



**T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI
MEKÂNSAL PLANLAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

**BALIKESİR-ÇANAKKALE İLLERİ
(TR22 DÜZEY-II BÖLGESİ)
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI
ARAŞTIRMA RAPORU**

**TURİZM VE BALIKÇILIK KIYI YAPILARI
VE SU ÜRÜNLERİ UZMANLIK RAPORU**

**Y. DOÇ. RIFAT TÜR
Akdeniz Üniversitesi
Öğretim üyesi**

İÇİNDEKİLER

1. AMAÇ VE KAPSAM.....	1
2. DÜNYADA BALIKÇILIK SEKTÖRÜ	2
3. TÜRKİYE’DE BALIKÇILIK SEKTÖRÜ	5
4. BÖLGEDE BALIKÇILIK FAALİYETLERİ VE BALIKÇILIK KIYI YAPILARI.....	7
5. ANALİZ VE YÖNTEM: BÖLGENİN DENİZ ÜRÜNLERİ TALEP TAHMİNLERİ.....	8
5.1. Çoklu Regresyon Yöntemiyle Avlanacak Deniz Ürünü Tahmini.....	11
6. BALIKESİR VE ÇANAKKALE KIYILARINDAKİ BALIKÇI TEKNELERİ İÇİN PARK YERİ ANALİZİ.....	13
7. DÜNYA YAT TURİZMİNDEKİ GELİŞMELER	18
8. TÜRKİYE YAT TURİZMİNDEKİ GELİŞMELER	18
9. PLANLAMA BÖLGELERİNE GÖRE TURİZM KIYI YAPILARI.....	22
9.1. Altıncı Planlama Bölgesi - SETUR Ayvalık Marina	23
9.2. Üçüncü Planlama Bölgesi - Çanakkale Marina	25
10. YAT TRAFİĞİ VE TURİZM TALEP TAHMİNLERİ	27
10.1. Bölgenin Yat Dağılımı	27
10.2. Bölgedeki Mevcut Yat Trafiki	28
10.3. Master Plan Verilerine Göre Bölgenin Yat Talep Tahmini	29
10.4. Talep Tahmin Analizleri	31
10.4.1. Lineer Regresyon Yöntemiyle Talep Tahmini.....	31
10.4.2. Üssel Değişken Yöntemiyle Talep Tahmini.....	32
10.4.3. Yüzdesel Artış Oranına Bağlı Talep Tahmini	33
10.4.4. Çoklu Regresyon Analizi Yöntemi İle Talep Tahmini	34
11. PLANLAMA BÖLGELERİNE GÖRE SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	36
12. KAYNAKÇA	40

TABLolar

Tablo 2.1 Dünya Su Ürünleri Üretimi (ton)	3
Tablo 2.2 AB-27 ve Türkiye Su Ürünleri Üretimi Miktarı (2007)	4
Tablo 3.1 Su Ürünleri Üretim Bölgelerine Göre Avlanan Deniz Balıkları Üretimi (2009)	6
Tablo 5.1 Türkiye'de Avlanan Deniz Balığı ve Diğer Deniz Ürünleri	9
Tablo 5.2 Ege Bölgesi'nde Avlanan Deniz Ürünü Miktarı ve Ülkedeki Payı	10
Tablo 5.3 Balıkesir ve Çanakkale İllerinde Avlanan Deniz Ürünleri ve Ege Bölgesindeki Payı	11
Tablo 5.4 Çoklu Regresyon Yönteminde Kullanılan Sosyoekonomik Veriler	12
Tablo 5.5 Çoklu Regresyon Yöntemine Göre Avlanması Öngörülen Balık Miktarı	12
Tablo 6.1 Balıkesir İli Balıkçılık Kıyı Yapıları Kapasite Bilgileri	14
Tablo 6.2 Çanakkale İli Balıkçılık Kıyı Yapıları Kapasite Bilgileri	16
Tablo 6.3 Bölge İllerinin Avlanması Öngörülen 2020 Yılı Toplam Deniz Ürünü Miktarları	17
Tablo 6.4 Balıkesir ve Çanakkale İlleri 2020 Yılı Balıkçı Teknesi Park Yeri İhtiyacı	17
Tablo 8.1 Türkiye Turizm Gelirindeki Gelişmeler	20
Tablo 8.2. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yerli ve Yabancı Yat Sayısının Yıllara Göre Değişimi	21
Tablo 9.1 Altıncı Bölge: SETUR Ayvalık Marina Teknik Özellikleri	24
Tablo 9.2 Üçüncü Bölge Çanakkale Marina Teknik Özellikleri	26
Tablo 10.1 Türkiye Yat Kapasitesi Tahmini	27
Tablo 10.2 Balıkesir ve Çanakkale İlleri Yat Limanları ve Yat Kapasiteleri	27
Tablo 10.3 Balıkesir ve Çanakkale İlleri Transitlog ve Sarı Bayraklı Yat Sayıları	28
Tablo 10.4 Türkiye Geneli Yük Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon)	30
Tablo 10.5 Türkiye Geneli Yük Talep Tahmini (Makro Projeksiyon)	30
Tablo 10.6 Yıllar İtibari ile Gerçekleşmesi Beklenen Transit Log ve Sarı Bayraklı Yat Trafik Tahmini	31
Tablo 10.7 Lineer Regresyon Yöntemi İle Talep Tahmini	31
Tablo 10.8. Üssel Değişken Yöntemi İle Talep Tahmini	32
Tablo 10.9. Bölge Yat Trafik Artış Oranları	33
Tablo 10.10 Yüzdesel Artış Oranına Bağlı Talep Tahmini	34
Tablo 10.11 2004-2015 Yılları Arası Ekonomik Veriler	35
Tablo 10.12 Çoklu Regresyon Analizi İle Talep Tahmini	35

ŞEKİLLER

Şekil 1.1 Balıkesir ve Çanakkale illeri	1
Şekil 3.1 İllerin Türkiye Balıkçılık Sektör İstihdamı İçindeki Payı (2000)	6
Şekil 9.1 SETUR Ayvalık Marina Uydu Görüntüsü	23
Şekil 9.2 Çanakkale Marina Uydu Görüntüsü	25
Şekil 11.1 Balıkesir-Çanakkale İlleri (TR22 Düzey-II Bölgesi Kıyı Alanları) Bölge Alanlar	39
Şekil 11.2 Bölgedeki Balıkçı Barınakları	41

AMAÇ VE KAPSAM



Şekil 0.1 Balıkesir ve Çanakkale illeri

Canlı deniz kaynakları, tüm denize kıyısı olan ülkelerin ekonomisine belirli bir yatırım ve planlama karşılığı sürekli girdi sağlayan önemli kaynaklardandır. Bunun bilincinde olan ülkeler, balık ticaretini asıl kaynak olarak benimsemişler ve ekonomilerine büyük ölçüde döviz girdisi sağlayarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yer almaktadırlar. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili bir yarımada oluşu, yurdun her yanında bulunan doğal göllerimiz, sayıları her geçen gün artan baraj ve göletlerimiz, balık yetiştiriciliğine uygun su kaynaklarımızla, su ürünleri sektörü için önemli bir potansiyele sahip olmasına karşın, su ürünleri sektörü ulusal ekonomide yeterli düzeyde yer alamamıştır. Balıkçılık sektörü ile denizlerden besin elde edilmektedir. Dengeli beslenmenin bilincinde olan uluslar, hayvansal protein kaynaklarını daha da zenginleştirmek için denizlerden yüksek oranlarda faydalanmanın yollarını sürekli aramakta özellikle geleceğe yönelik girişimlerini şimdiden faaliyete geçirmektedirler. Balıkçılık; beslenme açığının giderilmesi yanında önemli sayıda insana istihdam sağlayarak sosyal ve ekonomik iki amacı da yerine getirmektedir.

Bu çalışmada, Ege Bölgesi'nde bulunan Balıkesir ve Çanakkale illerinin mevcut deniz ürünü üretim istatistikleri ve balıkçılık kıyı yapılarındaki park yeri kapasiteleri dikkate alınarak, gelecek yıllara ilişkin kapasite gereksinimiyle ilgili tahmin çalışmaları yapılmıştır.

Yat turizmi deniz turizminin bir alt kolu olarak bütün dünyada hızla yaygınlaşmaktadır. Gezi, eğlence, dinlenme ve spor için özel tasarlanmış küçük tonajlı tekneler ile yapılan seyahatlerin oluşturduğu yat turizmi içinde birçok sosyo-ekonomik unsuru barındıran önemli bir sektör olmuştur. II. Dünya Savaşı'na kadar daha çok bir spor dalı olarak görülen yatçılık, savaş sonrası yıllarda gemi yapım teknolojilerindeki gelişmeler, buna bağlı yatçılara sunulan hizmetlerdeki farklılaşma ile günümüzde tanımlanan şeklini almıştır.

Uygun rüzgar, sıcaklık gibi iklimsel özellikleri, doğal ve kültürel güzellikleri yanısıra yat turizmi için oluşturulan altyapı ile iki bölge, Karayip Adaları ve Akdeniz, dünya üzerinde yat turizminin yapıldığı merkezler olarak öne çıkmaktadır. Dünyada yaklaşık 20 000 yat limanı bulunmaktadır. Bu limanların 14 000'i Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunmaktadır. Bu marinalarda çalışan toplam 375 000 kişi, dünya üzerindeki 6,5 milyon teknenin 4 milyonuna hizmet vermektedir. Çalışan sayısına, motor, bakım-onarım, boya gibi yan sanayilerde çalışanlarda ilave edilirse, yat turizminin ne kadar önemli sosyo-ekonomik etkilere sahip olduğu daha iyi anlaşılabilir.

Bu çalışmada, Ege Bölgesi'nde bulunan Balıkesir ve Çanakkale illerinin mevcut yat trafikleri ve yat limanlarındaki yat bağlama kapasiteleri dikkate alınarak, gelecek yıllara ilişkin kapasite gereksinimiyle ilgili tahmin çalışmaları yapılmıştır.

1. DÜNYADA BALIKÇILIK SEKTÖRÜ

Dünya toplam su ürünleri üretimi (avcılık ve yetiştiricilik) genel olarak son yüz yılda devamlı artış göstermiştir. Teknolojik gelişmelerin de hızlanmasıyla denizler ve iç sularda avlanma arttıkça balık stokları da azalma eğilimi göstermektedir. 1910 yılında 4 milyon ton olan dünya su ürünleri üretimi, 1989'da 100 milyon tona ulaşmıştır. Stoklar üzerindeki bu baskı sonucu dünya su ürünleri üretimi azalma eğilimine girmiş, üretim 1991 yılında 96,9 milyon tona gerilemiştir (FAO, 2009a). Balık bulucu modern cihazların büyük kapasiteli avcı ve taşıyıcı gemilerle birlikte kullanılması sonucu avcılıkta sağlanan gelişmelere ilave olarak 1990'dan sonra yetiştiriciliğin de geliştirilmesiyle dünya genelinde her yıl ortalama %0,5 artış gösteren su ürünleri üretimi, 2007 yılında 140,4 milyon tona, 2008 yılında ise 89,7 milyon tonu avcılıktan, 52,6 milyon tonu yetiştiricilikten olmak üzere 142,3 milyon tona yükselmiştir (FAO, 2009a, 2010). Dünya su ürünleri üretimi Tablo 1.1'de verilmiştir.

Tablo 1.1 Dünya Su Ürünleri Üretimi (ton)

	1910	1960	1976	1989	1991	2002	2005	2006	2007	2009
Su Ürünleri Üretimi (Avcılık & Yetiştiricilik)	4,0	38,0	73,5	100,0	96,9	133,6	142,7	143,7	140,4	142,3

Kaynak: FAO (2009a), FAO (2010)

Ülkemizde kişi başına tüketilen su ürünleri toplamı AB-27 ülkelerinin ortalama tüketimlerinin %38'i kadardır. AB ülkeleri protein ihtiyacının %15,5'i su ürünleri üretiminden karşılanmaktadır(Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, 2011).

Dünya ülkeleri su ürünleri tüketimleri dikkate alındığında en fazla tüketim İzlanda'da gerçekleşmektedir. İzlanda'da 91,4 kg/kişi/yıl olan tüketim, dünya ortalaması olan 16,8 kg/kişi/yıl'ın 5,5 katıdır. Japonya 65,5 kg/kişi/yıl, Norveç 47,4, Çin 26,6, ABD 23,8, Kanada 23,1, Peru 20,3 ve Rusya Federasyonu'nda 17,7 kg/kişi/yıl su ürünü tüketilmektedir. AB-27 ülkelerinin su ürünleri üretimleri ve kişi başına tüketimi Türkiye ile mukayese edilerek Tablo 1.2'te verilmektedir(Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, 2011).

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa Türkiye, AB ülkeleri içerisinde en fazla balıkçı gemisi sayısına sahip olmasına karşın, balıkçı gemisi başına üretimde beklenenin çok gerisindedir. AB ülkelerinin gemi başına avladığı su ürünü miktarı ülkemizin yaklaşık 3 katıdır.

Bu durumun temel nedeni ülkemiz balıkçılarının küçük boydaki (genelde 10-12 m'lik) balıkçı gemileriyle avlanma yaparken, denizcilikte ileri gitmiş ülke balıkçılarının daha büyük balıkçı gemileriyle ticari su ürünleri avcılığı yapmalarıdır. Gelişmiş ülkeler teknik donanımları yüksek balık bulucu cihazlar ve av araçları kullanarak avcılık yaptıklarından, tekne başına avladıkları balık miktarı daha yüksek olmaktadır.

Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılda (GSYİH) tarım sektörünün her geçen yıl payı azalmakta, sanayi ve hizmet sektörlerinin payı artmaktadır. VIII. Plan döneminde GSYİH içerisinde %14,1 olan tarım sektörünün payı, 2005 yılında 10,3'e gerilerken, tarımsal istihdamın payı 2000 yılında %36'dan 2005 yılında %29,5'e gerilemiştir. Tarım sektörü içerisinde bir alt sektör olarak yer alan su ürünleri sektörü bu dönem içinde GSYİH içerisinde %0,42, tarım sektörü içerisinde ise %2,8'lik bir pay alabilmiştir(Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, 2011).

Son yıllarda ülkemiz denizlerinde avlanan balık miktarlarında artış ve azalma meydana gelmesine karşın, denizlerde ve iç sularda yapılan yetiştiricilikten elde edilen üretim miktarlarında devamlı bir artış görülmektedir.

Tablo 1.2 AB-27 ve Türkiye Su Ürünleri Üretimi Miktarı (2007)

	Ülke Adı	Su Ürünleri Üretimi (ton)	AB Toplamına Oranı (%)	Tüketim kg/kişi/yıl
1	İspanya	1.020.908	15,84	44,2
2	Fransa	795.313	12,34	34,8
3	İngiltere	790.687	12,27	20,5
4	Danimarka	674.181	10,62	23,3
5	İtalya	467.631	7,26	25,2
6	Hollanda	467.011	7,25	19,1
7	Almanya	293.758	4,56	15,1
8	İrlanda	279.650	4,34	21,8
9	Portekiz	260.504	4,04	57,2
10	İsveç	243.619	3,78	28,7
11	Yunanistan	208.266	3,23	21,1
12	Litvanya	190.874	2,96	37,2
13	Polonya	180.271	2,80	10,1
14	Finlandiya	177.404	2,75	31,8
15	Letonya	156.001	2,42	12,6
16	Estonya	100.225	1,56	16,4
17	Çek. Cum.	24.723	0,38	9,9

18	Belçika	24.667	0,38	23,4
19	Macaristan	22.946	0,36	5,1
20	Romanya	16.497	0,26	5,2
21	Bulgaristan	13.307	0,21	4,2
22	Malta	9.834	0,15	31,3
23	Kıbrıs	5.425	0,08	25,2
24	Slovakya	4.071	0,06	8,3
25	Avusturya	2.889	0,04	14,2
26	Slovenya	2.465	0,04	9,8
27	Lüksemburg	-	-	37,2
Toplam		6.443.127	100,00	
Türkiye		772.471		8,5
AB Ortalama Tüketimi (kg/kişi/yıl)				22,3

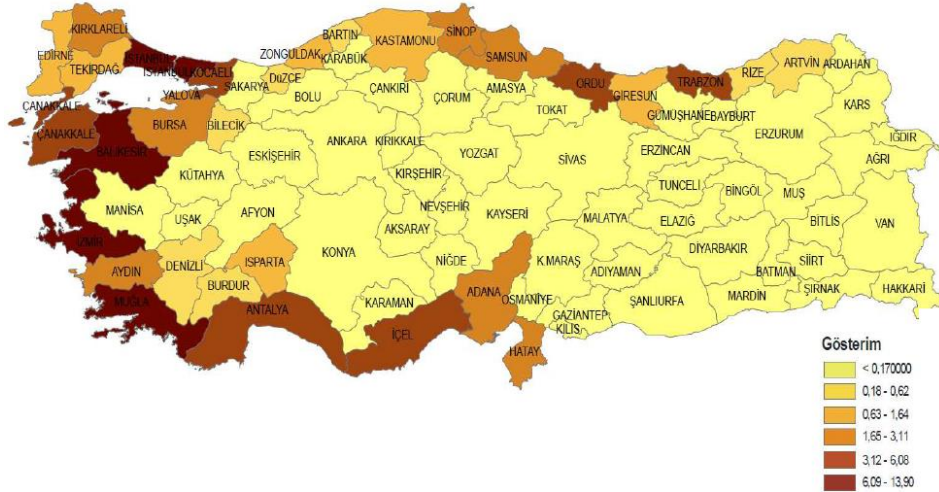
Kaynak: EC (2008) ve EC (2009).

AB-27 ülkelerinde 2010 yılında yayınlanan 2007 yılı verilerine göre su ürünleri sektöründe toplam 141 110 kişi çalışmaktadır. Sektörde çalışanların %60'ı İspanya, Yunanistan ve İtalya'da görev yapmaktadır. Sektörde çalışan 141 110 kişi, 2007 yılında 6,4 milyon ton su ürünleri üretimi gerçekleştirmiş, kişi başına üretim 45,3 ton olmuştur.

2. TÜRKİYE'DE BALIKÇILIK SEKTÖRÜ

Türkiye Dünyadaki konumu nedeniyle zengin bir su ürünleri potansiyeline sahiptir. Ayrıca balıkçılık alanının büyük kısmını oluşturan farklı ekolojik özellikteki [denizler](#) 8333 km'lik bir kıyı şeridine , su ürünleri üretim alanı olarak kullanılabilecek 178 bin km² doğal göllere ve 3442 km² baraj göllerine sahip bulunmaktadır.

Deniz ve iç sularımızdaki canlı kaynaklar sonsuz değildir. Nüfus artışı, besin ihtiyacı ve bilinçli beslenme, teknolojiye sağlanan gelişmeler ve çevre sorunları gibi nedenlerle sucul ortamlar üzerinde insan baskısı giderek artmaktadır.



Şekil 2.1İllerin Türkiye Balıkçılık Sektör İstihdamı İçindeki Payı (2000)

Son yıllarda, diğer ülkelerdeki uygulamalara bağlı olarak ülkemizde de su ortamlarındaki canlı kaynakların işletilmesinde mümkün olduğunca çok avlamak ve pazarlamak yaklaşımından uzaklaşarak, bu ortamlarda önemli bir bozulmaya neden olmayacağı öngörülen “sürdürülebilir gelişme” anlayışına yer verilmeye başlanmıştır(Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, 2011).

Ülkemizde avlanan su ürünlerinin yaklaşık üçte ikisi Doğu Karadeniz Bölgesi’nden elde edilmektedir. Bu bölgeyi Batı Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgeleri izlemektedir (Tablo 2.1).

Tablo 2.1Su Ürünleri Üretim Bölgelerine Göre Avlanan Deniz Balıkları Üretimi (2009)

Bölge Adı	Üretim (ton)	Oran (%)
Doğu Karadeniz	239.703	62,94
Batı Karadeniz	38.000	9,98
Marmara	1.709	8,33
Ege	45.030	11,82
Akdeniz	26.423	6,94
Toplam	380.865	100,00

Kaynak: Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 1

Sürdürülebilir gelişme ve kullanım, hemen hemen bütün alanlarda çok güncel olmasına ve buna inanılmasına rağmen beklenen sonucu ne yazık ki sağlamaktan uzak görünmektedir. Bu nedenle sürdürülebilir gelişme ve yararlanma, artık yerini “sürdürülebilir koruma” anlayış ve yaklaşımına bırakmaktadır. Öncelikle, dünyadaki balıkçılık ve düzenleyici uygulamalar irdelendiğinde, artık hiçbir bölge ve suda yıpratılmamış- aşırı avlanmamış stoğun bulunmadığı görülür. Doğal olarak ülkemiz canlı kaynakları da bundan paylarına düşeni almışlardır. Avda zaman zaman görülen iyileşmeler genel eğilimin değiştiği anlamına gelemmez. Günümüzde canlı kaynaklarının yönetimine sürdürülebilir koruma anlayışıyla yaklaşmak seçilebilecek en akılcı yoldur.

3. BÖLGEDE BALIKÇILIK FAALİYETLERİ VE BALIKÇILIK KIYI YAPILARI

Ege balıkçılığı Türkiye’nin en uygun kıyılarına sahip olmasına rağmen kıta sahanlığının ve kademeli olarak derinleşmesi nedeniyle toplam deniz ürünleri üretimindeki payı %9’dur. İklim koşulları ve topoğrafyanın karışımı sonucu balıkçılığa uygun birçok koy ve korunmuş alan mevcuttur.

Balıkçı barınaklarının öncelikli amacı, her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermektir. Bu amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca, son yıllarda önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Bu kapsamda, barınakların gerçek ihtiyaç sahipleri olan Su Ürünleri Kooperatif ve Birliklerine, 2886 sayılı Devlet İhale Kanununa tabi olmaksızın pazarlıkla kiraya verilme işlemleri gerçekleştirilmiştir. Ancak, sayı olarak iyi bir durumda bulunan balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığı ise bir gerçektir. Bundan sonra yapılacak planlamalarda, bu hususun göz önünde bulundurulması ve her türlü alt ve üst yapıya sahip balıkçı limanlarının yapılmasına ağırlık verilmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ege Denizi Türk karasuları girintili çıkıntılı kıyı yapısı, kayalık ve dik yapısı nedeni ile trol balıkçılığına çok da uygun bir deniz değildir. Trol filosu karasularımızda belirli alanlarda ve uluslararası sulara avlanabilmektedir. Diğer denizlerde, hatta trol avcılığının yasak olduğu Marmara Denizi’nde bile trol tekne sayılarında yıllar itibarı ile artış gözlenirken Ege Denizi’nde neredeyse sabit kalmasının nedenlerinden biri avlak alanlarının sınırlı olmasıdır. Diğer bir etken ise ileride tartışılacağı üzere gerek iklim değişikliği ve gerekse ötrofikasyon nedeni ile küçük pelajik balıkların ekosistemde demersal balıklardan avantajlı duruma geçmesi ve demersal stoklarda azalma gözlenirken küçük pelajik balık stoklarının artmakta olması ve bunun sonucunda da balıkçılığın dip trollerinden gırgır balıkçılığına kaymasıdır. Ege

denizin’de trollerin avladığı balıkların başında bakalyaro ve barbunya gelmektedir. Trol sayılarındaki durağan yapıya rağmen görülen ani artış ve azalmalar dışarıdan gelen tekneler nedeniyle ortaya çıkmaktadır.

Balıkesir ve Çanakkale illeri kıyı bölgelerindeki mevcut balıkçı barınakları ve barınma yerleri, teknik özellikleri ve görsel verileri Su Ürünleri ve Balıkçılık Uzmanlık Raporunda Planlama bölgelerine göre irdelenmiştir. Bu bölümde tekrar edilmeyecektir.

4. ANALİZ VE YÖNTEM: BÖLGENİN DENİZ ÜRÜNLERİ TALEP TAHMİNLERİ

Türkiye İstatistik Kurumu’nun İstatistik Bilgi Sistemi’nde yer alan 2004-2015 yılları arası ülke denizlerinde avlanan balık ve diğer su ürünlerinin tonajları dikkate alınarak bölge barınaklarının lineer, üssel ve çoklu regresyon yöntemleriyle park yeri talep tahminleri yapılmıştır. Ülke denizlerinde avlanan balık ve diğer deniz ürünlerinin miktarları Tablo 4.1’de gösterilmiştir.

Tablo 4.1 Türkiye'de Avlanan Deniz Balığı ve Diğer Deniz Ürünleri

	Deniz Balığı	Diğer Deniz Ürünleri	Toplam Üretim	Gemi Sayısı (adet)	Gemi Başına Balık Üretimi (ton)	Gemi Başına Diğer Su Ürünleri Üretimi (ton)	Gemi Başına Toplam Üretim (ton)
2004	456.752	48.145	504.897	17.953	25,44	2,68	28,12
2005	334.248	46.133	380.381	18.396	18,17	2,51	20,68
2006	409.945	79.021	488.966	17.823	23,00	4,43	27,43
2007	518.201	70.928	589.129	17.681	29,31	4,01	33,32
2008	395.660	57.453	453.113	17.161	23,06	3,35	26,40
2009	380.636	44.410	425.046	16.845	22,60	2,64	25,23
2010	399.656	46.024	445.680	16.650	24,00	2,76	26,77
2011	432.246	45.412	477.658	14.300	30,23	3,18	33,40
2012	315.637	80.686	396.322	14.324	22,04	5,63	27,67
2013	295.168	43.879	339.047	13.727	21,50	3,20	24,70
2014	231.058	35.019	266.078	14.595	15,83	2,40	18,23
2015	345.765	51.965	397.730	14.340	24,11	3,62	27,74
					23,27	3,37	26,64

Kaynak: TUİK

Tablo 4.1’de balıkçı teknesi başına ortalama 26,64 ton balık ve diğer deniz ürünü avlanabileceği belirtilmiştir. Ege Bölgesi’nde avlanan balık ve diğer deniz ürünü miktarları toplamının ülkedeki payı

Tablo 4.2’de verilmiştir.

Tablo 4.2 Ege Bölgesi'nde Avlanan Deniz Ürünü Miktarı ve Ülkedeki Payı

	Ege Bölgesi Toplam Avlanan Deniz Ürünü Miktarı (ton)	Türkiye Toplam Avlanan Deniz Ürünü Miktarı (ton)	Bölgenin Ülkedeki Payı
2004	38.489	504.897	7,62%
2005	42.382	380.381	11,14%
2006	61.678	488.966	12,61%
2007	48.683	589.129	8,26%
2008	36.618	453.113	8,08%
2009	47.185	425.046	11,10%
2010	39.646	445.680	8,90%
2011	33.185	477.658	6,95%
2012	37.297	396.322	9,41%
2013	31.936	339.047	9,42%
2014	33.540	266.078	12,61%
2015	35.352	397.730	8,89%
		Ortalama:	9,58%

Kaynak: TÜİK

Hazırlanan bu rapora konu olan Balıkesir ve Çanakkale illeri sularında avlanan deniz ürünlerinin mevcut bilgilere göre av miktarları ve Ege Bölgesi sularında avlanan deniz ürünü miktarına oranı Tablo 4.3'te verilmiştir.

Tablo 4.3 Balıkesir ve Çanakkale İllerinde Avlanan Deniz Ürünleri ve Ege Bölgesindeki Payı

	Balıkesir İli Avlanan Deniz Ürünleri Miktarı (ton)	Ege Bölgesindeki Payı (%)	Çanakkale İli Avlanan Deniz Ürünleri Miktarı (ton)	Ege Bölgesindeki Payı (%)	Ege Bölgesi Avlanan Deniz Ürünleri Miktarı (ton)
2002	8.289	18,28%	26.314	58,03%	45.344
2003	9.178	25,66%	19.059	53,28%	35.772
	Ortalama:	21,97%	Ortalama:	55,66%	

*Kaynak: Yaşar, Türkiye’de Su Ürünleri Sanayii ve Çanakkale İline Yönelik Bir
Değerlendirme, 2004*

4.1. Çoklu Regresyon Yöntemiyle Avlanacak Deniz Ürünü Tahmini

Yapılan tahminde bölgedeki balıkçılık hareketleri ve ardaanlarının sosyoekonomik verileri(

Tablo 4.4) ile arasındaki ilişkiyi analiz eden çoklu regresyon yöntemi kullanılmıştır. Elde edilen tahmin değerleri Tablo 4.5’te verilmiştir.

Tablo 4.4 Çoklu Regresyon Yönteminde Kullanılan Sosyoekonomik Veriler

	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla - 1987 Temel Fiyatlarıyla	Türkiye İthalatı (*000\$)	Türkiye İhracatı (*000\$)	Türkiye Nüfusu
2004	83.485.590.611	97.539.766	63.167.153	67.599.000
2005	90.499.730.897	116.774.151	73.476.408	68.435.000
2006	96.738.320.212	139.576.174	85.534.676	69.295.000
2007	101.254.625.465	170.062.715	107.271.750	70.586.256
2008	101.921.729.924	201.963.574	132.027.196	71.517.100
2009	97.003.114.411	140.928.421	102.142.613	72.561.312
2010	105.885.643.938	185.544.332	113.883.219	73.722.988
2011	115.174.724.189	240.841.676	134.906.869	74.724.269
2012	117.625.021.083	236.545.141	152.461.737	75.627.384
2013	122.556.461.022	251.649.892	151.786.976	76.667.864
2014	126.257.810.575	242.182.754	157.642.154	77.695.904
2015	131.272.703.175	207.234.359	153.838.871	78.741.053

Tablo 4.5 Çoklu Regresyon Yöntemine Göre Avlanması Öngörülen Balık Miktarı

	Ege Bölgesi Avlanması Öngörülen Toplam Deniz Ürünü Miktarı (ton)	Türkiye Toplam Avlanan Deniz Ürünü Miktarı (ton)
2015	35.352	397.730
2020	38.144	404.271
2025	34.961	410.919
2030	27.687	417.676

5. BALIKESİR VE ÇANAKKALE KIYILARINDAKİ BALIKÇI TEKNELERİ İÇİN PARK YERİ ANALİZİ

Balıkesir ve Çanakkale illeri kıyılarındaki balıkçı barınakları ve barınma yerlerinin mevcut tekne park yeri kapasiteleri

Tablo 5.1 ve

Tablo 5.2’de verilmiştir. İlgili illerde yeralan balıkçılık kıyı yapılarından kapasite aşımına uğrayanlar bulunmasına karşın Balıkesir ili için 1 445, Çanakkale ili için 700 adet kullanılabilir durumda balıkçı teknesi park yeri bulunmaktadır.

Balıkesir ve Çanakkale illeri kıyı bölgelerindeki mevcut balıkçı barınakları ve barınma yerleri, teknik özellikleri ve görsel verileri Su Ürünleri ve Balıkçılık Uzmanlık Raporunda Planlama bölgelerine göre irdelenmiştir. Bu bölümde tekrar edilmeyecektir.

Tablo 5.1 Balıkesir İli Balıkçılık Kıyı Yapıları Kapasite Bilgileri

Yapının Bulunduğu İl	Yapı Adı	Toplam Kapasite (adet)	Yoğunlu k (%)	Park Yeri Fazlası/ Azı (adet)
Balıkesir	Altınoluk Balıkçı Barınağı	92	83,70%	15
Balıkesir	Karaağaç Barınma Yeri	12	-	12
Balıkesir	Gömeç Barınma Yeri	30	-	30
Balıkesir	Burhaniye Balıkçı Barınağı	95	115,80%	-15
Balıkesir	Alibey Adası Balıkçı Barınağı	145	157,20%	-83
Balıkesir	Altınova Barınma Yeri	85	-	85
Balıkesir	Dut Liman Köyü Barınma Yeri	33	-	33
Balıkesir	Yenice Köyü Barınma Yeri	145	157,20%	-83
Balıkesir	Bandırma Balıkçı Barınağı	260	0,00%	260
Balıkesir	Erdek Aşağı Yapıcı Barınma Yeri	40	100,00%	0
Balıkesir	Tatlısu Balıkçı Barınağı	68	29,40%	48
Balıkesir	Karşıyaka Balıkçı Barınağı	189	79,40%	39
Balıkesir	Çakıl Balıkçı Barınağı	350	34,30%	230
Balıkesir	Kestanelik Balıkçı Barınağı	140	10,70%	125
Balıkesir	Şahinburgaz Balıkçı Barınağı	220	9,10%	200
Balıkesir	Turanlar Barınma Yeri	25	48,00%	13
Balıkesir	Doğanlar Barınma Yeri	20	200,00%	-20
Balıkesir	İlhanlar Köyü Balıkçı Barınağı	100	53,00%	47
Balıkesir	Ocaklar Köyü Barınma Yeri	25	80,00%	5
Balıkesir	Erdek Balıkçı Barınağı	180	175,00%	-135
Balıkesir	Musakça Köyü Barınma Yeri	65	15,40%	55
Balıkesir	Asmalı Köyü Balıkçı Barınağı	82	158,50%	-48
Balıkesir	Topağaç Köyü Balıkçı Barınağı	110	9,10%	100
Balıkesir	Marmara Adası Balıkçı Barınağı	105	38,10%	65

Balıkesir - Çanakkale Bütünleşik Kıyı Alanları Planı, Uzman Değerlendirme Raporu

Balıkesir	Çınarlı Köyü Balıkçı Barınağı	90	-	90
Balıkesir	Ekinlik Adası Balıkçı Barınağı	165	-	165
Balıkesir	Avşa Yiğitler Balıkçı Barınağı	220	3,60%	212
	Toplam:	3.091	Toplam:	1.445

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Sonuç Raporu (2010)

Tablo 5.2 Çanakkale İli Balıkçılık Kıyı Yapıları Kapasite Bilgileri

Yapının Bulunduğu İl	Yapı Adı	Toplam Kapasite (adet)	Yoğunluk (%)	Park Yeri Fazlası/ Azı (adet)
Çanakkale	Karabiga Balıkçı Barınağı	50	200,00%	-50
Çanakkale	Aksaz Balıkçı Barınağı	60	58,30%	25
Çanakkale	Değirmencik Köyü Barınma Yeri	40	40,00%	24
Çanakkale	Kemer Balıkçı Barınağı	70	114,30%	-10
Çanakkale	Şevketiye Balıkçı Barınağı	75	53,30%	35
Çanakkale	Lapseki Balıkçı Barınağı	240	12,50%	210
Çanakkale	Yeniköy Balıkçı Barınağı	120	40,80%	71
Çanakkale	Kumkale Barınma Yeri	60	166,70%	-40
Çanakkale	Dalyan Barınma Yeri	30	106,70%	-2
Çanakkale	Gülpınar Balıkçı Barınağı	170	29,40%	120
Çanakkale	Babakale Balıkçı Barınağı	200	15,00%	170
Çanakkale	Koyunevi Barınma Yeri	25	120,00%	-5
Çanakkale	Sivrice Balıkçı Barınağı	25	-	25
Çanakkale	Behramkale Balıkçı Barınağı	50	56,00%	22
Çanakkale	Küçükkuyu Balıkçı Barınağı	220	48,20%	114
Çanakkale	Güneyli Barınma Yeri	40	137,50%	-15
Çanakkale	Kabatepe Balıkçı Barınağı	85	52,90%	40
Çanakkale	Sebdülbahir Balıkçı Barınağı	45	88,90%	5
Çanakkale	Kilitbahir Balıkçı Barınağı	33	151,50%	-17
Çanakkale	Eceabat Balıkçı Barınağı	75	200,00%	-75
Çanakkale	Çanakkale Balıkçı Barınağı	55	181,80%	-45
Çanakkale	Gelibolu Balıkçı Barınağı	75	76,00%	18
Çanakkale	Bozcaada Balıkçı Barınağı	125	80,00%	25
Çanakkale	Kuzu Limanı Balıkçı Barınağı	55	-	55
	Toplam	2023	Toplam	700

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Sonuç Raporu (2010)

Çoklu Regresyon Yöntemi ile öngörülen, Ege Bölgesi’ndeki deniz ürünleri için toplam av miktarı (Tablo 4.5) verileri ile Balıkesir ve Çanakkale illerindeki av istatistiklerinin Ege Bölgesi’nde avlanan deniz ürünleri miktarına oranları (Tablo 4.3) birlikte yorumlanarak Tablo 5.3’teki değerlere ulaşılmıştır. Yapılan hesaplarda, 38 144 tonluk avlanması öngörülen en yüksek deniz ürünü miktarı kullanılmıştır.

Tablo 5.3 Bölge İllerinin Avlanması Öngörülen 2020 Yılı Toplam Deniz Ürünü Miktarları

	Ege Bölgesindeki Payı (%)	Avlanması Öngörülen 2020 Yılı Deniz Ürünleri Miktarı (ton)
Balıkesir	21,97%	8.380
Çanakkale	55,66%	21.231

Tablo 4.1’de, Türkiye’de balıkçı tekneleri için yıllık ortalama deniz ürünü üretim miktarı 26,64 ton olarak belirtilmiştir. Balıkesir ve Çanakkale illerindeki talebi karşılayabilecek balıkçı teknesi adedi Tablo 5.4’te verilmiştir.

Tablo 5.4 Balıkesir ve Çanakkale İlleri 2020 Yılı Balıkçı Teknesi Park Yeri İhtiyacı

	Balıkçı Teknesi Sayısı (adet)
Balıkesir	315
Çanakkale	797

6. DÜNYA YAT TURİZMİNDEKİ GELİŞMELER

Yat turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasında yer almaktadır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak bir zamanların lüks hobisi olan amatör yatçılık, gelişmiş ülkelerde orta sınıfa nüfuz edecek düzeylere gelmiştir. Ayrıca yat charter olarak adlandırılan yat kiralama şirketlerinin artması ve sunduğu olanaklarla, yat turizmi ürünlerinden faydalanmak artık bir lüks olarak görülmemektedir.

Özellikle son beş yıllık süreçte İtalya, yat turizmi alanında hırslı atılımlar yapmış ve Venedik kentinde önemli marinaları hizmete açmıştır. Venedik'te hizmete açılan, 900'den fazla yat bağlama kapasitesine sahip, Marina diVarazze bu yatırımlardan biridir.

Hırvatistan ise son 10 yıldır ülkede yat bağlama kapasitesini artırma yönünde düzenli yatırımlar yapmaktadır. Bulgaristan ise geçtiğimiz 10 sene içerisinde Karadeniz kıyılarını yat turizmine açmış ve bu sektörden pay almaya başlamıştır.

Tüm bu gelişmelerin yanında dünyada verilen yat siparişlerine bakıldığında, yüksek gelir kesiminin verdiği mega yat siparişlerinde hızlı bir yükseliş göze çarpmaktadır. Uluslararası Lüks Yatçılık Ekonomik Raporu'ndaki verilere göre mega yatlar olarak adlandırılan 24 metrenin üzerindeki tekne siparişleri her geçen sene ivmelenerek artmaktadır.

7. TÜRKİYE YAT TURİZMİNDEKİ GELİŞMELER

1960'lı yıllarda turist taşıyan teknelerin Türkiye kıyılarına gelmeye başlaması, 1970'li yıllarda Avrupa ve Amerika'dan Türkiye'ye gelen yatçılara barınma, tamir, kışlama, alışveriş vb. hizmet verecek tesislere ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. 1970'li yılların sonunda Turizm Bakanlığı'nın bünyesinde çeşitli yat limanları oluşturulmuş ve bunların gelişme planları DPT tarafından hazırlanmıştır. Turizmi Teşvik Kanunu'ndan sonra, 1980'li yıllarda, Çeşme'den Antalya'ya kadar genellikle yat turizminin canlı olduğu bölgelerde, daha çok doğal koylar içerisinde çeşitli nitelik ve statülerde yat limanları yapılmıştır.

Ülkemizde deniz turizmi alanındaki düzenlemeler ilk defa 1982 yılında yayımlanan 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun yürürlüğe girmesi ile yasallık kazanmış olup, yat limanı yatırım ve işletmeciliği ve buna ilişkin düzenlemeler ise bu kanuna bağlı olarak yayımlanan bir yönetmelik ile yapılmıştır (mülga DLH MasterPlan, 2010).

Türkiye’de yat turizmi hareketleri, 1980’li yılların ikinci yarısından sonra iç ve özellikle dış talebin uyanışı ile gündeme gelmiştir. Ege ve Akdeniz kıyılarının yat turizmine çok uygun zeminler oluşturması, ayrıca dünya yatçılarının temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımlarından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye’de yatçılık hareketlerine ilk ivmeyi kazandırmıştır.

İşletme belgesine sahip yat limanlarının yarısından fazlası Muğla ili sınırları içinde yer almaktadır. Muğladan sonra ikinci sırada Antalya üçüncü sırada ise İstanbul yer almaktadır.

Ülkemiz ekonomisinde önemli bir yeri olan turizmin; sektörel olarak kıyı turizmi üzerinde yoğunlaşmış olması, kıyı alanlarının kaynaklarının ölçüsüz kullanımı ile sonuçlanmaktadır. Bu durum Turizm Bakanlığının strateji ve eylem planlarında da tespit edilmiştir. 1991-2015 yılları arasında ülkemize gelen turist sayısı ve elde edilen turizm geliri

Tablo 8.5’de sunulmuştur.

Yıllara bağlı turist sayısı ve buna bağlı turizm kaynaklı gelirin artış trendi, kıyı kaynaklarının kullanımını arttırmaktadır. Bu durum; yat turizmi, kongre, golf, dağ ve yayla turizmi gibi kaynak kullanımını azaltan, fakat maddi getirisi yüksek seçeneklerin değerlendirilmesini ihtiyaç haline getirmektedir. Bu ihtiyaç, T.C. Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan “Türkiye Turizm Stratejisi 2023” belgesinde de belirtilmiş ve bu yolla resmi bir hüviyet kazanmıştır.

Ülkemiz turist sayısı itibarıyla turizm dünya liginde ilk on içinde yer almaktadır. Ancak en çok para kazandıran turizm türlerinden olan yat turizminde, ulusal potansiyelin %10’unu bile değerlendirilemiyor olması, büyük ölçüde yat turizmine ilişkin bir altyapı eksikliği problemini su yüzüne çıkarmaktadır.

Tablo 8.5 Türkiye Turizm Gelirindeki Gelişmeler

	Turist Sayısı	Yıllık Değişim (%)	Turizm Geliri (Milyon \$)	Yıllık Değişim (%)
1991	5.517.897	2,40	2.654	-17,70
1992	7.076.096	28,20	3.639	37,10
1993	6.500.638	-8,10	3.959	8,80
1994	6.670.618	2,60	4.321	9,10
1995	7.726.886	15,80	4.957	14,70
1996	8.614.085	11,50	5.650	14,00
1997	9.689.004	12,50	7.002	23,90
1998	9.752.697	0,70	7.177	2,50
1999	7.487.285	-23,20	5.203	-33,40
2000	10.428.153	39,30	7.636	46,80
2001	11.618.919	11,40	8.090	5,90
2002	13.256.028	14,10	8.473	4,70
2003	14.029.558	5,80	13.203	55,80
2004	17.516.908	24,90	15.888	20,30
2005	21.124.886	20,60	18.154	14,30
2006	19.819.833	-6,20	16.851	-7,20
2007	23.340.911	17,80	18.487	9,70
2008	26.336.677	12,80	21.911	18,50
2009	27.077.144	1,03	25.100	5,23
2010	28.632.204	1,06	24.900	3,95
2011	31.456.076	9,86	28.100	4,53
2012	31.782.832	1,04	29.400	3,73
2013	34.910.098	9,84	32.400	3,75
2014	36.837.900	5,52	34.300	3,27
2015	36.244.632	-1,60	31.465	2,68

Ülkemizdeki yat turizminin geliştirilmesi, marina ve yat limanı yatırımlarının arttırılması, sunulan hizmet kapasitesinin ve kalitesinin arttırılması ile mümkün olacaktır. Yat turizmi ile birim turistten elde edilen döviz girdisi dikkate alındığında; ortalama girdi olan 1000\$ seviyesinin 3-4 katı civarında olduğu görülmektedir. Bu durum yat limanlarına yapılacak özel teşebbüs ve devlet destekli yatırımları teşvik etmektedir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığının yayınladığı yat istatistiklerinden elde edilen, 1989-2015 yılları arasında ülkemizde yer alan yat limanlarını ziyaret eden yerli ve yabancı yat sayıları, bu alandaki artışı gözler önüne sermektedir (Tablo 8.6).

Tablo 8.6. Ülkemiz Limanlarına Gelen Yerli ve Yabancı Yat Sayısının Yıllara Göre Değişimi

Yıl	Yerli Yat	Yabancı Yat	Yıl	Yerli Yat	Yabancı Yat
1989	426	3.134	2003	1.094	4.164
1990	908	3.554	2004	1.549	3.642
1991	456	1.854	2005	1.979	4.231
1992	584	2.529	2006	2.404	6.101
1993	367	2.594	2007	2.815	7.718
1994	411	2.674	2008	2.689	6.226
1995	460	2.580	2009	2.155	9.113
1996	935	2.791	2010	2.075	6.210
1997	731	2.812	2011	2.204	6.853
1998	1.560	2.226	2012	1.720	7.148
1999	429	2.145	2013	2.516	7.780
2000	670	1.235	2014	2.250	7.225
2001	808	2.434	2015	2.768	7.814
2002	1.037	2.337	2016	-	-

2002-2015 yılları arasında yakalanan artış eğiliminin sürekli bir durum gösterebilmesi, Türkiye'nin aynı anda yat bağlama kapasitesinin; hali hazırda bulunduğu ~14 000 seviyelerinden yukarılara doğru çekilmesi ile mümkün olacaktır. Bu kapasitenin;

- Fransa'da 227 000, İspanya'da 107 000 ve İtalya'da 128 000 düzeyinde olması,
- Akdeniz çanağındaki marinalar ve yat bağlama yerlerinin toplam kapasitelerinin 500 000'i bulması,

- Fakat Akdeniz’de bulunan toplam yat sayısının 1 milyon seviyelerinde olması, yapılacak yatırımları ekonomik olarak öncelikli hale getirmektedir.

Bu noktada İtalya başta olmak üzere pek çok rakip ülkenin çıkartmış olduğu teşvik yasaları ile yat turizmi yatırımlarını arttırma noktasında olması dikkate değer bir diğer önemli husustur.

8. PLANLAMA BÖLGELERİNE GÖRE TURİZM KIYI YAPILARI

Yat ve tekne turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasındadır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak yatçılık sektörü de gelişmiş, yat siparişleri üst düzeylere gelmiştir. 1970’li yılların sonuna doğru, ülkemiz de Datça, Gökova ve Hisarönü Körfezleri’nin Yunanlı yat işletmeleri tarafından pazarlanmasıyla başlayan yat turizmi daha sonra, 1983 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası’ndaki değişikliklerle hızla gelişmeye başlamıştır. Bu yasa değişikliği ile yabancı yatların gezi ve spor amacıyla Türk limanları ve karasularında seyretmelerine ve Yunanistan’da faaliyet gösteren yabancı bayraklı yat işletmelerinin, yatları ile birlikte Türkiye’ye yerleşmelerine izin verilmiştir. Böylece Türkiye’de faaliyet gösteren yerli yat işletmecileri ve bunlara ait yatlar, uluslararası standartlara yükselmişlerdir.

Balıkesir ve Çanakkale illeri kıyılarında faaliyet göstermekte olan mevcut yat limanları Altıncı Planlama bölgesinde SETUR Ayvalık Marina ve Üçüncü Planlama bölgesinde Çanakkale Marinadır. İlgili yapılara ait teknik detaylar

Tablo 9.7 ve **Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı.**'de verilmiştir.

Yat ve tekne turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasındadır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak yatçılık sektörü de gelişmiş, yat siparişleri üst düzeylere gelmiştir. 1970'li yılların sonuna doğru, ülkemiz de Datça, Gökova ve Hisarönü Körfezlerinin Yunanlı yat işletmeleri tarafından pazarlanmasıyla başlayan yat turizmi daha sonra, 1983 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası'ndaki değişikliklerle hızla gelişmeye başlamıştır. Bu yasa değişikliği ile yabancı yatların gezi ve spor amacıyla Türk limanları ve karasularında seyretmelerine ve Yunanistan'da faaliyet gösteren yabancı bayraklı yat işletmelerinin, yatları ile birlikte Türkiye'ye yerleşmelerine izin verilmiştir. Böylece Türkiye'de faaliyet gösteren yerli yat işletmecileri ve bunlara ait yatlar, uluslararası standartlara yükselmişlerdir. Yat limanları üçüncü ve altıncı bölgelerdedir.

8.1. Altıncı Planlama Bölgesi - SETUR Ayvalık Marina

Setur Ayvalık Marina; kuzey Ege'de kuzey-güney seyirlerinin önemli noktasıdır. Bir göl biçiminde olan Ayvalık Limanı'na giriş Dalyan Boğazı olarak anılan dar bir kanaldan yapılmaktadır. Kanalın giriş kısmını işaretlemek için yerleştirilmiş kardinal fenerleri bulunmaktadır. Kanal içindeki derinlik 6 m'dir.



Şekil 9.1 SETUR Ayvalık Marina Uydu Görüntüsü

Tablo 9.7 Altıncı Bölge: SETUR Ayvalık Marina Teknik Özellikleri

Koordinatlar	39° 19' 00" D & 26° 41' 00" K	
Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)	
	Deniz	200
	Kara	150
	Yat Limanı Derinliği (m)	
	Minimum	2,1
	Maksimum	3,85
	Çekek Yeri	Var
	Akaryakıt İstasyonu	Var
	Travel Lift Kapasitesi	80 ton
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, İnternet, Telex...)	Var
	Elektrik, Su	Var
	Sintine Suyu Alma	Var
	Katı Atık Alım Tesisi	Yok
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	Var
	Helikopter Pisti	Var
Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	Var
	Sağlık Hizmeti	Var
	Meteoroloji Hizmeti	Var
	Duş	Var
	Çamaşırhane	Var
	Yat Klubü	Yok
	Market	Var
	Sosyal Tesisler	Bar, Restoran, ATM
	Bankacılık Hizmeti	Yok
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car
	Emanet Hizmeti	Yok

8.2. Üçüncü Planlama Bölgesi - Çanakkale Marina

Çanakkale Marina, Çanakkale ilinin Merkez ilçesi sınırlarında yer almaktadır. Özellikle Güney Ege ve Akdeniz sahillerinde gezinen yatların İstanbul ve Marmara Denizi'ndeki marinalara veya Marmara Denizi'ndeki marinalardan yola çıkan yatların Güney Ege ve Akdeniz sahillerine geçişi sırasında Çanakkale Marina, ülkedeki yerli ve yabancı yatların bağlama limanı ihtiyaçlarını karşılamaktadır.



Şekil 9.2 Çanakkale Marina Uydu Görüntüsü

Tablo 9.8 Üçüncü Bölge Çanakkale Marina Teknik Özellikleri

Koordinatlar	29° 16' 01" D & 40° 51' 01" K	
Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)	
	Deniz	65
	Kara	0
	Yat Limanı Derinliği (m)	
	Minimum	4
	Maksimum	5
	Çekmek Yeri	Yok
	Akaryakıt İstasyonu	Yok
	Travel Lift Kapasitesi	Yok
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, İnternet, Telex...)	Var
	Elektrik, Su	Var
	Sentine Suyu Alma	Var
	Katı Atık Alım Tesisi	Yok
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	Yok
	Helikopter Pisti	Yok
Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	Var
	Sağlık Hizmeti	Yok
	Meteoroloji Hizmeti	Yok
	Duş	Yok
	Çamaşırhane	Yok
	Yat Klubü	Yok
	Market	Var
	Sosyal Tesisler	Restoran
	Bankacılık Hizmeti	Yok
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Yok
	Emanet Hizmeti	Yok

9. YAT TRAFİĞİ VE TURİZM TALEP TAHMİNLERİ

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (Mülga T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü) tarafından hazırlatılan Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması'nda da mevcut yat limanları kapasitesinin 14 191 yat olduğu belirlenmiştir. Aynı çalışmada 2010, 2015, 2020, 2025 ve 2030 yılları için yat limanlarında kapasite tahminleri yapılmıştır (Tablo 10.9).

Tablo 10.9 Türkiye Yat Kapasitesi Tahmini

	Tüm Türkiye Tahmini		
	Kötümser	Ortalama	İyimser
2010	14 646	15 014	15 350
2015	17 648	20 467	23 281
2020	20 791	27 277	34 114
2025	23 880	35 442	48 144
2030	26 811	45 012	65 768

Kaynak:T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü,Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Sonuç Raporu, 2010

2030 tahminlerinin; ortalama senaryonun dikkate alınması halinde dahi mevcut kapasitenin yaklaşık 3 katını göstermesi, yat turizmi yatırımlarında ciddi bir seyir olacağını işaret etmektedir.

9.1. Bölgenin Yat Dağılımı

Bu bölümde Balıkesir ve Çanakkale illeri kıyı çizgisi boyunca faaliyet göstermekte olan yat limanları, bu limanlara gelen yıllık bazda yat sayıları değerlendirmeye alınmıştır. Balıkesir ve Çanakkale kıyı hattında yat bağlaması yapılabilecek 2 adet yat limanı bulunmaktadır. Bu limanların kapasite bilgileri Tablo 10.10'de verilmiştir.

Tablo 10.10 Balıkesir ve Çanakkale İlleri Yat Limanları ve Yat Kapasiteleri

	Denizde	Karada	Toplam
Setur Ayvalık Marina	200	150	350
Çanakkale Marina	100	-	100
Genel Toplam	300	150	450

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu, 2014

9.2. Bölgedeki Mevcut Yat Trafiği

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan yat istatistikleri incelenerek, belirlenen yat limanlarına gelen toplam yabancı ve yerli yat sayıları derlenmiştir. Sarı bayraklı ve transit log alan yatlar yıllar itibari ile yat limanlarına göre sunulmuştur (Tablo 10.11).

Tablo 10.11 Balıkesir ve Çanakkale İlleri Transitlog ve Sarı Bayraklı Yat Sayıları

	BANDIRA	BALIKESİR		ÇANAKKALE
		Ayvalık	Bandırma	Merkez
2004	Yabancı	307	9	147
	Türk	49	7	38
	Toplam	356	16	185
2005	Yabancı	241	4	106
	Türk	60	6	53
	Toplam	301	10	159
2006	Yabancı	311	29	203
	Türk	53	20	30
	Toplam	364	49	233
2007	Yabancı	448	29	231
	Türk	47	17	28
	Toplam	495	46	259
2008	Yabancı	530	32	254
	Türk	38	13	19
	Toplam	568	45	273
2009	Yabancı	699	17	327
	Türk	42	5	17
	Toplam	741	22	344

2010	Yabancı	667	11	284
	Türk	52	9	26
	Toplam	719	20	310
2011	Yabancı	924	41	352
	Türk	58	21	37
	Toplam	982	62	389
2012	Yabancı	1.034	51	354
	Türk	101	7	29
	Toplam	1.135	58	383
2013	Yabancı	1.627	45	394
	Türk	300	14	40
	Toplam	1.927	59	434
2014	Yabancı	1.090	112	132
	Türk	293	47	16
	Toplam	1.383	159	148
2015	Yabancı	645	105	179
	Türk	162	101	24
	Toplam	807	206	203

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım İşletmeleri, Yat İstatistikleri Veritabanı

9.3. Master Plan Verilerine Göre Bölgenin Yat Talep Tahmini

2010 yılında T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (Mülga T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü) tarafından hazırlanan Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında, Türkiye'deki yat limanlarının kapasiteleri, gelecekte doğacak yeni yat limanı ihtiyacının belirlenmesi için tespit edilmiştir. Çalışmada daha önceki master plan çalışmalarında öngörülen turizm bölgeleri esas alınmıştır.

Türkiye geneli için yapılan yat tahminleme mikro ve makro projeksiyonları, talep tahmini gerçekleştirilen yirmi yıl içerisinde önemli bir artış göstermektedir. Yat sayısındaki artışın en önemli bileşeni yat limanlarındaki kapasitedir. Tahmin edilen tüm değerler yeterli yat bağlama kapasitesinin zamanında arzı ile mümkün olabilecektir.

Türkiye geneli için en düşük talep tahmini 2030 yılında 26 811 yat, en yüksek talep tahmini ise 66 843 yat olarak bulunmuştur (Tablo 10.12 ve Tablo 10.13). Mevcut yat limanlarının toplam kapasitesi 15 526 adet değişik boy ve özellikte yattır. En kötü senaryo göz önüne alınsa bile Türkiye'deki yat bağlama kapasitesinin iki katına çıkarılması gerekmektedir. Ülkemizde bir kısım balıkçı barınağı hali hazırda yatlara barınma hizmeti vermektedir. Bir bölüm yat ise belediye iskelelerinde, çekek yerlerinde veya korunumlu koylarda barınmaktadır. Yat limanı sayısının artması ile söz konusu yatların da yat limanlarına geleceği öngörülmektedir.

Tablo 10.12 Türkiye Geneli Yük Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	18.008	19.911	21.944
2020	22.022	26.816	32.043
2025	26.828	36.197	46.441
2030	32.631	48.890	66.843

Tablo 10.13 Türkiye Geneli Yük Talep Tahmini (Makro Projeksiyon)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	17.648	20.467	23.281
2020	20.791	27.277	34.114
2025	23.880	35.442	48.144
2030	26.811	45.012	65.768

Ayrıca Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması'nda Türkiye genelinde gerçekleşecek yat trafiğinin önümüzdeki yıllardaki durumu öngörülmüştür (

Tablo 10.14);

Tablo 10.14 Yıllar İtibari ile Gerçekleşmesi Beklenen Transit Log ve Sarı Bayraklı Yat Trafik Tahmini

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	48.209	48.819	56.594
2020	70.343	76.274	93.400
2025	102.890	123.391	148.398
2030	148.284	199.456	23.003

9.4. Talep Tahmin Analizleri

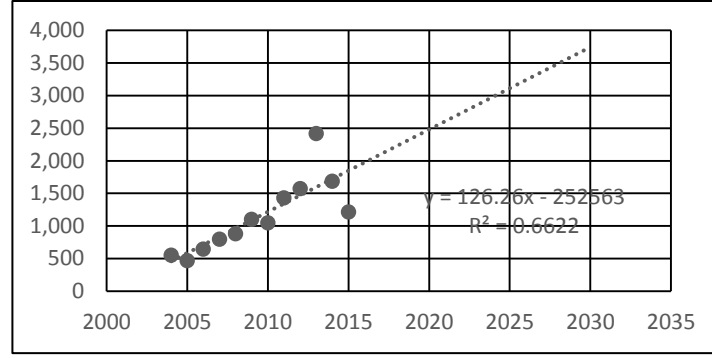
Bu bölümde Balıkesir ve Çanakkale illerinde gelecek yıllarda ortaya çıkabilecek yat bağlama miktarının tahmini için çalışmalar yapılmış ve analizler sunulmuştur. Yapılan bu talep tahmin çalışmalarında; lineer regresyon yöntemi, üssel değişken yöntemi, yüzdesel artış oranına bağlı talep tahmini, kümülatif yüzdesel artış oranına bağlı talep tahmini ve çoklu regresyon yöntemi analizleri kullanılarak kapasite tahminleri yapılmıştır. Bu analizler neticesinde ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiş ve 2030 yılı için kapasite talep tahmini yapılmıştır.

9.4.1. Lineer Regresyon Yöntemiyle Talep Tahmini

Bölgedeki yat trafiği istatistikleri ve yat limanlarının kapasitelerinin doğrusal analizleri yapılmış ve 2030 yılına kadar oluşabilecek muhtemel yat trafiği tahmini ile bu trafiği karşılayabilecek yat limanı kapasiteleri bulunmuştur. (Tablo 10.15 ve Grafik 10.1).

Tablo 10.15 Lineer Regresyon Yöntemi İle Talep Tahmini

	Bölgenin Yat Trafiği	Bölge Yat Kapasitesi
2015	1.216	450
2020	2.480	918
2025	3.111	1.151
2030	3.742	1.385



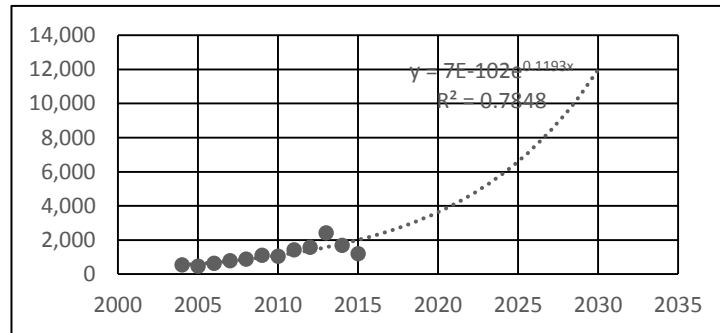
Grafik 10.1 Lineer Regresyon Yöntemi İle Talep Tahmini

9.4.2. Üssel Değişken Yöntemiyle Talep Tahmini

Bölgedeki yat trafiği istatistikleri ve yat limanlarının kapasiteleri üssel değişken fonksiyon olarak tanımlanarak analizleri yapılmış ve 2030 yılına kadar oluşabilecek muhtemel yat trafiği tahmini ile bu trafiği karşılayabilecek yat limanı kapasiteleri bulunmuştur. (Tablo 10.16 ve Grafik 10.2)

Tablo 10.16. Üssel Değişken Yöntemi İle Talep Tahmini

	Bölgenin Yat Trafiği	Bölge Yat Kapasitesi
2015	1.216	450
2020	3.191	1.181
2025	5.795	2.144
2030	10.522	3.894



Grafik 10.2. Üssel Değişken Yöntemi İle Talep Tahmini

9.4.3. Yüzdesel Artış Oranına Bağlı Talep Tahmini

Bölgedeki yat trafiği istatistikleri ve yat limanlarının kapasitelerinin yüzdesel artış oranları incelenerek ortalama artış oranlarının analizleri yapılmış ve 2030 yılına kadar oluşabilecek muhtemel yat trafiği tahmini ile bu trafiği karşılayabilecek yat limanı kapasiteleri bulunmuştur(

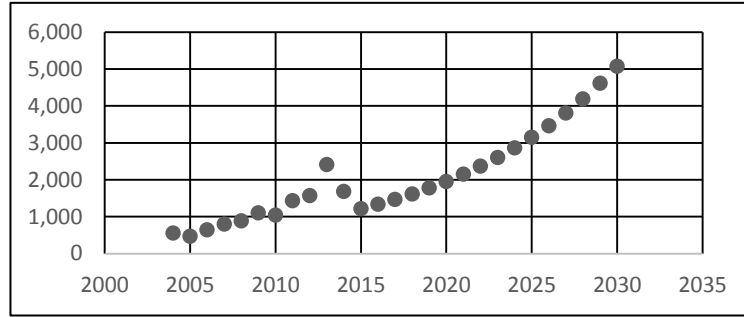
Tablo 10.18 ve Grafik 10.3).

Tablo 10.17. Bölge Yat Trafiği Artış Oranları

	Bölgenin Yat Trafiği	Yat Trafiği Artış Oranı (%)
2004	557	-
2005	470	-15,6%
2006	646	37,4%
2007	800	23,8%
2008	886	10,8%
2009	1.107	24,9%
2010	1.049	-5,2%
2011	1.433	36,6%
2012	1.576	10,0%
2013	2.420	53,6%
2014	1.690	-30,2%
2015	1.216	-28,0%
	Ortalama	10,7%
	Ortalama (Kabul)	10,0%

Tablo 10.18 Yüzdesel Artış Oranına Bağlı Talep Tahmini

	Bölgenin Yat Trafığı	Bölge Yat Kapasitesi
2015	1.216	450
2020	1.958	725
2025	3.154	1.167
2030	5.080	1.880



Grafik 10.3 Yüzdesel Artış Oranına Bağlı Talep Tahmini

9.4.4. Çoklu Regresyon Analizi Yöntemi İle Talep Tahmini

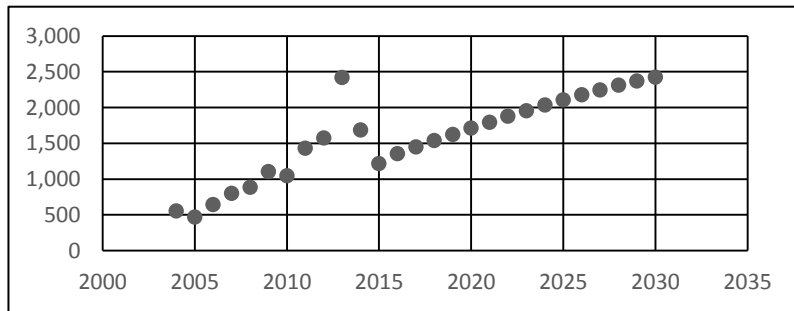
Bölgedeki yat limanlarının geçmişteki yat trafiği hareketleri ve ülkenin sosyoekonomik göstergeleri ile arasındaki ilişkiyi analiz eden çoklu regresyon yöntemi kullanılarak talep tahmini yapılmıştır. (Tablo 10.20, Grafik 10.4)

Tablo 10.19 2004-2015 Yılları Arası Ekonomik Veriler

	Bölgenin Yat Trafığı	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla - 1987 Temel Fiyatlarıyla	Türkiye İthalatı (*000\$)	Türkiye İhracatı (*000\$)	Türkiye Nüfusu
2004	557	83.485.590.611	97.539.766	63.167.153	67.599.000
2005	470	90.499.730.897	116.774.151	73.476.408	68.435.000
2006	646	96.738.320.212	139.576.174	85.534.676	69.295.000
2007	800	101.254.625.465	170.062.715	107.271.750	70.586.256
2008	886	101.921.729.924	201.963.574	132.027.196	71.517.100
2009	1.107	97.003.114.411	140.928.421	102.142.613	72.561.312
2010	1.049	105.885.643.938	185.544.332	113.883.219	73.722.988
2011	1.433	115.174.724.189	240.841.676	134.906.869	74.724.269
2012	1.576	117.625.021.083	236.545.141	152.461.737	75.627.384
2013	2.420	122.556.461.022	251.649.892	151.786.976	76.667.864
2014	1.690	126.257.810.575	242.182.754	157.642.154	77.695.904
2015	1.216	131.272.703.175	207.234.359	153.838.871	78.741.053

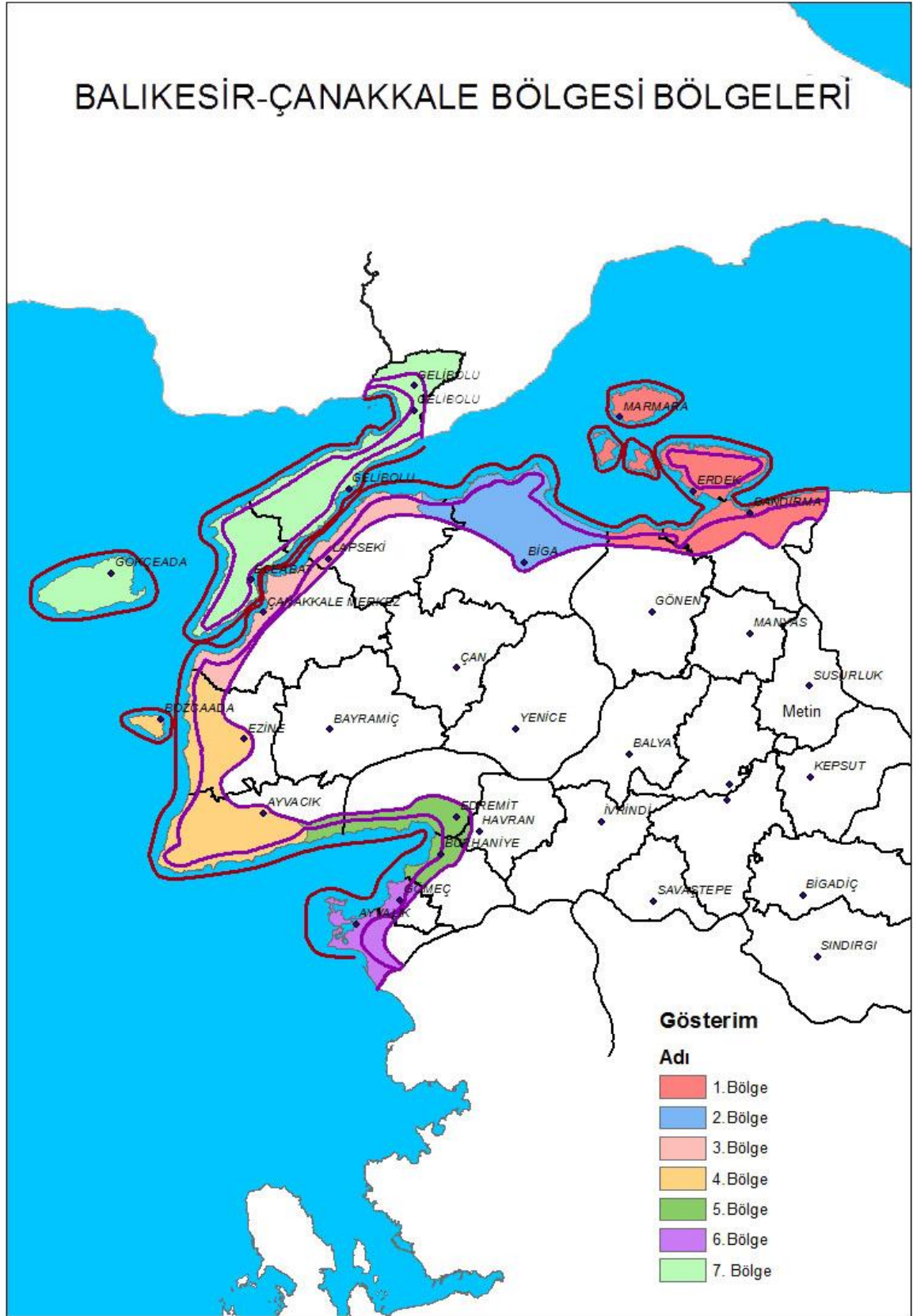
Tablo 10.20 Çoklu Regresyon Analizi İle Talep Tahmini

	Bölgenin Yat Trafığı	Bölge Yat Kapasitesi
2015	1.216	450
2020	1.713	634
2025	2.109	781
2030	2.428	899



Grafik 10.4. Çoklu Regresyon Analizi İle Talep Tahmini

10. PLANLAMA BÖLGELERİNE GÖRE SONUÇ VE DEĞERLENDİRME



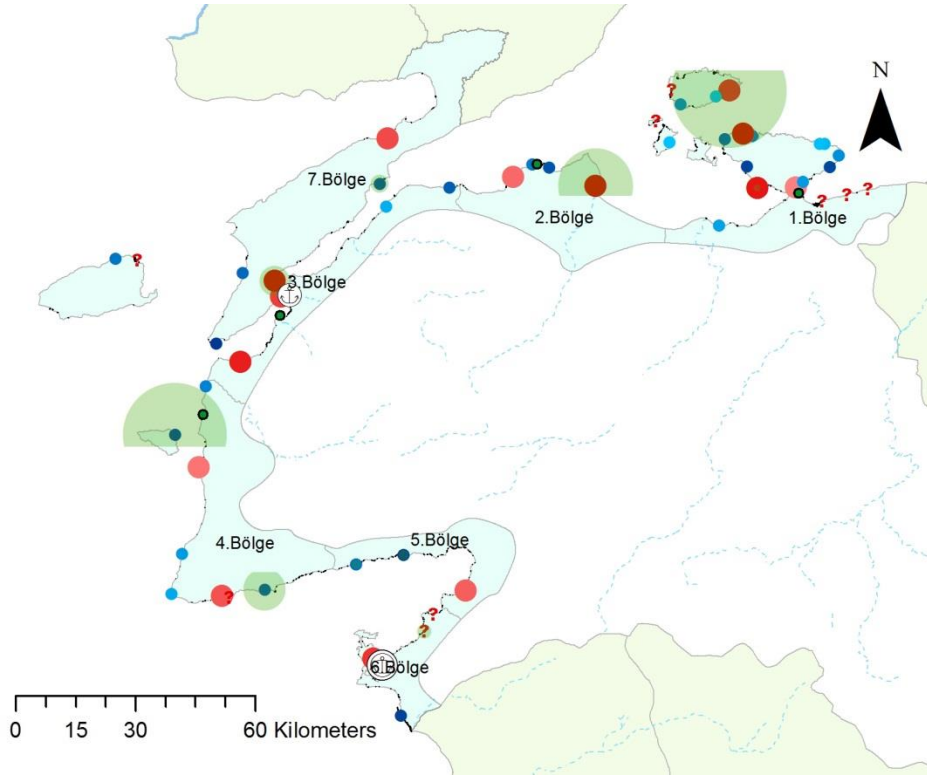
Şekil 11.1 Balıkesir-Çanakkale İlleri (TR22 Düzey-II Bölgesi Kıyı Alanları) Bölge Alanları.

Yapılan bu çalışma neticesinde 2004-2015 yılları arasında kıyılarda avlanan deniz balığı ve diğer deniz ürünleri miktarları dikkate alınarak 2020, 2025 ve 2030 yıllarına ait üretilmesi planlanan toplam deniz ürünü tonajları, çoklu regresyon yöntemi kullanılarak öngörülmüştür. Elde edilen bu değerlerden Çanakkale ve Balıkesir illerinin deniz ürünleri üretim miktarlarının Ege Bölgesi'ndeki payları kullanılarak ilgili iller için üretim tonajları Tablo 5.3'te belirtilmiştir.

Türkiye denizlerindeki tekne başına ortalama deniz ürünü üretim miktarı Balıkesir ve Çanakkale illerindeki 2020 yılı üretim tonajlarına uygulanarak 2020 için ihtiyaç duyulacak balıkçı teknesi adedi öngörülmüştür.

Balıkesir ve Çanakkale illerindeki, mevcut denizcilik kıyı yapılarından, 100%'ün üzerindeki yoğunluk değerlerine sahip olanlar incelenmiş, bu balıkçılık kıyı yapılarının yoğunluğunun, azami 15 km mesafedeki komşu yapılarla giderilebileceği ya da yine bu yapılar dahilinde alan sıkıntısı bulunmaması sebebiyle ilave tekne yeri (iskele, rıhtım v.b.) çözümlerinden faydalanabileceği düşünülmüştür. Talep tahmini sonuçlarına göre bölgede ortalama bir tahmin ile bölgenin 2025 yılından sonra öngörülen talebi karşılamak için ilave kapasiteye ihtiyacı olduğu öngörülmüştür.

Tablo 11.1 incelendiğinde 2, 5 ve 7. Bölgelerde barınak ihtiyacına yönelik bulgular bulunmaktadır. Şekil 11.2'de görüldüğü gibi, balıkçı barınaklarında %100'ü aşan doluluklar bir bölgede yoğunlaşmamaktadır. Değerlere göre Balıkesir-Çanakkale Bölgesinin toplam kapasitesinin yaklaşık %60'ı kullanılmaktadır. Özellikle 1. Bölgede kapasitesi 200'ün üzerindeki barınakların doluluk oranları hesaplandığında doluluk oranının %12 altında olduğu görülmektedir. Bu durum mevcut yatırımların akılcı kullanımına yönelik yönetim yapılması gereğini vurgulamaktadır. Balıkçı barınaklarının turizm amaçlı kullanımları incelendiğinde ise (Şekil 11.2)



Şekil 11.2 Bölgedeki Balıkçı Barınakları [Açık Mavi-Koyu Mavi = %4-%88 doluluk; Açık Kırmızı-kırmızı=%101-%200 doluluk; Turizm Amaçlı Kullanım Yeşil Sembol (küçükten büyüğe) =%5-%76 Kullanım Oranları]

2. Bölgede mevcut kapasitenin turizm kullanımının da etkisiyle birlikte aşıldığı, bölgenin ihtiyacı olduğu izlenimini doğurmaktadır. 2. bölgede ekolojik durum ve kirlilik yüklerinin getirdiği baskılar yoğun olduğundan genel yönetim hedefi restorasyon yönünde olmalıdır. Barınak ve yat limanı ihtiyacını karşılama yönelik, yönetsel düzenlemeler yapıldıktan sonra daha ayrıntılı bölgesel değerlendirmeler yapılmalı, balık stokları incelemeleri ve avlanma sahaları değerlendirilmelidir. 1. ve 2. bölgede mevcut balıkçı barınakları yat turizmi ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak kullanılabilir, bu amaçla çalışma yapılması planlanabilir.

Sonuç olarak, 1. Bölgede Ekolojik Durum Sınıfı düşük olduğundan (kırmızı=kötü) denizel etkileri olan yatırımlara (kara ve denizdeki) izleme çalışmalarında iyileşme görülmeden yönetim hedefi olan restorasyon dışı etkinlik yapılmaması gerekmektedir.

Diğer bölgelerde mevcut kapasitenin yönetimi ile ihtiyaçların büyük ölçüde çözülebileceği görülmektedir. Yat turizmi ve kapasite ihtiyaçlarına yönelik 7. Bölge'nin Saros Körfezi çevresinde ayrıntılı izleme çalışmaları ve izleme sonrasında yatırım tekrardan

değerlendirilebilecektir. **4. Bölge yat turizminde ihtiyacı karşılamaya yönelik yatırım yapılabilir.**

Tablo 11.1 Planlama Bölgelerine Göre Balıkçı Barınakları Doluluk Oranları ve Tekne Kapasite ve Kullanım Sayıları

	Toplam Kapasite (adet)	Ortalama Yoğunluk (%)	Toplam Tekne Sayısı (adet)
1.Bölge	2632	67%	1231
2.Bölge	220	103%	231
3.Bölge	430	104%	270
4.Bölge	1020	62%	425
5.Bölge	187	100%	187
6.Bölge	272	157%	228*
7.Bölge	353	118%	397

* tek barınak kullanım değerleridir, diğer 3 barınak bilgileri yoktur

Sonuç olarak, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu değerlendirilerek, kıyı yapılarının kapasite ve hedef kapasiteleri regresyon yöntemleri ile bulunmuştur. Bu yöntemlerin değerlendirilmesi, diğer uzmanlık raporları ile birlikte hazırlanan kıyı taşıma kapasitesi hesaplamaları çerçevesinde belirlenen kıyı kullanımları ile ilgili olarak aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

Balıkçı Barınakları: İkinci, Beşinci ve Yedinci bölgelerde hizmet verilen teknelerin balıkçılık avlanma sahaları ve balık stokları değerlendirmeleri yapılarak 2025 yılından sonra balıkçı barınağı yapılması; 2025 yılına kadar mevcut yatırımların verimli kullanımına yönelik yönetim çalışmaları gerçekleştirilmesi.

Yat Limanları: Dördüncü bölgede mevcut barınak yatırımlarının rahatlatılmasına yönelik 300-400 yat kapasitesine sahip yat limanı ve Beşinci ve Altıncı Bölgelerden birisinde 300-400 yat kapasitesine sahip bir yat limanı; olmak üzere toplamda iki yat limanı.

Kruvaziyer yolcu: Bölgede Truva gibi önemli bir kültürel miras olmasına rağmen kruvaziyer turizminde bir cazibe yaratılamamıştır. 2015 yılında sadece Kepez limanına 73 gemi ile 22 bin yolcu gelmiştir. Uzun vadede böyle bir cazibenin yaratılması

durumunda Kepez limanının yanı sıra dördüncü bölgede -13 metre draфта sahip gemilere hizmet verebilecek bir adet kruvaziyer limanı ihtiyacı planlanabilir.

RO-RO: Bu taşımacılık biçimi konteyner gibi geri sahadaki sanayinin ihtiyacı ile şekillenmektedir. Marmara Bölgesinin diğer illerinde yoğun bir RO-RO faaliyeti olmasına rağmen bölgede dış ticarete yönelik bir RO-RO taşımacılığı bulunmamaktadır.

Kabotaj araç ve yolcu taşımacılığı: Kabotaj hatlarının çok yoğun olduğu bölgede bu alana ilişkin talep tahminleri yapılmıştır. Özellikle üçüncü ve yedinci (Gelibolu, Lapseki ve Kilitbahir) bölgelerde ulaşım limanı/iskelesi ihtiyacı bulunmaktadır. Bu bölgelerdeki limanların genişleme imkanlarının kısıtlı olması ve kent içinde yer almalarından, yoğun trafiğe neden olmalarından dolayı uzun vadede kente yakın bölgelerde yeni iskelelerin inşası zordur. Özellikle yoğunluğun yüksek olduğu Çanakkale bölgesinde planlanan Çanakkale 15 Mart köprüsü, deniz trafiğini üzerinde etki yaratacaktır. Köprünün tamamlanarak faaliyete geçmesinden sonra (köprüdeki araç geçişi yatırım maliyetini karşıladıktan sonra) kabotaj araç ve yolcu taşımacılığı tekrar değerlendirilerek yapılması planlanabilir.

Sonuç olarak, planlamaya yukarıda yapılan analizler sonucunda ortaya çıkan talebe cevap vermek için:

Balıkçı Barınakları: Birinci, Yedinci ve altıncı bölgelerde herbiri 100-150 tekne kapasitesine sahip toplam 3 adet daha balıkçı barınağı

Yat Limanları: Beşinci ve Altıncı Bölgelerde her biri 200-250 yat kapasitesine sahip toplam iki adet daha yat limanı

Kruvaziyer limanı: Altıncı bölgede -13 metre draфта sahip gemilere hizmet verebilecek bir adet kruvaziyer limanı ihtiyacı bulunmaktadır. Bu bölgelerde uygun alanların belirlenip daha detaylı analizler ile yer seçimleri yapılmalıdır.

11.KAYNAKÇA

1. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi, Cilt I (2011)
2. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum Analizi Cilt II (2011)
3. Türkiye İstatistik Kurumu, Su Ürünleri İstatistikleri Veritabanı

4. Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektörü Raporu, 2014
5. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Ara Raporu (2009)
6. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı Sonuç Raporu (2010)
7. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi, Sonuç Raporu, Cilt-II (2011)
8. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Mevzuat Veritabanı, Çanakkale ve Gelibolu Liman Başkanlıkları, Yerel Deniz Trafiği Rehberi