar analizin güvenilirliğini artırmaktadır.

#### **5.8.4. Yatırımın Başa-baş Analizi**

Yatırımın Başa Baş Analizi, satış geliri, maliyet ve kar arasındaki ilişkileri inceleyen analitik bir yöntemdir. Yatırımın başa baş noktası toplam gelirler ile toplam maliyetlerin birbirine eşit olduğu noktadır.

Projenin başa baş noktası da cari değerlere ve reel (indirgenmiş) değerlere göre ayrı ayrı hesap edilmiştir. Projenin tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari başa baş noktası 189.136.880 USD olarak bulunurken, tüm etaplara ilişkin vergi sonrası reel (indirgenmiş) başa baş noktası 161.932.306 USD olarak bulunmuştur. Diğer yandan 1. Etaba ilişkin cari ve indirgenmiş başa baş noktaları daha düşük değerler olarak hesap edilmiştir.

#### **5.8.5. Yatırımın Katma Değer Etkisi**

Yatırımın katma değer etkisi analizi, Fayda/Maliyet analizi olarak da bilinen bu analiz, nakit akışındaki getirilerin bugünkü değerinin, nakit akışındaki giderlerin bugünkü değerine bölünmesi ile elde edilir. Sonuç olarak ortaya çıkan oran 1'den büyük ise proje kârdadır, değil ise proje zarardadır sonucuna varılır. Fayda maliyet analizi, net bugünkü değer ile aynı sonuca yönlendirse de, özellikle pek çok alternatif arasından öne çıkanları kolayca görebilmek ve geçmiş projelerle kıyaslamalar yapabilmek açısından oldukça etkili bir analiz yöntemidir.

Projenin tüm etaplara ilişkin vergi sonrası maliyet-kar oranı (katma değer etkisi) 1,66 olarak bulunmuştur. Ortaya çıkan oran 1'den büyük olduğundan dolayı projenin karlı bir proje olduğu sonucuna varılmıştır. Projenin 1. Etabına ilişkin vergi sonrası maliyet-kar oranı tüm etaplara ilişkin orandan daha düşük olmasına rağmen (1,36) projenin karlı bir proje olarak kabul edilmesini etkilememiştir.

Yukarıda adı geçen tüm yatırım projeleri analiz teknikleri, %3 indirgeme oranına göre söz konusu yatırımın yatırım-proje analizi ilkelerine göre uygun olduğuna (fizibil olduğu)

işaret etmektedir. %20 kurumlar vergisinin ve %4 amortisman payının da dahil edildiği hesaplamaların olası kayıpları içermesi de analizin güvenilirliğini artırmaktadır.

## 5.9. Duyarlılık Analizleri

Çorlu Lojistik OSB yatırımı fizibilite çalışmasının duyarlılık analizleri bölümünde, söz konusu yatırımın satış fiyatlarındaki, satış projeksiyonlarındaki, yatırım tutarındaki ve kar marjındaki değişimlere karşı duyarlılıkları incelenecektir.

### 5.9.1. Satış Fiyatlarındaki Değişimlere İlişkin Analizler

Satış fiyatlarındaki değişimlere ilişkin analizde, satış fiyatlarında %10, %20 ve %30 azalmaya karşı yatırımın duyarlılığı incelenmiştir.

Satış fiyatlarındaki değişimlere ilişkin analizlerden ilki satış fiyatlarının %10 düşmesine göre kurgulanan kötümser bir senaryodur.

**Tablo 87:** Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %10 Azalırsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	171.189.845	300.800.405	136.951.876	240.640.324
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	59.520.949	139.802.491	25.282.981	79.642.410
Maliyet-Kar Oranı	1,5330	1,8683	1,2264	1,4947
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	18	16	26	21
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	14	14	18	17
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	114.368.791	162.915.698	112.514.658	165.140.280
Baş Baş Noktası (Cari Değerlerle)	121.337.242	185.960.825	122.870.130	189.979.614
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	18	16	26	21

Bu senaryo altında yatırımın net bugünkü değeri pozitif olma özelliğini korumuş ve vergi sonrası tüm etaplara ilişkin 106.380.224 USD'den 76.642.410 USD'ye, 1. Etapa ilişkin ise 40.499.856 USD'den 40.499.856 USD'ye gerilemiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 15 yıldan 17 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 18 yıldan 21 yıla, 1. Etapa ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 16 yıldan 18 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 21 yıldan 26 yıla yükselmiştir. Bununla birlikte bu durum geri ödeme süreleri açısından ciddi bir sorun doğurmamıştır. Geri ödeme süreleri 2-3 yıl gibi gerilemiş olup, bu da 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde sorun yaratmayacak boyuttadır. Tüm etaplara ilişkin

vergi sonrası maliyet-kar oranı %20 gerileyerek 1,49 olarak gerçekleşmiştir. Ancak oran 1'den büyük olduğundan dolayı projenin karlı bir proje olarak kabul edilmesini etkilememiştir. Benzer şekilde 1. Etaba ilişkin maliyet-kar oranı da 1,36'dan 1,22'ye gerilemekle birlikte, proje karlılık sınırları içinde kalmıştır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari yatırımın başa-baş noktası 189.136.880 USD'den 189.979.614 USD'ye artış gösterirken, indirgenmiş yatırımın başa-baş noktası 161.932.306'dan 165.140.280 USD'ye yükselmiştir. Sonuç olarak maliyetler değişmeksizin satış fiyatlarının (kiralama bedelleri) %10 düştüğü bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda yatırım fizibil olma özelliğini korumuştur.

Satış fiyatlarındaki değişimlere ilişkin kötümser senaryolardan ikincisi satış fiyatlarının %20 düşmesine göre kurgulanan daha kötümser bir senaryodur.

**Tablo 88:** Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %20 Azalır

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	152.168.751	267.378.138	121.735.001	213.902.510
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	40.499.856	106.380.224	10.066.105	52.904.596
Maliyet-Kar Oranı	1,3627	1,6608	1,0901	1,3286
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	21	18	36	25
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	16	16	21	19
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	111.986.705	161.932.306	112.501.055	164.790.871
Baş Baş Noktası (Cari Değerlerle)	122.773.644	196.443.812	124.120.849	190.915.063
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	21	18	36	25

Satış fiyatlarının %20 düştüğü senaryo altında tüm etaplara ilişkin ve 1. Etaba ilişkin vergi sonrası net bugünkü değer pozitif olarak kalmaya ve maliyet kar oranları ise 1'den büyük olmaya devam etmiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 19 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi ise 25 yıla artış göstermiştir. Benzer şekilde 1. Etaba ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 21 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 36 yıla yükselmiştir. Diğer yandan yatırımın tüm etaplara ilişkin cari değerlerle başa baş noktası 190.915.063 USD'ye ve indirgenmiş başa baş noktası ise 164.790.871 USD'ye artmıştır.

Maliyetler aynı kalırken, satış fiyatlarının (kiralama bedelleri) %20 düştüğü bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda da yatırım fizibil sınırlar içerisinde kalabilmekle

beraber uzun geri ödeme süreleri ve düşen karlılık oranlarıyla uzun yıllar sürecek bir finansal yükün habercisidir.

Satış fiyatlarındaki değişimlere ilişkin üçüncü kötümser senaryo olarak satış fiyatlarının %30 düşmesi kurgulanmıştır.

**Tablo 89:** Duyarlılık Analizi: Satış Fiyatları %30 Azalırsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	133.147.657	233.955.871	106.518.126	187.164.696
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	21.478.762	72.957.957	-5.150.770	26.166.783
Maliyet-Kar Oranı	1,1923	1,4532	0,9539	1,1625
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	28	22	NA	32
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	19	17	24	21
Yatırımın Başabaş Noktası (İndirgenmiş)	112.938.507,7	166.005.907,8	NA	163.034.748,3
Başabaş Noktası (Cari Değerlerle)	125.113.688	184.702.402	120.142.777	184.827.199
Yatırımın Başabaşa Ulaşma Süresi (Yıl)	28	22	NA	32

Maliyetler aynı kalırken, satış fiyatlarının (kiralama bedelleri) %30 düştüğü bir döneme göre kurgulanan bu senaryo altında yatırım fizibil sınırlar içerisinde kalabilmeyi başaramamıştır. Daha önceki senaryolara göre daha kötümser sonuçlar içerdiğinden, gelir kayıpları rakamları daha keskin bir şekilde düşmeye zorlamış ve dolayısıyla karlılık oranları çok daha keskin bir şekilde düşmüştür.

Projenin tüm etaplar ilişkin vergi sonrası net bugünkü değeri pozitif ve maliyet-kar oranı 1'den büyük kalmakla birlikte, 1. Etapa ilişkin net bugünkü değeri negatif ve maliyet-kar oranı 1'den küçük kalmıştır. Bu durumda 1. Etap vergi sonrası için maliyetler hiçbir şekilde karşılanamayacaktır. Aynı şekilde bu durum geri ödeme süreleri açısından da ciddi bir sorunu doğurmuştur. Geri ödeme süreleri özellikle vergi sonrası gelirler açısından 10-15 yıl gibi gerilemiş olup bu da 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde sorun yaratabilecektir. Hatta 1.Etap vergi sonrası için hesaplanamamıştır.

### 5.9.2. Satış Projeksiyonlarındaki Değişimlere İlişkin Analizler

Satış projeksiyonlarındaki değişimlere ilişkin analizde, kiralanan alanda %10, %20 ve %30 azalmaya karşı yatırımın duyarlılığı incelenmiştir. İlgili projenin doğasından dolayı satış projeksiyonlarındaki değişime ilişkin analizler aynen satış fiyatlarına ilişkin analizlere benzemiştir.

Satış projeksiyonlarındaki değişimlere ilişkin analizlerden ilki kiralanan alanın %10 düşmesine göre kurgulanan kötümser bir senaryodur.

**Tablo 90:** Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %10 Azalırsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	171.189.845	300.800.405	136.951.876	240.640.324
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	59.520.949	139.802.491	25.282.981	79.642.410
Maliyet-Kar Oranı	1,5330	1,8683	1,2264	1,4947
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	18	16	26	21
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	14	14	18	17
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	114.368.791	162.915.698	112.514.658	165.140.280
Baş Baş Noktası (Cari Değerlerle)	121.337.242	185.960.825	122.870.130	189.979.614
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	18	16	26	21

Bu senaryo altında yatırımın net bugünkü değeri pozitif olma özelliğini korumuş ve vergi sonrası tüm etaplara ilişkin 106.380.224 USD'den 76.642.410 USD'ye, 1. Etapa ilişkin ise 40.499.856 USD'den 40.499.856 USD'ye gerilemiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 15 yıldan 17 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 18 yıldan 21 yıla, 1. Etapa ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 16 yıldan 18 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 21 yıldan 26 yıla yükselmiştir. Bununla birlikte bu durum geri ödeme süreleri açısından ciddi bir sorun doğurmamıştır. Geri ödeme süreleri 2-3 yıl gibi gerilemiş olup, bu da 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde sorun yaratmayacak boyuttadır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası maliyet-kar oranı %20 gerileyerek 1,49 olarak gerçekleşmiştir. Ancak oran 1'den büyük olduğundan dolayı projenin karlı bir proje olarak kabul edilmesini etkilememiştir. Benzer şekilde 1. Etapa ilişkin maliyet-kar oranı da 1,36'dan 1,22'ye gerilemekle birlikte, proje karlılık sınırları içinde kalmıştır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari yatırımın başa baş noktası 189.136.880 USD'den 189.979.614 USD'ye artış gösterirken, indirgenmiş yatırımın

başabaş noktası 161.932.306'dan 165.140.280 USD'ye yükselmiştir. Sonuç olarak maliyetler değişmeksizin kiralanan alanın %10 azaldığı bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda yatırım fizibil olma özelliğini korumuştur.

Satış projeksiyonlarındaki değişimlere ilişkin kötümser senaryolardan ikincisi kiralanan alanın %20 azalmasına göre kurgulanan daha kötümser bir senaryodur.

**Tablo 91:** Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %20 Azalırsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	152.168.751	267.378.138	121.735.001	213.902.510
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	40.499.856	106.380.224	10.066.105	52.904.596
Maliyet-Kar Oranı	1,3627	1,6608	1,0901	1,3286
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	21	18	36	25
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	16	16	21	19
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	111.986.705	161.932.306	112.501.055	164.790.871
Başbaş Noktası (Cari Değerlerle)	122.773.644	196.443.812	124.120.849	190.915.063
Yatırımın Başa Başa Ulaşma Süresi (Yıl)	21	18	36	25

Kiralanan alanın %20 azaldığı senaryo altında tüm etaplara ilişkin ve 1. Etapa ilişkin vergi sonrası net bugünkü değer pozitif olarak kalmaya ve maliyet kar oranları ise 1'den büyük olmaya devam etmiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 19 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi ise 25 yıla artış göstermiştir. Benzer şekilde 1. Etapa ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 21 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 36 yıla yükselmiştir. Diğer yandan yatırımın tüm etaplara ilişkin cari değerlerle başabaş noktası 190.915.063 USD'ye ve indirgenmiş başa baş noktası ise 164.790.871 USD'ye artmıştır.

Maliyetler aynı kalırken, kiralanan alanın %20 azaldığı bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda da yatırım fizibil sınırlar içerisinde kalabilmekle beraber uzun geri ödeme süreleri ve düşen karlılık oranlarıyla uzun yıllar sürecek bir finansal yükün habercisidir.

Satış Projeksiyonlarındaki değişimlere ilişkin üçüncü kötümser senaryo olarak kiralanan alanın %30 azalması kurgulanmıştır.



**Tablo 92:** Duyarlılık Analizi: Kiralan Alan %30 Azalır

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	133.147.657	233.955.871	106.518.126	187.164.696
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	111.668.895	160.997.914	111.668.895	160.997.914
Net Bugünkü Değer	21.478.762	72.957.957	-5.150.770	26.166.783
Maliyet-Kar Oranı	1,1923	1,4532	0,9539	1,1625
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	28	22	NA	32
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	19	17	24	21
Yatırımın Başabaş Noktası (İndirgenmiş)	112.938.507,7	166.005.907,8	NA	163.034.748,3
Başabaş Noktası (Cari Değerlerle)	125.113.688	184.702.402	120.142.777	184.827.199
Yatırımın Başabaşa Ulaşma Süresi (Yıl)	28	22	NA	32

Maliyetler aynı kalırken, kiralan alanın %30 azaldığı bir döneme göre kurgulanan bu senaryo altında yatırım fizibil sınırlar içerisinde kalabilmeyi başaramamıştır. Daha önceki senaryolara göre daha kötümser sonuçlar içerdiğinden, gelir kayıpları rakamları daha keskin bir şekilde düşmeye zorlamış ve dolayısıyla karlılık oranları çok daha keskin bir şekilde düşmüştür.

Projenin tüm etaplar ilişkin vergi sonrası net bugünkü değeri pozitif ve maliyet-kar oranı 1'den büyük kalmakla birlikte, 1. Etapla ilişkin net bugünkü değeri negatif ve maliyet-kar oranı 1'den küçük kalmıştır. Bu durumda 1. Etap vergi sonrası için maliyetler hiçbir şekilde karşılanamayacaktır. Aynı şekilde bu durum geri ödeme süreleri açısından da ciddi bir sorunu doğurmuştur. Geri ödeme süreleri özellikle vergi sonrası gelirler açısından 10-15 yıl gibi gerilemiş olup bu da 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde sorun yaratabilecektir. Hatta 1.Etap vergi sonrası için hesaplanamamıştır.

### 5.9.3. Yatırım Tutarındaki Değişimlere İlişkin Analizler

Yatırım tutarındaki değişimlere ilişkin analizde, maliyetlerde %10, %20 ve %30 artmaya karşı yatırımın duyarlılığı incelenmiştir.

Yatırım tutarındaki değişimlere ilişkin analizlerden ilki olarak maliyetlerin %10 arttığı senaryo kurgulanmıştır.

**Tablo 93:** Duyarlılık Analizi: Maliyetler %10 Artarsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	122.835.785	177.097.705	122.835.785	177.097.705
Net Bugünkü Değer	67.375.154	157.124.967	29.332.966	90.280.433
Maliyet-Kar Oranı	1,5485	1,8872	1,2388	1,5098
Geri Ödeme Süresi (İndirgenmiş)	18	16	26	21
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	14	14	18	17
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	127.076.434	181.017.443	125.016.287	183.489.200
Yatırımın Başa Baş Noktası (Cari Değerlerle)	134.819.157	206.623.139	136.522.367	211.088.459
Yatırımın Başa Başa Ulaşma Süresi (Yıl)	18	16	26	21

Bu senaryo altında yatırımın net bugünkü değeri pozitif olma özelliğini korumuş ve vergi sonrası tüm etaplara ilişkin 106.380.224 USD'den 90.280.433 USD'ye, 1. Etapa ilişkin ise 40.499.856 USD'den 29.332.966 USD'ye gerilemiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 15 yıldan 17 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 18 yıldan 21 yıla, 1. Etapa ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 16 yıldan 18 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 21 yıldan 26 yıla yükselmiştir. Bununla birlikte bu durum geri ödeme süreleri açısından ciddi bir sorun doğurmamıştır. Geri ödeme süreleri 2-3 yıl gibi gerilemiş olup, bu da 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde sorun yaratmayacak boyuttadır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası maliyet-kar oranı %20 gerileyerek 1,509 olarak gerçekleşmiştir. Ancak oran 1'den büyük olduğundan dolayı projenin karlı bir proje olarak kabul edilmesini etkilememiştir. Benzer şekilde 1. Etapa ilişkin maliyet-kar oranı da 1,36'dan 1,23'e gerilemekle birlikte, proje karlılık sınırları içinde kalmıştır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari yatırımın başa-baş noktası 161.932.306 USD'den 211.088.459 USD'ye artış gösterirken, indirgenmiş yatırımın başa-baş noktası 161.932.306'dan 183.489.200 USD'ye yükselmiştir. Sonuç olarak gelirler değişmeksizin maliyetlerin %10 arttığı bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda yatırım fizibil olma özelliğini korumuştur.

Yatırım tutarındaki değişimlere ilişkin analizlerden ikincisi olarak maliyetlerin %20 arttığı senaryo kurgulanmıştır.

**Tablo 94:** Duyarlılık Analizi: Maliyetler %20 Artarsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	134.002.674	193.197.497	134.002.674	193.197.497
Net Bugünkü Değer	56.208.264	141.025.176	18.166.077	74.180.641
Maliyet-Kar Oranı	1,4195	1,7300	1,1356	1,3840
Geri Ödeme Süresi (Yıl) (İndirgenmiş)	20	18	31	23
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	15	15	20	18
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	135.980.068	202.415.382	134.180.612	195.529.352
Baş Baş Noktası (Cari Değerlerle)	144.333.391	226.486.213	149.193.189	225.147.321
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	20	18	31	23

Maliyetlerin %20 arttığı senaryo altında tüm etaplara ilişkin ve 1. Etaba ilişkin vergi sonrası net bugünkü değer pozitif olarak kalmaya ve maliyet kar oranları ise 1'den büyük olmaya devam etmiştir. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 18 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi ise 23 yıla artış göstermiştir. Benzer şekilde 1. Etaba ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 20 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 31 yıla yükselmiştir. Diğer yandan yatırımın tüm etaplara ilişkin cari değerlerle başa baş noktası 225.147.321 USD'ye ve indirgenmiş başa baş noktası ise 195.529.352 USD'ye artmıştır.

Gelirler değişmeksizin, maliyetlerin %20 arttığı bir döneme göre kurgulanan bu senaryoda da yatırım fizibilitesini kaybetmemiştir. Ayrıca maliyetlerin %20 arttığı senaryo, satışların %20 düştüğü senaryo ile karşılaştırıldığında başa baş noktaları dışındaki diğer analiz teknikleri açısından daha iyi sonuçlar doğurmuştur.

Yatırım tutarındaki değişimlere ilişkin analizlerden üçüncüsü olarak maliyetlerin %30 arttığı senaryo kurgulanmıştır.

**Tablo 95:** Duyarlılık Analizi: Maliyetler %30 Artarsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	190.210.938	334.222.672	152.168.751	267.378.138
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	145.169.564	209.297.288	145.169.564	209.297.288
Net Bugünkü Değer	45.041.375	124.925.384	6.999.187	58.080.850
Maliyet-Kar Oranı	1,3103	1,5969	1,0482	1,2775
Geri Ödeme Süresi (İndirgenmiş)	23	19	42	26
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	17	16	22	19
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	147.192.287	212.036.470	145.890.397	210.691.343
Yatırımın Başa Baş Noktası (Cari)	162.235.373	245.554.765	160.870.619	238.643.828
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	23	19	42	26

Satışlardaki %30 senaryosunun tersine, 1. etap ve Tüm etap gelirleri değişmeksizin, maliyet artışına bağlı son senaryo olan, maliyet kalemlerinin %30 artması açısından düşünülen üçüncü kötümser senaryoda da yatırım fizibilitesini kaybetmemiştir. Ancak karlılık değerleri açısından büyük beklenti içerisinde olunmamasını da işaret etmektedir. Projenin 1. Etaba ve tüm etaplara ilişkin vergi sonrası net bugünkü değerleri pozitif olarak gerçekleşmesine rağmen, özellikle 1. Etaba ilişkin net bugünkü değer oldukça düşmüştür. Maliyet-Kar oranlarına bakıldığında, Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası maliyet-kar oranı 1,27 fizibilite sınırları içindeyken, 1. Etaba ilişkin maliyet-kar oranı olan 1,04 fizibilite sınırlarını zorlamaktadır.

Bu da ilk yıllarda yapılan yüksek yatırım değerlerinin uzak yıllarda meydana gelecek olan reel (indirgenmiş) gelirlerle kazanımını zorlaştırmaktadır. Tüm etaplara ilişkin vergi sonrası cari geri ödeme süresi 19 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 26 yıla çıkarken, 1. Etaba ilişkin değerler daha dramatik bir şekilde yükselmiştir: cari geri ödeme süresi 22 yıla ve indirgenmiş geri ödeme süresi 42 yıla artış göstermiştir. Bu da artan maliyete göre geri kazanımın oldukça uzaklaştığı sonucunu doğrulamıştır. Bu son maliyet senaryosunda, yatırım fizibil kalmakla beraber, geri kazanımlar 55 yıllık ekonomik ömürün neredeyse son 10-15 yılına gitmiştir. Bu da ilk 30 yıllık yükün karşılanması çok ağır finansal sorunlara yol açacağı sorununu gündeme taşıyacaktır. Kâğıt üzerinde fizibil olan yatırım gerçekte ilk 30 yıl çok ağır şartları beraberinde getirecektir.

#### 5.9.4. Kar Marjındaki Değişimlere İlişkin Analizler

Kar marjındaki değişimlere ilişkin analizde, hem kiralanan alanın %10 azaldığı hem de maliyetlerin %10 arttığı bir duruma ve hem kiralanan alanın %20 azaldığı hem de maliyetlerin %20 arttığı bir duruma karşı yatırımın duyarlılığı incelenmiştir.

**Tablo 96:** Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %10 Azalır ve Maliyetler %10 Artarsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	171.189.845	300.800.405	136.951.876	240.640.324
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	122.835.785	177.097.705	122.835.785	177.097.705
Net Bugünkü Değer	48.354.060	123.702.700	14.116.091	63.542.619
Maliyet-Kar Oranı	1,3936	1,6985	1,1149	1,3588
Geri Ödeme Süresi (İndirgenmiş)	21	18	33	24
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	16	15	20	18
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	125.985.043	182.173.844	123.330.237	180.848.635
Baş Baş Noktası (Cari Değerlerle)	138.120.350	203.837.592	134.273.870	202.632.589
Yatırımın Başa Baş Ulaşma Süresi (Yıl)	21	18	33	24

Bir yandan maliyetlerin %10 artışına karşın, satışların (fiyat ya da alan nedeniyle) %10 azaldığı bir durum olan bu senaryoda yatırım önemli bir karlılık kaybına uğrasa da fizibil olabilmeye sınırlarındadır. Yatırımın tüm etaplara ve 1. Etaba ilişkin vergi sonrası net bugünkü değeri pozitif olarak kalmıştır. Diğer yandan maliyet-kar oranları tüm etaplar ilişkin 1,358 ve 1. Etaba ilişkin 1,11 ile yatırım yapılabilir seviyededir. Geri ödeme süreleri açısından reel 4-6, cari olarak 2-3 yıl sekteye uğrayan yatırım, 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde en az 31 yıl karlı bir dönemi işaret etmektedir. Bu senaryoda, belli bir miktar finansal yükü taşıyan yatırım şartlar zorlansa da ilk yıllardaki zorluğun ardından yine de önemli bir gelir getirme kapasitesine sahiptir. Bu şartlar altında dahi işletme fizibil görünmekte, normal şartlar altında ise oldukça karlı bir yatırım olduğu gerçeğini yansıtmaktadır.

**Tablo 97:** Duyarlılık Analizi: Kiralanan Alan %20 Azalır ve Maliyetler %20 Artarsa

Analiz Tekniği	Vergi Öncesi Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları		Vergi Sonrası Nakit Akışlarına İlişkin Analiz Sonuçları	
	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı	1. Etap Nakit Akışı	Tüm Etapların Nakit Akışı
Bugüne İndirgenmiş Gelirler Toplamı	152.168.751	267.378.138	121.735.001	213.902.510
Bugüne İndirgenmiş Toplam Giderler	134.002.674	193.197.497	134.002.674	193.197.497
Net Bugünkü Değer	18.166.077	74.180.641	-12.267.674	20.705.014
Maliyet-Kar Oranı	1,1356	1,3840	0,9085	1,1072
Geri Ödeme Süresi (İndirgenmiş)	31	23	NA	37
Geri Ödeme Süresi (Cari Değerlerle)	20	18	26	22
Yatırımın Başa Baş Noktası (İndirgenmiş)	134.180.613	195.529.352	NA	196.359.267
Yatırımın Başa Baş Noktası (Cari Değerlerle)	149.193.189	225.147.321	145.240.579	220.783.762
Yatırımın Başa Başa Ulaşma Süresi (Yıl)	31	23	NA	37

Bir yandan maliyetlerin %20 artışına karşın, satışların (fiyat ya da alan nedeniyle) %20 azaldığı bir durum olan daha kötümser senaryoda yatırım fizibilitesini kaybetmiştir. Daha önceki senaryolara göre daha kötümser sonuçlar içerdiğinden, gelir kayıpları rakamları daha keskin bir şekilde düşmeye zorlamış ve dolayısıyla karlılık oranları çok daha keskin bir şekilde düşmüştür.

Projenin tüm etaplar ilişkin vergi sonrası net bugünkü değeri pozitif ve maliyet-kar oranı 1'den büyük kalmakla birlikte, 1. Etapa ilişkin net bugünkü değeri negatif ve maliyet-kar oranı 1'den küçük kalmıştır. Bu durumda 1. Etap vergi sonrası için maliyetler hiçbir şekilde karşılanamayacaktır. Aynı şekilde bu durum geri ödeme süreleri açısından da ciddi bir sorunu doğurmuştur. Geri ödeme süreleri özellikle vergi sonrası indirgenmiş rakamlarda 6-8, cari rakamlarda 4-6 yıl sekteye uğramıştır. Bu ise 55 yıllık ekonomik ömür içerisinde en az yarısını kar kaybı olarak işaret etmektedir. Hatta 1.Etap vergi sonrası için hesaplanamamıştır.

Yatırımın duyarlılık analizleri sonucunda, yatırımın gerek %3 indirgeme, gerekse yıllık %4 aşınma payı ile beraber her türlü kötü senaryo karşısında karlılığını kolayca kaybetmediği ve uzun yıllar sağlanacak önemli bir nakit ve gelir akışını barındırdığı görülmüştür.

## SONUÇ

Türkiye, doğal lojistik üst olmaya müsait bir konumdadır. Bununla birlikte sadece coğrafi konum lojistik üs olmak için yeterli değildir. Türkiye'nin lokal lojistik ağlarını güçlendirmesi ve bu lokal lojistik merkezleri stratejik noktalara konuşturması gerekmektedir.

Türkiye'de lojistik merkezler, TCDD lojistik merkezleri, Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri ve Lojistik Serbest Bölgeler şeklinde kurulabilir. TCDD lojistik merkezleri Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Lojistik İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri şeklinde kurulacak lojistik merkezler Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Lojistik Serbest Bölgeler ise Ekonomi Bakanlığı sorumluluğunda bulunmaktadır.

Türkiye'nin birçok yerinde Lojistik Merkez ya da Köy kurma çalışması yapılmaktadır. Bu merkezlerin kurulmasına TCDD başta olmak üzere, kalkınma ajansları, özel sektör, ticaret ve sanayi odaları ve belediyeler öncülük etmektedir. Lojistik Merkezler kurulduğunda Türkiye lojistik sektörüne yıllık yaklaşık 40 milyar dolar katkı sağlayacağı, 26 milyon ton ilave taşıma imkanı ile 8,4 milyon metrekare konteyner stok ve elleçleme sahası kazandıracığı tahmin edilmektedir.

Sanayi faaliyetlerinin yoğun ve farklı ulaşım seçeneklerinin birbiri ile bütünleştirildiği Trakya Alt Bölgesi'nin önemli limanlarının yer aldığı yerleşik nüfus ile yazlık nüfusun en yoğun olduğu Tekirdağ-Muratlı-Çorlu-Çerkezköy-Marmara Ereğlisi dörtgeni lojistik ve depolama faaliyetleri için son derece önemli hale gelmiştir. Lojistik hizmetleri geliştirmek, bütüncül ve organize lojistik alanlar yaratmak ve liman kapasitelerini artırarak lojistik alanlar ile birlikte etkin kullanımını sağlamak için 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile Tekirdağ ilinde 4 adet lojistik alan belirlenmiş ve bu alanların güçlü ulaşım aksları ile erişiminin sağlanması öngörülmüştür. Önerilen lojistik alanlardan birisi Çorlu ilçesindedir.

Tekirdağ ili Çorlu ilçesinde D-100 ve Velimeşe yolları kesiminde yer alan 150 hektar büyüklüğündeki bir alan, 1/100.000 Ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı ile 1/25.000 ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planlarında lojistik alan olarak işaretlenmiştir. Türkiye'de lojistik master planlarında yer alan 18 lojistik merkezinden bir tanesi Çorlu'daki lojistik alandır.

Çorlu'daki lojistik alan Çorlu, Çerkezköy ve Marmara Ereğlisi bölgesi içinde demiryolu lojistik terminali işlevini görerek, bu bölgedeki yüklerin toplanma ve dağıtım faaliyetlerine katkı sağlamasının yanında, Tekirdağ-Muratlı demiryolu bağlantısı ile gelen Güney Marmara yüklerinin de bu bölgede birleştirilmesini mümkün kılacaktır. Lojistik merkez

olmak üzere seçilen alanın diğer muhtemel lojistik merkezlere karşı çeşitli üstünlükleri vardır. Lojistik merkez olarak seçilen alan:

- a) Aktarma istasyonu olmaya uygundur.
- b) Yeterli inşaat alanına sahiptir.
- c) Bölgedeki üretim ve tüketim merkezlerine yakındır.
- d) Ulaşım akslarına yakındır.
- e) Deniz ve havalimanlarına yakındır.

Bu rapor Trakya Kalkınma Ajansı tarafından finanse edilen 2013 yılı Doğrudan Faaliyet Desteği Programı çerçevesinde, Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası tarafından uygulanan TR21-13-DFD-017/01 referans numaralı “**Çorlu Lojistik Köy Fizibilite Projesi, Çorlu İlçesi Lojistik Fizibilite Çalışması**” projesi kapsamında hazırlanmıştır.

Hazırlanan fizibilite raporunda önerilen lojistik merkezde yatırımların 2 etaptan oluşması öngörülmüştür. Yatırımın finansal değerlendirmesinde yatırımın getiri dönüş süresi, net şimdiki değeri, finansal iç karlılık oranı, başa baş analizi ve katma değer etkisi yöntemleri kullanılmıştır. Finansal analiz yöntemleri yatırımın nakit akışları üzerinde uygulanmış ve sonuçlar aşağıdaki özet tabloda gösterilmiştir. Finansal değerlendirme sonuçları, 1. Etap nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, Tüm etapların nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları, vergi öncesi nakit akışına ilişkin finansal analiz sonuçları ve vergi sonrası nakit akışına ilişkin finansal değerlendirme sonuçları olmak üzere dört ayrı kategoride hesap edilmiş ve değerlendirilmiştir.

Sonuçlar incelendiğinde, tüm yatırım projeleri değerlendirme analiz yöntemleri söz konusu yatırımın karlı bir yatırım olduğuna işaret etmektedir: yatırımın tüm etaplara ve 1. Etapa ilişkin net bugünkü değeri pozitif, maliyet-kar oranı 1'in üzerinde, iç karlılık oranı ve geri ödeme süresi makul ölçülerde bulunmuştur.

Duyarlılık analizi sonuçları, satış fiyatında ve kiralanan alanda %30 azalmaya kadar, maliyetlerde %30 artmaya kadar ve hem satışlarda %20 azalmaya hem de maliyetlerde %20 artmaya kadar yatırımın yapılabiliğini (fizibilitesini) koruduğunu ortaya koymuştur.



## KAYNAKLAR

- 1/25000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planı-Plan Analitik Raporu. (2010). Tekirdağ İl Özel İdaresi. [www.tekirdagozelidare.gov.tr](http://www.tekirdagozelidare.gov.tr)
- Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası Faaliyet Raporu 2013. Tekirdağ: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası. (2013). [www.corlutso.org.tr](http://www.corlutso.org.tr)
- Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı, Trakya Üniverstei ve Çevre Bakanlığı, 2002
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2013). Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Lojistik Sektörüne Yönelik Uygulamaları. [www.gtb.gov.tr](http://www.gtb.gov.tr)
- Lojistik-3 Lojistiğin 2013 Atılımı. Turkish Time. [www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf](http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf)
- Mersin Ticaret ve Sanayi Odası. (2009). Mersin Lojistik Strateji Planı. Mersin. [www.mtso.org.tr](http://www.mtso.org.tr)
- Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2010). TR 83 Lojistik Master Planı. [www.oka.org.tr](http://www.oka.org.tr) adresinden alındı
- Özdemir, Ş. (2013, Temmuz). Türkiye'nin Lojistik Merkezleri/Köyleri. <http://www.transport.com.tr/kap9,111@2200.html>
- Şanlıurfa Lojistik Strateji Planı ve Şanlıurfa Lojistik Merkez /Karalimanı Fizibilite Raporu. Karacadağ Kalkınma Ajansı. (2012). [www.karacadag.org.tr](http://www.karacadag.org.tr)
- T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı . [www.hazine.gov.tr](http://www.hazine.gov.tr)
- T.C. Çorlu Kaymakamlığı. [www.corlu.gov.tr](http://www.corlu.gov.tr)
- T.C. Ekonomi Bakanlığı. (2014). Ekonomik Görünüm Mayıs 2014. [www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr)
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. İşgücü Maliyetlerinde ve Net Ele Geçen Ücretlerdeki Gelişmeler Tablosu: [www.kalkinma.gov.tr](http://www.kalkinma.gov.tr)
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. [www.kalkinma.gov.tr](http://www.kalkinma.gov.tr)
- T.C. Tekirdağ Valiliği. (tarih yok). [www.tekirdag.gov.tr](http://www.tekirdag.gov.tr) adresinden alındı
- T.C.Tarım ve Köyşleri Bakanlığı Tekirdağ İli Tarım Raporu, 2013
- T.C. Tekirdağ Valiliği İl Gıda, T. v. 2013 Yılı Tarım Raporu. [tekirdag.tarim.gov.tr](http://tekirdag.tarim.gov.tr)
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2013). Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri: [www.denizticareti.gov.tr](http://www.denizticareti.gov.tr)

- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. Havayolu İstatistikleri: [www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü. (2013). 2012 Trafik ve Ulaşım Bilgileri: [www.kugm.gov.tr](http://www.kugm.gov.tr)
- Tanyaş, M., & Arıkan, F. (2013). Bursa İli Lojistik Merkez Ön Fizibilite Raporu. Bursa: Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı.
- Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası. [www.tekirdagtso.org.tr](http://www.tekirdagtso.org.tr)
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2013). TR 21 Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı. [www.trakya2023.com](http://www.trakya2023.com)
- Türkiye Bankalar Birliği. (2008). Bankalarımız 2007. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği.
- Türkiye Bankalar Birliği. (2009). Bankalarımız 2008. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği.
- Türkiye Bankalar Birliği. (2010). Bankalarımız 2009. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği.
- Türkiye Bankalar Birliği. (2013). Bankalarımız 2012. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği.
- Türkiye Bankalar Birliği. (2014). Bankalarımız 2013. İstanbul: Türkiye Bankalar Birliği.
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası. [www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr)
- Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı. Dış ticaret Göstergeleri: [www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr)
- Türkiye İhracatçılar Meclisi. [www.tim.org.tr](http://www.tim.org.tr)
- Türkiye İstatistik Kurumu. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
- World Bank. International LPI from 2007 to 2014: [lpi.worldbank.org](http://lpi.worldbank.org)