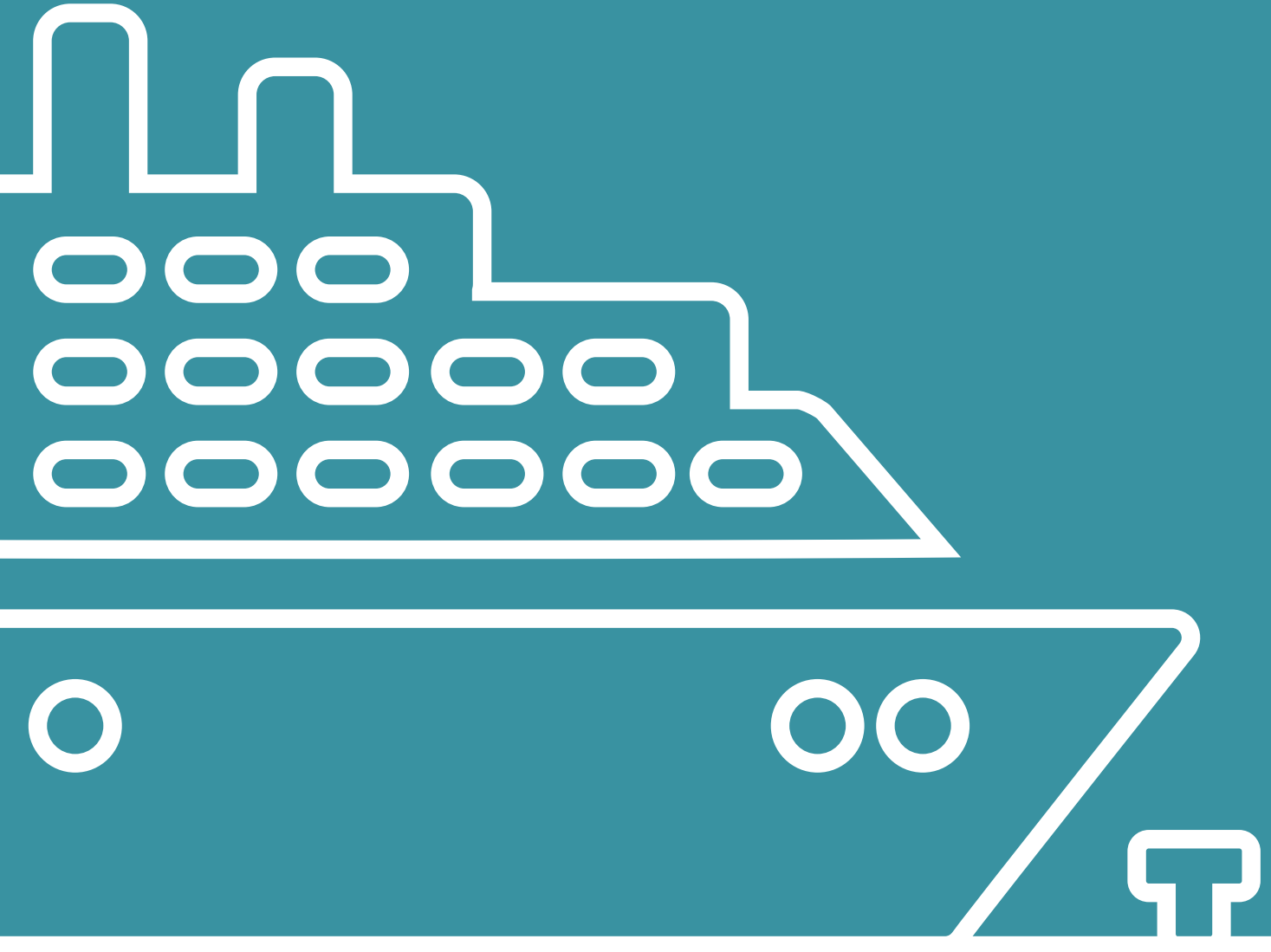


# Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu





KIVI Stratejik Planlama A.Ş.

[www.kivi.com.tr](http://www.kivi.com.tr)

T: +90 850 532KIVI (5484)

E: [info@kivi.com.tr](mailto:info@kivi.com.tr)

#### KIVI ÇALIŞMA EKİBİ

Koordinatör : Ömer YILMAZ

Proje Sorumlusu : S. İlayda BÜYÜKGAGA

Editör : Cansu Çekli

Grafik Tasarım : Fırat SEYMEN

**Basım Tarihi: Haziran 2020**



**T.C.  
SANAYİ VE TEKNOLOJİ  
BAKANLIĞI**

# Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu

“Bu Fizibilite Raporu Güney Marmara Kalkınma Ajansı’nın desteklediği Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu Hazırlanması işi kapsamında hazırlanmıştır. İçerik ile ilgili sorumluluk Kivi Stratejik Planlama A.Ş.’ye aittir ve Güney Marmara Kalkınma Ajansı’nın görüşlerini yansıtmaz.”

© 2020





# YÖNETİCİ ÖZETİ

# YÖNETİCİ ÖZETİ

Çanakkale İl Özel İdaresi sorumluluğunda gerçekleştirilen bu çalışma: Çanakkale ili Merkez ilçe, 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta “yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı” olarak tapu siciline kayıtlı iskeleye, kruvaziyer limanı yapılması planının ön çalışması olarak nitelendirilen fizibilite raporu hazırlanmasını kapsamaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu çalışmaları; ilke olarak, bu işe ilişkin Özel Teknik Şartnamede (İş Tanımı) sözü edilen sıralama ve süreçlere uygun olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, bazı aşamalarda ve teknik konularda ek ayrıntı ve süreçlere de girilmiştir. Tanımlanan amaçların karşılıklarını bulabilmesi ve uygulanabilir olması amacı ile çalışma kapsamında aşağıdaki adımlar izlenmiştir.

Fizibilite raporunda yer alan veriler, analizler ve değerlendirmeler aşağıdaki çalışmalar çerçevesinde belirlenmiştir:

- Literatür taraması (araştırmalar, mevcut plan ve programlar, doğal ve kültürel miras değerlerinin envanter incelemesi)
- Teknik gezi ve gözlemler
- Mevcut durum analizi
- Paydaş görüşleri (bölgedeki kamu kurumları, özel sektör ve STK temsilcileriyle yapılan derinlemesine görüşmeler)

Uzmanlardan ve paydaşlardan gelen önemli girdilerle Çanakkale turizm eğilimlerinin temel konuları belirlenmiştir. Kamu kurumları ve sektör paydaşları çalışma sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Çalışma süreci boyunca paydaşlarla sıkı bir iletişim kurulmaya çalışılmış ve önerilerinin toplanması sağlanmıştır.

Çanakkale ili ve çevresine ait ulaşılabilen tüm üst ve alt ölçekli literatür çalışmaları, planlar, projeler, raporlar ve kitaplar taranmıştır. Kruvaziyer turizm sektöründe dünyadaki gelişmeler ve eğilimler incelenerek, bunların ülkemize, bölgeye ve Çanakkale'ye yansımaları ile süreç içindeki gelişmeler değerlendirilmiştir. Bu gelişmeler doğrultusunda ulusal ve uluslararası karşılaştırmalara yer verilerek Çanakkale turizm sektörünün mevcut durumu ele alınmış ve potansiyeli değerlendirilmiştir.

Fizibilite çalışmasının değerlendirmeye aldığı ve cevap vereceği ana konular ise aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Projenin genel ve özel amaçları
- Mevcut durum ve geleceğin ilişkilendirilmesi
- Projenin sektörel ve/veya bölgesel kalkınma amaçları ile ilişkisi
- Ulusal ve uluslararası kruvaziyer turizm
- Ulusal ve bölgesel düzeyde kruvaziyer turizm talep analizi ve gelecekteki talebin tahmini
- Bölgede kruvaziyer turizm için gereken mevcut altyapı
- Bölgede kruvaziyer turizm potansiyelinin SWOT analizi
- Kruvaziyer liman pazarlama hedefleri ve stratejileri
- Proje yerine ait; fiziksel ve coğrafi özellikler, ekonomik ve fiziksel altyapı, sosyal altyapı, turizm altyapısı
- Kruvaziyer liman teknik analizi (teknik kapasite analizi ve seçimi vb.)
- Kıyı yapıları ön maliyet çalışmaları (kara ve deniz yapıları maliyeti, ekipman ihtiyacı ve maliyeti)
- Projenin yatırım maliyeti ve proje termin planı
- Liman işletme dönemi gelir ve giderleri
- Liman işletmesi organizasyon yapısı
- Projenin finansal, ekonomik, sosyal ve bölgesel analizi
- Projenin duyarlılık ve risk analizi
- Yerel, ulusal ve uluslararası paydaş görüşleri
- Ulusal ve uluslararası örnek incelemeleri

Bu kapsamda, Çanakkale Kruvaziyer Liman Fizibilite çalışması, Çanakkale’de kruvaziyer turizm potansiyelinin değerlendirilmesi ve hem kamu kurumlarına hem de özel sektöre rehber olması amacıyla hazırlanmıştır. Bölgeye yatırım yapmayı hedefleyen yatırımcılar, liman ve çevresi işletme ekonomik modeli kurgusu için çalışma yapacak uzmanlar, şehir planlama ve mimari proje hazırlanması aşamasında kapasite ve işlev çıktıklarından yararlanacak tasarımcılar, tasarım projeleriyle birlikte altyapı proje çalışmalarını yapacak mühendisler için kaynak veri niteliğinde olacağı öngörülmektedir. Yapı işletme devret modeli ile yapılması planlanan limanın; yapım ve işletmesini üstlenmek isteyen yatırımcıların, ihale ve işletme esnasında rapordaki bilgilerinden yararlanacaktır.

Çanakkale, kruvaziyer limanın yapılması ve kruvaziyer turizminin gelişmesi için uygun bir bölge olarak görülmektedir. Kruvaziyer yolcuların ilgisini çekebilecek birçok doğal, tarihi ve kültürel destinasyona sahiptir. Troya Antik Kenti, Gelibolu Tarihi Milli Parkı bu destinasyonların başında gelmektedir. Çanakkale alternatif turizm çeşitliliği bakımından da oldukça zengin bir bölgedir. Tüm bunlar kruvaziyer turizmin gelişmesi için önemli etkenler arasında yer almaktadır.

Rapor kapsamında yapılan finansal ve ekonomik analizler de projenin yapılabilir olduğunu göstermektedir. Yapılan hesaplamalarda yatırımın büyüklüğüne göre kısa süreli sayılabilecek (7 yıllık) geri dönüş süresi ortaya çıkmıştır. Hesaplamalarda kullanılan sayısal veriler güvenli tarafta kalabilmek adına minimum değerlerde tutulmuştur. Aynı zamanda projenin farklı koşulları (yatırımın tahminden %20 fazla olması, giderlerin %10 fazla olması vb.) dikkate alınarak da çeşitli senaryolarda analizler yapılmıştır. Bu analizler sonucunda geri dönüş süreleri ve karlılık oranları değişse de projenin yapılabilir bir yatırım olduğu sonucu değiştirmemiştir.

Projenin ekonomik analizi ise finansal analizine göre çok daha olumlu sonuçlar vermiştir. Doğrudan kruvaziyer limanı ile iş ortağı olmayan ancak kruvaziyer limanın faaliyetlerinden etkilenen birçok sektör değerlendirilmiştir. Kruvaziyer limanın bölge ekonomisine yaptığı katkının kruvaziyer limanın gelirlerinin çok üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Kruvaziyer liman, hedeflediği kapasiteye ulaşabilmesi durumunda kruvaziyer limanı bölge ekonomisi için önemli bir kaynak oluşturacaktır. Bu kapsamda projenin genel olarak ekonomik faydası şu başlıklar ile özetlenebilmektedir:

- Doğrudan veya dolaylı istihdamı artırması
- Kruvaziyer liman hizmetlerinden kazanılan dövizin artması
- Devlet bütçesine olan doğrudan ekonomik katkısı
- Çanakkale’nin tanıtılması ile dolaylı turizm geliri artışı



Projenin trafik yoğunluğunu arttırma, ören yerlerindeki taşıma kapasitesini zorlama ve talep artışının sebep olabileceği fiyat artışı gibi olumsuz etkileri de mevcuttur. Sonuç olarak her yatırım projesinde olduğu gibi bu projede de asıl amaç fayda sağlamaktır. Ancak yüzde yüz fayda sağlanması hiçbir yatırımda mümkün değildir. Buradaki fayda ölçütünde asıl önemli olan durum, olumsuz etkilerin mümkün olduğunca minimum düzeyde seyretmesi ve projeden sağlanacak faydanın olumsuzlukların üzerinde olmasıdır. Yapılan analize göre ise söz konusu projeden sağlanacak faydanın olumsuz etkilerden daha yüksek düzeyde olumlu etkileri olduğu görülmektedir. Bu sayede projenin uygulanması halinde fayda sağlayacağı öngörülmektedir.

Proje beraberinde bazı riskleri de getirmektedir. Raporunda bu risklere ve çözümlerine ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Projenin uygulaması ve başarısı bu risklerin bilinmesi ve bunlara karşı önlem alınmasına bağlıdır.

Sonuç olarak, turizmin önemli bir alt sektörü olan deniz turizmi kategorisi içinde yer alan kruvaziyer turizmde: Mevcut durumu, değerleri ve paydaşların beklentilerini değerlendirerek; yapılan teknik ve finansal analizlerle yatırımın istenilen hedefe ulaşp ulaşmayacağını belirlemeyi amaçlayan fizibilite raporu, elde edilen veriler ve hesaplamalarla amacına ulaşmıştır.





**ANA RAPOR**





# 1. İÇİNDEKİLER

# İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ	4
ANA RAPOR	9
1. İÇİNDEKİLER	11
2. GİRİŞ	18
3. PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI	22
3.1. Tanım	22
3.2. Genel Amaçlar	23
3.3. Özel Amaçlar	24
3.4. Kapsam	24
3.5. Yöntem	25
4. PROJENİN ARKA PLANI	30
4.1. Sosyo-Ekonomik Durum	30
4.2. Sektörel ve/veya Bölgesel Politikalar ve Programlar	34
4.3. Kurumsal Yapılar ve Yasal Mevzuat	42
4.4. Proje Fikrinin Kaynağı ve Uygunluğu	44
5. PROJENİN GEREKÇESİ	58
5.1. Ulusal ve Bölgesel Düzeyde Talep Analizi	58
5.2. Ulusal ve Bölgesel Düzeyde Gelecekteki Talebin Tahmini	81
6. MAL VE/VEYA HİZMETLERİN SATIŞ-ÜRETİM PROGRAMI	92
6.1. Satış Programı	93
6.2. Üretim Programı	94
6.3. Pazarlama Stratejisi (fiyatlandırma, tanıtım ve dağıtım)	95

<b>7. PROJE YERİ/UYGULAMA ALANI</b>	.....112
7.1. Fiziksel ve Coğrafi Özellikler	.....113
7.2. Ekonomik ve Fiziksel Altyapı	.....120
7.3. Sosyal Altyapı	.....131
7.4. Turizm Altyapısı	.....136
7.5. Kurumsal Yapılar	.....142
7.6. Çevresel Etkilerin Ön-değerlendirmesi	.....142
7.7. Alternatifler, Yer Seçimi ve Arazi Maliyeti	.....145
<b>8. TEKNİK ANALİZ VE TASARIM</b>	.....152
8.1. Kapasite Analizi ve Seçimi	.....153
8.2. Alternatif Teknolojilerin Analizi ve Teknoloji Seçimi	.....155
8.3. Seçilen Teknolojinin Çevresel Etkileri, Koruma Önlemleri ve Maliyeti	.....156
8.4. Teknik Tasarım	.....157
8.5. Yatırım Maliyetleri	.....160
<b>9. PROJE GİRDİLERİ</b>	.....164
9.1. Girdi İhtiyacı	.....164
9.2. Girdi Fiyatları ve Harcama Tahmini	.....165
<b>10. ORGANİZASYON YAPISI, YÖNETİM VE İNSAN KAYNAKLARI</b>	.....170
10.1. Kuruluşun Organizasyon Yapısı ve Yönetimi	.....170
10.2. Organizasyon ve Yönetim Giderleri	.....171
10.3. İnsan gücü İhtiyacı ve Tahmini Giderler	.....171
<b>11. PROJE YÖNETİMİ VE UYGULAMA PROGRAMI</b>	.....174
11.1. Proje Yürütücüsü Kuruluşlar ve Teknik Kapasiteleri	.....174
11.2. Proje Organizasyonu ve Yönetim	.....176
11.3. Proje Uygulama Programı	.....177

<b>12. İŞLETME DÖNEMİ GELİR VE GİDERLERİ</b>	<b>180</b>
12.1. Üretimin ve/veya Hizmetin Fiyatlandırılması	180
12.2. İşletme Gelir ve Giderlerinin Tahmin Edilmesi	182
<b>13. TOPLAM YATIRIM TUTARI VE YILLARA DAĞILIMI</b>	<b>188</b>
13.1. Toplam Yatırım Tutarı (iç ve dış para olarak)	188
13.2. Yatırımın Yıllara Dağılımı	189
<b>14. PROJENİN FİNANSMANI</b>	<b>192</b>
14.1. Yürütücü ve İşletmeci Kuruluşların Mali Yapısı	192
14.2. Finansman Yöntemi (öz kaynak, dış kredi, hibe, YİD vb.)	192
14.3. Finansman Kaynakları ve Koşulları	195
14.4. Finansman Maliyeti	196
14.5. Finansman Planı	196
<b>15. PROJE ANALİZİ</b>	<b>200</b>
15.1. Finansal Analiz	201
15.2. Ekonomik Analiz	208
15.3. Sosyal Analiz	212
15.4. Bölgesel Analiz	218
15.5. Duyarlılık Analizi	220
15.6. Risk Analizi	220
<b>KAYNAKÇA</b>	<b>224</b>



# LİSTELER VE KISALTMALAR

KISALTMALAR	230
FOTOĞRAF LİSTESİ	231
GRAFİK LİSTESİ	232
HARİTA LİSTESİ	233
ŞEKİL LİSTESİ	233
TABLO LİSTESİ	234

## EKLER

EK1. MEVCUT DURUM ANALİZİ	239
Planlama Alanı Analizi	240
Turizm Altyapısı Analizi	276
Turizm Durum ve Talep Analizi	279
EK2. İYİ ÖRNEKLERİN İNCELENMESİ	281
Ulusal Kruvaziyer Liman Örnekleri	282
Uluslararası Kruvaziyer Liman Örnekleri	292
EK3. GÖRÜŞMELER ve GELİŞTİRME TOPLANTILARI	301
EK4. SAHA ÇALIŞMALARI	310
EK5. ANKET	319
Anket Soruları	320
Anketten Elde Edilen Sonuçlar	321
Anket Formu	325





## 2. GİRİŞ

## 2. GİRİŞ

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer alan, liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsayan bir turizm çeşididir. Uluslararası literatürde “Cruise” olarak adlandırılan turistik gemi yolculuğu kavramı: “Esas amacı gemiye binen yolcuların bir yere ulaşımının sağlanması yerine, konaklamasına dayanan ve belirlenmiş bir rota üzerinde gidip gelmek yerine destinasyonların zaman geçirmek amacıyla ziyaret edilmesine yönelik deniz yolculuğu için bilet satın alınması” olarak tanımlanmaktadır.

Kruvaziyer turizm, dünyada son yıllarda farklı turizm deneyimleri arayışında olanların dikkatini çekmeye başlamıştır. Türkiye için de yeni bir turizm deneyimi olan kruvaziyer turizmi, özellikle 80’li yıllardan sonra Amerikalı ve Avrupalı turistlerin çok rağbet ettiği bir tatil türü olmuştur. İlk kez 1831 yılında İtalya’dan yola çıkıp İzmir’i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi, her geçen gün hızla büyümektedir. Türkiye’de mevcutta Ege denizi kıyıları ağırlıklı olmak üzere kruvaziyer limanları bulunmaktadır. Bu limanlar her sene birçok kruvaziyer geminin rotasında yer almaktadır.

Harita 1. Akdeniz, Ege ve Karadeniz Havzası Kruvaziyer Limanları



Dünyadaki kruvaziyer turizm verilerini incelediğinde kruvaziyer hatlarının; Avustralya, Brezilya, Avrupa, Kuzey Amerika, Asya, Kanada, İngiltere ve İrlanda olmak üzere 7 bölgeye ayrıldığını görmekteyiz. Tüm bu sektör Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA) çatısı altında birleşmiş bir organizasyon ile turizme katkı sağlamaktadır. 2019 yılı verileri ile; 30 milyon yolcu, 1.177.000 çalışan ve 150 milyar dolarlık (toplam turizm gelirin %10) ekonomik katkısı ile turizm sektörünün en etkin argümanlarından biridir.

Kıyı bölgesi kullanım talepleri içerisinde yer alan deniz turizmi yatırımları; kruvaziyer limanı, yat limanı gibi bölgesel kalkınma için önemli altyapı yatırımlarıdır. Deniz turizminin önemli bir alt dalını oluşturan kruvaziyer turizm Türkiye de son on yıl içerisinde önemli bir gelişme göstermiştir.

Ege ve Akdeniz havzası kruvaziyer turizmin en yüksek potansiyele sahip bölgeleri içinde yer almaktadır. Bu denizlere kıyısı olan çok sayıda ülke olması ve ülkeler arasındaki coğrafi yakınlık; kruvaziyer turizmini seçen turistlerin her sabah yeni bir liman kentinde, bir başka ülkede uyanmasına olanak sağlamaktadır. Yolcuların; diğer tatil türlerinden farklı olarak daha kısa sürede, daha çok seyahat etmeleri; kruvaziyer çalışanlarının ve yöneticilerinin müşterilerini özenli bir şekilde ağırlamak için farklı unsurları ön plana çıkarmaları gerekmektedir. İrili ufaklı birçok adadan ve birçok koydan oluşan Ege denizi deniz turizminde yeni destinasyonlar arayan kruvaziyer hat işletmecileri için ilgi odağı olmuştur.

Tarih ve doğanın birbiri ile buluştuğu yer olan Çanakkale her yıl yerli yabancı çok sayıda turisti ağırlamaktadır. Troya Antik Kenti, Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı dünya çapında tanınırlığı olan yerlerin başında gelmektedir. Bölge her yıl özellikle Çanakkale Zaferi'nin kutlama haftası boyunca yoğun bir turist akını yaşamaktadır. Çanakkale ve yakın çevresi bu veriler ve dalları ile önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Turizmin bir alt dalı olan kruvaziyer turizmin Çanakkale ilinde geliştirilmesinin bölgesel ekonomiye önemli katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Turizm acenteleri, yat limanı işletmeleri ve çalışanları, Çanakkale merkezde ticaret ile uğraşan vatandaşlar, müze ve ören yerleri ve mevcuttaki denizcilik işletmeleri yapılacak olan bu çalışmadan dolaylı olarak etkilenecektir.

Bu aşamada Çanakkale'nin; gerek mevcut kruvaziyer rotası üzerinde olması, gerekse geniş ölçekte turizm destinasyonlarına sahip olması bakımından kruvaziyer turistlerin gözde merkezlerinden biri olması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda fizibilite çalışması, inşaa edilmesi planlanan Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesine altlık oluşturacaktır.





### 3. PROJENİN TANIMI ve KAPSAMI

## 3. PROJENİN TANIMI VE KAPSAMI

### 3.1. Tanım

Çanakkale hinterlandına hizmet veren bir kruvaziyer limanı projesi uzun zamandır gündemdedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın Türkiye Turizm Stratejisi 2023 hedefinde de yer almaktadır. Bu ana hedeften yola çıkılarak bölgeyi ekonomik, sosyal ve ticari açıdan geliştirecek bir kompleks turizm tesisi projesi düşünülmektedir. Dolayısıyla bu projenin hayata geçirilmesi için planlanan ilk adım fizibilite çalışmasıdır. Fizibilite çalışmasına konu olan "Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Çalışması" işi Çanakkale İl Özel İdaresi tarafından ihale edilmiştir.

Çalışma, Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nı yapmaya karar verme süreci boyunca altlık olabilecek hem teknik hem finansal açıdan gerekli araştırmalar ile değerlendirmelerin yer aldığı bir rapordur. Olası problemler ve tehditler araştırılarak yatırımın istenilen hedefe ulaşım ulaşamayacağı, kar getirip getirmeyeceğinin öngörülerini içermektedir.

Kruvaziyer turizmde destinasyonların ve limanların tercih edilmesinde buldukları kıyı bandının sahip olduğu çekicilik unsurları ve doğal güzellikler de oldukça değerlidir. Bu bağlamda; Marmara ve Ege denizinin kesişim noktası olan ve çalışma sahasının içinde yer aldığı Çanakkale Limanı'nın kruvaziyer potansiyeli de hazırlanan çalışmada yer almaktadır.



## 3.2. Genel Amaçlar

Fizibilite raporu yatırımlar için hazırlanan çalışmaların bütünüdür. Bu çalışmalar yatırımın yapılması durumunu gösteren raporlamadır. Yatırımın ne kadar “yapılabilir” olduğunu gösteren, düşünülen yatırımla ilgili teknik ve finansal araştırmaları içeren bir rapordur. Yatırım yapılmadan önce bekleyen sorunlar, problemler ya da fırsatlar nelerdir buna yer verir ve yatırımla ilgili belirsizlikleri olabildiğince öngörülebilir duruma getirir.

Ülkelerin turizm gelirlerinin artışı, turizm ile ilgili kara ve deniz yapılarının doğru planlanmasına bağlıdır. Ülkemizde de turizm kaynaklı döviz gelirlerinde sağlanacak artış için turizm kıyı yapılarının planlanması ve geliştirilmesi öncelikli durum olarak değerlendirilmelidir (Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, 2010).

Bölgenin potansiyel gelişme alanlarından biri olan turizm sektörü; emek yoğun bir sektör olarak yüksek istihdam yaratmakta, sektörel gelişmeleri tetiklemekte, kentlerin yaşam ve mekân kalitelerinin yükseltilmesine etki etmekte, bölgeler ve kentlerin tanınırlığını artırmakta, ülke ve dünyayla bütünleşmesini sağlamaktadır.



Bu bağlamda Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Çalışması, turizmin önemli bir alt sektörü olan deniz turizmi kategorisi içinde yer alan kruvaziyer turizmde: Mevcut durumu, değerleri ve paydaşların beklentilerini değerlendirmek; teknik ve finansal açıdan analizler yaparak, yatırımın istenilen hedefe ulaşip ulaşamayacağı belirlemek amacıyla.

*Fotoğraf 1. Çanakkale Boğazi ve Feribot İskelesi*

### 3.3. Özel Amaçlar

Proje, TR22 Düzey 2 Bölgesi'nde bulunan Çanakkale ilinin sınırlarında yer alan limanın Çanakkale Kruvaziyer limanı yapılmasını ve kruvaziyer turizminin Çanakkale ilinde geliştirilmesini amaçlanmaktadır. Bu temel amaçla birlikte şunlarda amaçlanmaktadır:

- Çanakkale ili genelinde; Çanakkale Savaşları Alanı, Troya Ören Yeri, Troya Müzesi, Alexandria Troas antik kenti ve sayılabilecek onlarca tarih odaklı bölgenin mevcut turizm destinasyonlarınca tanınıyor olması nedeniyle, tarih turizmine yakınlığı ile bilinen Avrupa ve Amerika kökenli turistlerin kruvaziyer turizmi vasıtasıyla bölgeyi tercih etmesini sağlamak.
- Hazırlanacak olan fizibilite raporu çalışması ile elde edilecek veriler ile bölgede yatırım yapacak şirketlerin dikkatini çekmek.
- Yapılacak olan turizm yatırımları aracılığıyla bölge insanının gelir seviyesini olumlu olarak etkilemek.
- Kruvaziyer turizminin temel altyapısını oluşturan kruvaziyer liman projesinin kente sağlayacağı ekonomik katkı ile bölgenin zenginleşmesini sağlamak.
- Çanakkale'nin tanınırlığını arttırmak.
- Fizibilite çalışması çıktılarında yer alacak bilgiler ile önemli bir veri tabanı, akademik ve bilimsel kaynak oluşturmak.
- Fizibilite çalışması sonucu olarak; turizm talebinin yatırıma elverişli olarak belirlenmesi durumunda bölgeye ekonomik katkı sağlayacak kurumları harekete geçirmek.

Tüm bu genel ve özel amaçlar doğrultusunda, fizibilite çalışmasının katılımcı bir rapor şeklinde hazırlanması da hedeflenmiştir. Sahada elde edilen verilerin işlenerek haritalara, grafiklere, istatistik verilere dönüştürülmesi ile oluşturulan bu çalışma; işin niteliğine göre uygun analiz metotları ve modellemelerle desteklenmiştir.

### 3.4. Kapsam

Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu çalışması: Çanakkale ili Merkez ilçe, 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta "yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı" olarak tapu siciline kayıtlı iskeleye kruvaziyer limanı yapılması planının ön çalışması olarak nitelendirilen fizibilite raporu hazırlanmasını kapsamaktadır.

### 3.5. Yöntem

Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Raporu çalışmaları; ilke olarak, bu işe ilişkin Özel Teknik Şartnamede (İş Tanımı) sözü edilen sıralama ve süreçlere uygun olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, bazı aşamalarda ve teknik konularda ek ayrıntı ve süreçlere de girilmiştir. Tanımlanan amaçların karşılıklarını bulabilmesi ve uygulanabilir olması amacı ile çalışma kapsamında aşağıdaki adımlar izlenmiştir.

Fizibilite raporunda yer alan veriler, analizler ve değerlendirmeler aşağıdaki çalışmalar çerçevesinde belirlenmiştir:

- Literatür taraması (araştırmalar, mevcut plan ve programlar, doğal ve kültürel miras değerlerinin envanter incelemesi).
- Teknik gezi ve gözlemler.
- Mevcut durum analizi.
- Paydaş görüşleri (bölgedeki kamu kurumları, özel sektör ve STK temsilcileriyle yapılan toplantılar).

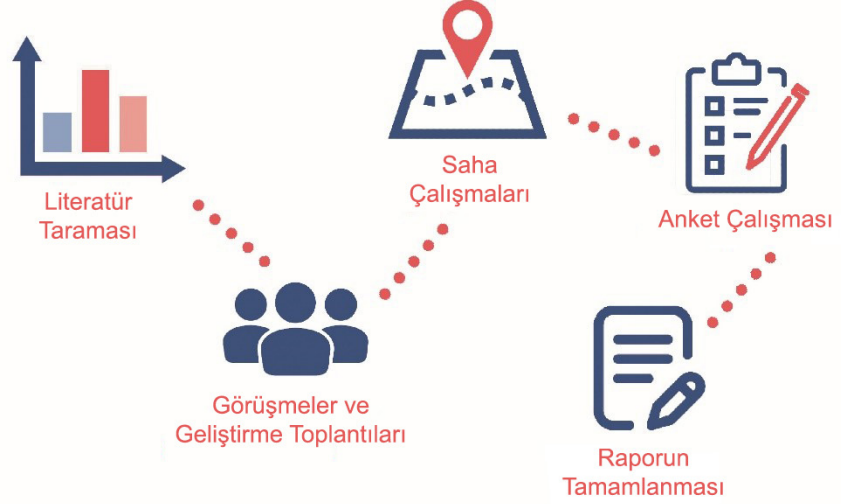
Uzmanlardan ve paydaşlardan gelen önemli girdilerle Çanakkale turizm eğilimlerinin temel konuları belirlenmiştir. Kamu kurumları ve sektör paydaşları çalışma sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Çalışma süreci boyunca paydaşlarla sıkı bir iletişim kurulmaya çalışılmış ve önerilerinin toplanması sağlanmıştır.

Bu nedenle çalışma; toplantılarda yerel aktörlerin doğrudan veya dolaylı olarak ifade ettiği konuları mevcut durumla karşılaştırarak buna bağlı olarak analizler yapma sorumluluğuna sahiptir.

Bu aşamada oluşturulan veriler ve analizler Kivi tarafından yürütülen, Çanakkale İl Özel İdaresi'nden temsilcilerin de katıldığı, toplantılar ve paydaş görüşmeleri ile şekillendirilmiştir. Görüşmeler ve geliştirme toplantılarında; ilgili, sorumlu ve iştirakçi kurumlarla çeşitli teknikler ile bir araya gelinmiştir. Uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların fizibilite çalışması aşamasında ön görülerek önlem alınabilmesi için bu görüşmeler önem taşımaktadır.

### 3.5.1. Rapor Hazırlama Süreci

Şekil 1. Rapor Hazırlama Süreci



#### Literatür Taraması

Literatür taraması, veri toplama ve toplanan verinin önemini tartışılması, toplanan verilerin problemle ilişkisinin kurulması ve bilginin sınıflandırılması aşamalarından oluşan bir süreçtir. Rapor; doğal ve kültürel değerler, altyapı ve sosyal sermayenin analiz edilmesi ve sektör analizinde elde edilen verilerin kullanılmasıyla hazırlanmıştır. Proje ile ilgili veri tabanları incelenmiş ve analizler raporda gerekli yerlerde sunulmuştur.

Literatür çalışması aşağıdaki kısımları kapsamaktadır:

- TR22 Güney Marmara Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı'nın incelenmesi.
- Daha önce yapılan çalışmaların incelenmesi.
- Turizm yaklaşımı ve politikaların incelenmesi.
- Planlama alanının mevcut durumunun ve turizm altyapısının incelenmesi (EK1'de ayrıntılı olarak bulunmaktadır).
- Ulusal ve uluslararası iyi uygulama örneklerinin incelenmesi (EK2'de ayrıntılı olarak bulunmaktadır).
- Finansal yaklaşımların ve politikaların incelenmesi.
- Kanun ve mevzuatların incelenmesi.

#### Görüşmeler ve Geliştirme Toplantıları

Fizibilite çalışmasının katılımcı bir rapor şeklinde oluşturulabilmesi için görüşmeler ve geliştirme toplantıları yapılmıştır. (EK3'te ayrıntılı olarak bulunmaktadır).

Bu kapsamda yapılan çalışmalar şu şekildedir:

- Paydaşlar ile görüşmeler yapılması.
- Konusunda uzman kişiler ile geliştirme toplantıları düzenlenmesi.

Derinlemesine görüşmeler ve geliştirme toplantıları; bölgedeki ilgililer ve dünyanın dört bir yanından kruvaziyer turizmi ilgilileri ile kamu kurumları, özel sektör ve STK temsilcileri gibi temsiliyet alanlarından paydaşlarla projenin geliştirilmesine katkı sağlaması amacıyla yapılmıştır.

### **Saha Çalışmaları**

Gerekli saha analiz ve ölçümlerin yapıldığı çalışmalardır. Saha çalışmaları bölgenin ve bölgede yaşayan paydaşların tanınması, sürece dahil edilmesi ve takip eden süreçte yapılacak uygulamalarda desteklerinin alınabilmesi, paydaş limanların tanınması için yapılmıştır (Ek4'te ayrıntılı olarak bulunmaktadır).

Bu kapsamda yapılan çalışmalar şu şekildedir:

- Turizm değerlerinin ve altyapının tespit edilmesi.
- Saha ziyaretlerinin yapılması.
- İyi örneklerin yerinde incelenmesi.

### **Anket Çalışmaları**

Kruvaziyer limanı fizibilitesi çalışmasına katkı sağlaması amacıyla anket yapılmıştır. Anket, Çanakkale il merkezinde, kruvaziyer liman projesinin gerçekleşmesi planlanan proje sahası ve çevresinde yapılmıştır. Anket sonuçları değerlendirilerek çalışmada kullanılmıştır. (Ek5'te ayrıntılı olarak bulunmaktadır.)

### **Fizibilite Raporunun Hazırlanması**

Tüm çalışmalar sonucunda elde edilen çıktılar değerlendirilmesini, analizlerin yapılmasını, hesaplamaların yapılmasını, sonuçlandırılmasını ve yazılı bir belge olarak sunulmasını kapsamaktadır.





## 4. PROJENİN ARKA PLANI

## 4. PROJENİN ARKA PLANI

Bir limanın başarılı bir liman sayılabilmesi için birçok kriter dahilinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Limanın bulunduğu bölgenin coğrafi, tarihi, ekonomik ya da insan kaynakları gibi unsurları buna dahil edilebilir (Mccalla, 2008, Marti, 1990). Bu kapsamda proje yerinin ayrıntılı analizinden önce; proje bölgesinin Türkiye'deki sosyo-ekonomik durumu analiz edilmelidir. Projenin sektörel ve bölgesel politikadaki yeri, yasal mevzuatlar, proje fikrinin kaynağı gibi projenin arka planını oluşturan verilerin incelenmesi de bu durumda önem arz etmektedir.

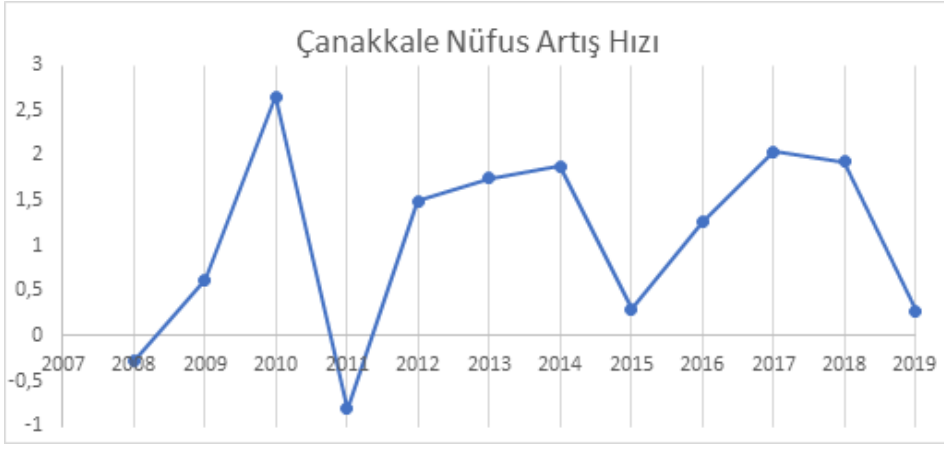
### 4.1. Sosyo-Ekonomik Durum

#### 4.1.1. Demografik Yapı

##### Nüfus

2019 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 1.770.777 olan TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin nüfusu 83.154.997 olan ülke nüfusunun %2,13'ünü oluşturmaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi; Çanakkale ve Balıkesir illerinden oluşmaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin nüfusunun yaklaşık %31'ini oluşturan Çanakkale ilinin nüfusu ise 542.157 kişidir (TÜİK, 2020).





Grafik 1. 2008-2019 Yılları Çanakkale Nüfus Artış Hızı (TÜİK, 2020)

Çanakkale’de 11 ilçe bulunmaktadır. Yüzölçümü 9.817 km<sup>2</sup> olan Çanakkale ilinde, nüfus yoğunluğu 54 kişi/km<sup>2</sup>’dir. 2018 ile 2019 yılları arasında Türkiye nüfus artış hızı %13,94 iken Çanakkale’nin yıllık nüfus artış hızı %2,76 ile Türkiye değerinin altındadır (TÜİK, 2020).

Demografik yapının bir parçası olan evlenme istatistikleri incelendiğinde ise: Çanakkale ilinde 2019 yılı kaba evlenme hızı %5,89, ortalama evlenme yaşı erkeklerde 32, ortalama evlenme yaşı kadınlarda 28.4’tür (TÜİK, 2020).

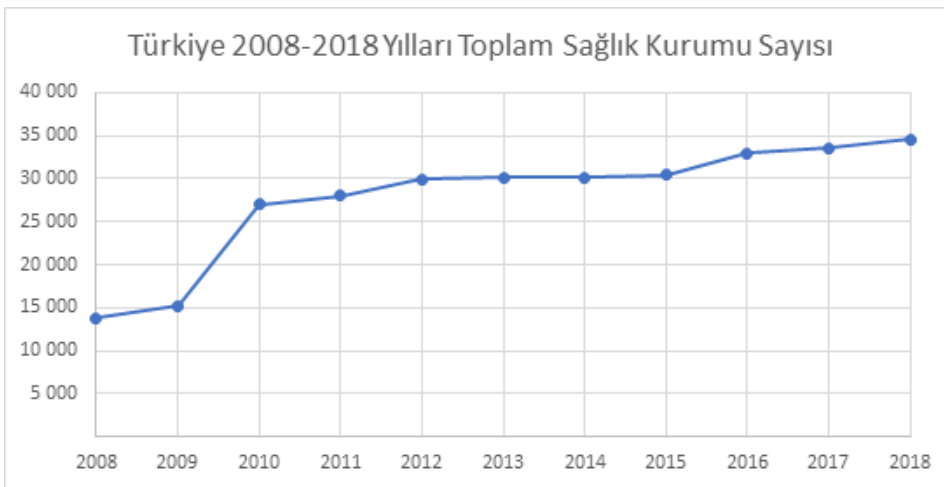
## Göç

2018-2019 yılları arasında net göç hızına bakıldığında Çanakkale binde 5.4 değeri ile göç alan iller arasındadır. 2018-2019 yılları arasında aldığı göç 25.198, verdiği göç 22.293, net göç 2.905 kişi olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2020). Çanakkale 81 il içerisinde aldığı göç ile 32. sıra, net göç rakamı ile 13., net göç hızı büyüklüğü ile 11. sıradadır.

### 4.1.2. Sosyo-Kültürel Yapı

#### Sağlık

2018 yılı itibariyle Türkiye’de toplam sağlık kurumu sayısı 34.559’dur.



Grafik 2. Türkiye 2008-2018 Yılları Toplam Sağlık Kurumu Sayısı (TÜİK, 2020)

Türkiye’de bulunan sağlık kurumlarının, 1.534 tanesi yataklıdır. TR22 Düzey 2 Bölgesi’nde ise 39 adet yataklı sağlık kurumu bulunmaktadır. Bu kurumların 14 tanesi Çanakkale ilindedir (TÜİK, 2020).

Tablo 1. Türkiye, TR22 Düzey 2 Bölgesi Yataklı Sağlık Kurumu Sayısı, 1000 Kişiye Düşen Yatak Sayısı (TÜİK, 2020)

	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
Toplam yatak sayısı	231.913	3.334	1.660
Yataklı sağlık kurumu sayısı	1.534	25	14
1000 kişi başına düşen yatak sayısı	283	272	307

2018 yılı itibariyle ülke genelinde yüz bin kişiye düşen hastane yatak sayısı 283 iken TR22 Düzey 2 Bölgesi’nde; Çanakkale’de 307, Balıkesir’de ise 272’dir.

Tablo 2. Çanakkale ve Balıkesir İllerinde Bulunan Yataklı Sağlık Kurumlarının Türlerine Göre Sayısı (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2020)

	Sağlık Bakanlığı	Üniversite	Özel	Toplam
Çanakkale	11	1	2	14
Balıkesir	20	1	4	25

Çanakkale de bulunan tüm sağlık kuruluşları ise aşağıdaki gibidir (Sağlık Bakanlığı, 2020):

- 12 devlet hastanesi
- 1 ağız ve diş sağlığı merkezi
- Merkez ilçede 17 adet olmak üzere; toplam 63 tane aile sağlığı merkezi
- 12 toplum sağlığı merkezi
- 1 halk sağlığı laboratuvarı
- 1 adet Ketem
- 1 adet Verem Savaş Dispanseri
- 1 üniversite hastanesi
- 2 özel hastane

## Eğitim

Eğitim dengeli ve sürdürülebilir kalkınma için önemli bir unsurdur. TÜİK ADNKS verilerine göre Türkiye’de 6 yaş üzeri okuma yazma bilenlerin oranı 2018 yılında %96,97 iken TR22 Düzey 2 Bölgesi’nin aynı yaş grubu için okuryazarlık oranı; Çanakkale’de %98,65, Balıkesir’de %97,93’ dür (TÜİK, 2020).

Tabloda Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi’nde bulunan ilkökul, ortaokul ve ortaöğretim okul sayıları verilmiştir.

Tablo 3. Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi İlkokul, Ortaokul ve Ortaöğretim Okul Sayısı (TÜİK, 2020)

	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
İlkokul Sayısı	24.739	333	124
Ortaokul Sayısı	18.935	256	107
Ortaöğretim Okul Sayısı	12.506	178	95

2018-2019 öğretim yılında TR22 Düzey 2 Bölgesi'nde toplam 457 ilkokul bulunmaktadır. Bu okulların 124 tanesi Çanakkale'de yer almaktadır. İlde ilkokul okullaşma oranı ise %90,17'dir. Aynı öğretim yılında bölgede 363 ortaokul yer alırken, okulların %29'u olan 107 okul Çanakkale'de yer almaktadır. İlde ortaokul okullaşma oranı ise %91,73' dür. Çanakkale ve Balıkesir'de bulunan 273 ortaöğretim okulunun 95 tanesi Çanakkale ilinde yer almaktadır. Çanakkale'de ortaöğretim net okullaşma oranı ise %90,2'dir (TÜİK, 2020).

Net okullaşma oranı (%)	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
İlkokul	91,9	91,2	90,17
Ortaokul	93,28	93,12	91,73
Ortaöğretim	84,2	89,67	90,2

Tablo 4. Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi Net Okullaşma Oranı (TÜİK, 2020)

### 4.1.3. Ekonomik Yapı

Fransız ekonomisti François Perroux “ekonomik yapı”yı şöyle tanımlar: Bir ekonomik ünitenin yapısı belli koşullar altında ve belli bir zamanda o üniteyi karakterize eden oranların tümüdür. Ekonomik yapının bu tanımı, statik bir tanımdır. Ekonomik yapının dinamik tanımı ise: Yapı; bir ekonomik kümenin belirli bir dönem boyunca nispeten istikrarlı görünen (çok yavaş hareket edip, çok yavaş değişen) oranlarıdır.

Ekonomik yapı, araştırma konusuna göre birkaç ölçekten biri seçilerek incelenebilir: Millî ekonomi ölçeği, sektörel, sektör-içi ölçekler gibi. Bir ekonominin yapısı ise: Üretimin yapısı (tarım, sanayi, hizmetler), istihdamın yapısı (tarım, sanayi, hizmetler), millî gelirin dağılımı (kâr, ücret, faiz, rant gelirleri), ekonomik faaliyetin yönelişi (yurt-içi pazar, uluslararası pazar gibi oranlarla ifade edilebilir.

Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin ekonomik yapısını ifade etmek için öncelikli olarak gayrisafi yurt içi hasıla değeri incelenmiştir. Gayrisafi yurt içi hasıla (GSYİH), bir ülkenin ekonomik büyüklüğünün birkaç ölçütünden biridir. GSYİH; bir ülke sınırları içerisinde belli bir zaman içinde, üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin para birimi cinsinden değeridir.

2018 yılında kişi başına gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) TR22 bölgesinde 40.035 TL olarak gerçekleşmiştir. Bu değer Türkiye ortalaması olan 45.750 TL'nin altındadır. Çanakkale'de ise kişi başına GSYH değeri 45.809 TL ile Türkiye ortalamasının üzerindedir (TÜİK, 2020).

Çanakkale'nin 2018 yılı bitkisel üretim değeri 3.326.007 TL, canlı hayvanlar değeri 2.040.519 TL'dir. Ekonomik göstergede önemli bir değer ise ihracat ve ithalat verileridir. 2019 yılına ait toplam ihracat ve ithalat değerleri tabloda verilmiştir (TÜİK, 2020).

Tablo 5. 2019 Yılı Türkiye ve Çanakkale Toplam İhracat ve İthalat Verileri (TÜİK, 2020)

	Türkiye	Çanakkale
Toplam ihracat (bin \$)	180.848.602	169.804
Toplam ithalat (bin \$)	210.344.346	66.273

İşgücü, işsizlik ve istihdam konularına ait il bazında en güncel veri 2013 yılına aittir. İşgücünün önemli bir göstergesi olan işgücüne katılma oranı, 2013 hanehalkı işgücü araştırması yıllık sonuçlarına göre Türkiye genelinde yüzde 50,8'dir. TR22 Bölgesi'nde ise bu oran Çanakkale'de %47,9 ve Balıkesir'de %47,2'dir. Aynı yıla ait istihdam verilerini incelendiğinde ise Türkiye'de %45,9 iken; Çanakkale ili bu orana %45,0 ile çok yakındır. 2013 yılı işsizlik oranı ise Çanakkale'de %6,1'dir (TÜİK, 2020).

Tablo 6. 2013 Yılı Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi İşgücü, İşsizlik ve İstihdam Oranı (TÜİK, 2020)

İl adı	İşgücüne katılma oranı (%)	İşsizlik oranı (%)	İstihdam oranı (%)
Balıkesir	47,2	6,0	44,4
Çanakkale	47,9	6,1	45,0
Türkiye	50,8	-	45,9

## 4.2. Sektörel ve/veya Bölgesel Politikalar ve Programlar

### 4.2.1. T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)

On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), 30.10.1984 tarihli ve 3067 sayılı Kanun gereğince, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun 18.07.2019 tarihli 105'inci Birleşiminde onaylanmıştır.

#### Vizyon

On Birinci Kalkınma Planı “daha fazla değer üreten, daha adil paylaşan, daha güçlü ve müreffeh Türkiye” vizyonuyla uzun vadeli bir perspektif sunmaktadır.

#### Amaç

Kalkınma planında amaç:

“Vizyon çerçevesinde Planın uzun vadeli kalkınma amacı, milletimizin temel değerlerini ve beklentilerini esas alarak ülkemizin uluslararası konumunu yükseltmek ve halkımızın refahını artırmaktır. On Birinci Kalkınma Planı ile Türkiye'nin yüksek gelir grubu ülkeler ile en yüksek insani gelişmişlik seviyesindeki ülkeler arasına girmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla 2023 yılında GSYH'nın 1.080 milyar dolara, kişi başına gelirin 12.484 dolara

yükseltilmesi; ihracatın 226,6 milyar dolara çıkarılması; işsizlik oranının yüzde 9,9'a düşürülmesi; enflasyon oranlarının kalıcı bir biçimde düşük ve tek haneli rakamlara indirilmesi hedeflenmektedir.”

“164. Bu çerçevede, ülkemizin istikrarlı ve sürdürülebilir bir ekonomik büyüme ile rekabet gücünün ve refah seviyesinin artırılması öngörülmektedir. Kamunun güçlü desteği ve özel sektörün öncülüğünde sermaye birikimi ve sanayileşme süreci hızlandırılacak; her alanda verimlilik artırılacak, yurtiçi tasarrufların ve üretken yatırımların düzeyi yükseltilecek; üretim süreçlerinin ihracata dönük, yenilikçi ve ithalat bağımlılığı azalmış bir yapıya dönüşmesi sağlanacaktır.”

“165. Ekonomik refahla birlikte, vatandaşlarımızın mutlu, sağlıklı, güvenli yaşam sürebilecekleri, temel hak ve özgürlüklerin adil ve hızlı çalışan bir hukuk sistemiyle korunmasının yanı sıra öngörülebilirliği yüksek kamu politikalarıyla, fırsat eşitliğine dayalı, kolay erişilebilir ve vatandaş odaklı kamu hizmetleri sunulması temel amaçlarımız arasındadır.” şeklinde ifade edilmiştir.

Bahsi geçen planda, turizmden elde edilecek ekonomi ile ilgili amaç:

“423. Değişen tüketici eğilimleri ile teknolojik gelişmeler doğrultusunda turizmin çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi, sezon süresinin uzatılması, hizmet kalitesinin yükseltilmesi ve daha fazla harcama eğilimi olan ziyaretçinin ülkemize çekilmesi ile konaklama süresi ve konaklama dışı harcamaların artırılması, her bir destinasyon özelinde ve odaklı anlayış çerçevesinde sektörde dönüşümün gerçekleştirilmesi ve koruma-kullanma dengesi gözetilerek ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkı sağlanması temel amaçtır.” şeklinde belirlenmiştir.

## Politika ve Tedbirler

Turizm amacı doğrultusunda belirtilen ve fizibilite raporunun konusuyla ilgili politika ve tedbirler şu şekildedir:

“425. ***Daha fazla gelir bırakan turizm çeşitlerinin geliştirilmesi***, konaklama süresinin uzatılması, konaklama dışı harcama alanlarının yaratılması ve harcama eğilimi yüksek ziyaretçilere ulaşılması yoluyla kişi başı harcama artırılabilecektir.”

Bu maddenin alt kırılımlarında ise fizibilite raporuna konu olan kruvaziyer turizmi ile ilgili şu politika yer almaktadır:

“425.1. Gastronomi, golf, sağlık, ***kruvaziyer***, düğün, inanç, kongre ve alışveriş gibi daha fazla gelir bırakan turizm çeşitlerine yönelik talebin yüksek olduğu pazarlar tespit edilecek ve bu ülkelerden ziyaretçi sayısının artırılmasına ilişkin çalışmalar yürütülecektir.”

## 4.2.2. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığının Türkiye Turizm Stratejisi 2023

Türkiye Turizm Stratejisi (2023) ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013)” 28/07/2007 tarih ve 2007/4 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı’yla onaylanmış olup, 02/03/2007 tarih ve 26450 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

### Vizyon

Sürdürülebilir turizm yaklaşımı benimsenerek istihdamın artırılmasında ve bölgesel gelişiminde turizmin öncü bir sektör konumuna ulaştırılması ve Türkiye’nin 2023 yılına kadar, uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından ilk beş ülke arasında önemli bir varış noktası ve uluslararası bir marka haline getirilmesinin sağlanmasıdır.

### Hedefler

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığının 2007 yılında yayınladığı “Türkiye Turizm Stratejisi 2023” belgesinde; sektörel, bölgesel ve ulusal bazda değerlendirmelere yer verilmiştir. Buna göre;

“Ekonomik gelişimi destekleyen; fiziksel düzeyde uygulanabilir, toplum yönelimli ve sürdürülebilir turizm ilkesini içeren bir planlama yaklaşımının ortaya konması” ana ilke olarak belirlenmiştir. Turizm sektöründe önümüzdeki dönemlerde de bölgesel eşitsizliklerin giderilmesi, yoksullukla mücadele ve istihdam olanaklarının geliştirilmesi konusunda güçlü bir planlama ve uygulama aracı kullanılacaktır. Bu bağlamda farklı kurumlar tarafından yapılacak yatırımların birbirleri ile tutarlı olması sağlanacaktır.

Turizm Merkezleri ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerine yönelik yeni planlama yaklaşımı kesin arazi kullanım kararları yerine eylemlerden yola çıkan esnek ve stratejik bir planlama anlayışını benimseyerek, bütüncül ve dinamik bir yapıyı hedeflemektedir. Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri sadece bir sınır belirleme işlemi olmayıp aynı zamanda söz konusu sınırlar içinde yapılacak planlama, tahsis gibi işlemlerinde önceden belirlenmiş hedefler ve ilkeler doğrultusunda kullanılmalıdır.

### 2023 Yılı için Hedefler

- Fiziki planlama uygulanması ile ilgili eksikliği çeşitli yasal koordinasyon düzenlemelerle ortadan kaldırılacaktır.
- Yerel düzeyde turizm potansiyeli bulunan alanlarda sorun odaklı planlama anlayışı yerine, planlama çalışmaları bütüncül olarak ele alınacaktır.
- Parçacı ve parsel bazında gelişen planlama pratiği sona erdirilerek dünya çağında yarışabilir turizm kentleri oluşturulacaktır.

- Yerel düzeyde plan onama etkisine sahip kurum ve kuruluşlara teknik personel desteği sağlanacak, böylece yerel bazda turizm gelişimi yönlendirilecektir.
- Yerel ölçekte nokta bazında Konseylerin işler kılınması ile Yerel Gündem 21 gibi katılımcı mekanizmaların oluşturulması sağlanacaktır. Yerel ölçekte turizm faaliyetlerinin geliştirilebileceği geniş alanlar tercih edilecek, mülkiyet, altyapı ve çevre gibi konular içinde çözüm önerileri ve sistemli bir yapılanma sağlanacaktır.

Turizm sektörü fiziksel planlama başta olmak üzere, örgütlenme modelleri, finansman alternatifleri ve yasal dayanakları ile bir arada planlanmalıdır. Bu çerçevede;

1. Sektörle ilgili tüm yatırımların ülkedeki refah ve gelişmişlik düzeyi dengesizliklerini azaltıcı doğrultuda yönlendiren, doğal, tarihsel, kültürel ve sosyal çevreyi kollayıcı, koruyucu ve geliştirici bir yaklaşım içinde ele alan,
2. Ekonomik Kalkınmaya katkıda bulunma, sosyal, kültürel ve sanatsal etkinliklerden en yüksek düzeyde yararlanma anlayışını/yaklaşımını ülke sathında yaygınlaştıran,
3. Öncelikle yapılacak bilimsel çalışmalarla tarihi, kültürel ve sanatsal değerleri ortaya çıkaran ve bu değerler konusunda toplumsal bilinç oluşturan,
4. Turizm sektörü sağlıklı bir şekilde yapılandırılması ve verimliliğin sağlanabilmesi için gelişimini pazar gerçeğine dayandıran,
5. Gerek yatırım ortamının rehabilitasyonuna gerekse de gelişen dünya eğilimlerine ve yeni taleplere cevap veren,
6. Doğal kaynakları ekolojik ve ekonomik verimlilik ilkesine bağlı olarak sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde koruyan ve kullanan,
7. Kamuya mali yük getirmeyen örgütlenme ve finansman modellerini gerçekleştiren, kapsamlı organize ve entegre projeleri bölgesel ve yerel düzeyde yaygınlaştıran,
8. Taşıma kapasitelerini aşmadan, turizm kaynaklarını koruma ve dengeli kalkınma anlayışı içinde kullanan,
9. Yapılan ve yapılacak yeni yasal düzenlemelerle otel odaklı turizm gelişmesinden daha çok tarih, kültür, sanat vb, değerler odaklı turizm gelişmesine yani varış noktası odaklı turizm anlayışı ile halkın talep ve beklentilerine cevap veren, bünyesinde birden fazla aktiviteleri, değerleri yaşatan, koruyan, üreten ve istihdama da olumlu katkılar sağlayan bir "alan yönetimi" modelini geliştiren,
10. Doğa, kültür, sosyal yapı üzerinde olumsuz etki yaratmayan, döviz ve istihdam boyutlarıyla ekonomik gelişime güçlü katkılar sağlayan, talebi örgütleyen, turizm sektörünün gelişimi için ortam yaratan, uygulama imkanlarını da içinde barındıran ve birbiriyle entegre projeler üreten,

11. Sosyal ve teknik altyapıyı tamamen kamuya yüklemeyen, bu alanda ihtiyaç duyulan finansmanı kullananlara ve yararlananlara da paylaştıran,
12. Belirli bir kalitede çevreye ve örgütlenmeye sahip turizm yerleşim alanlarının gelişimini öngören,
13. Turizm sektöründe altyapı, çevre, ulaşım, konaklama, kültür, tarih ve sanat alanında toplam kalite kriterlerine uygun hizmet sunan, çarpık kentleşme ve yapılaşmayı önleyen, bozulmuş olan kent ve kentsel mekanları iyileştiren,
14. Turizmin yoğunlaştığı yörelerde ortaya çıkan altyapı ve çevre sorunlarını yerel yönetimlerle işbirliği içinde, altyapıyı kullananların da katkılarıyla çözen, politika olarak işlerlik kazandırılacaktır.

### 4.2.3. Bölge Planları

Planlama Bölgesine yönelik yaklaşımlar ve çalışmalar kapsamında bir diğer çalışmada Balıkesir ve Çanakkale İlleri sınırları dâhilinde Güney Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanmış olan bölge planıdır.

Bölge planları; belirli bir bölgenin ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla, bölgenin ulusal ve uluslararası konumu göz önüne alınarak bölgesel kaynak ve potansiyellerin, ilgili tüm kesimlerin işbirliği ile yerinde kullanılmasını, bölgesel gelişmede sürdürülebilirliğin sağlanmasını hedefleyen ve bu hedeflere yönelik amaç ve öncelikler belirleyen stratejik belgelerdir.

İlgili mevzuat gereğince Kalkınma Bakanlığı sorumluluğunda olan bölge planları Kalkınma Bakanlığı'nın yetkilendirmesi ile faaliyet bölgelerindeki ilgili kalkınma ajansları tarafından hazırlanmaktadır. Buna göre, Türkiye'deki 26 Düzey 2 Bölgesi'nde faaliyet göstermekte olan kalkınma ajansları tarafından hazırlanan bölge planları, bölgelerin sosyoekonomik ve mekânsal durumu ile bölge içi alt bölgelerin değerlendirilmesini, kaynak ve potansiyellerinin analizlerinin yapılarak yerel talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda gelişme eksenlerine yönelik amaç ve önceliklerin belirlenmesini amaçlamaktadır.

Bu doğrultuda, TR22 Güney Marmara Bölgesi için 2010-2013 ve 2014-2023 yıllarını kapsayan iki Bölge Planı Balıkesir ve Çanakkale illerindeki kamu ve özel çeşitli kesimlerin katkıları ile hazırlanmıştır (gmka.gov.tr).

### Güney Marmara Kalkınma Ajansı TR22 Güney Marmara Bölge Planı (2010 - 2013)

TR22 Güney Marmara 2014-2023 Bölge Planı 31.12.2014 tarihinde Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu'nun onayıyla yürürlüğe girmiştir.

#### **Vizyon**

Bölgenin 2023 vizyonu; "Nitelikli insan yetiştiren, rekabet edebilen, yaşanabilir GÜNEY MARMARA"dır.



Söz konusu vizyon, derinlemesine görüşmeler, ortak akıl toplantısı, sektörel çalıştaylar ve ilçe çalıştayları aracılığıyla paydaşların katılımıyla belirlenmiştir.

### **Hedef**

Öncelik ve tedbirler oluşturulurken genel yaklaşım, bölge potansiyelinin etkin ve verimli bir şekilde değerlendirilmesi, dış alemde ortaya çıkan fırsatlardan azami ölçüde yararlanırken muhtemel risklerin etkili bir şekilde yönetilmesi, bölgenin güçlü yanlarının daha da güçlendirilerek zayıf yönlerinin ortaya çıkardığı eksikliklerin giderilmesi yönünde olmuştur. Böylece, öngörülen bütünleşik ve eşgüdümlü müdahalelerle yaşam kalitesinin ve sektörel uzmanlaşmanın artırılması sonucunda bölgenin ulusal ve uluslararası düzeyde daha rekabetçi kılınması, bunun da gelirin, refahın ve yaşam kalitesinin yükselmesi yoluyla bölge insanının mutluluğuna dönüştürülmesi hedeflenmiştir.

### **Gelişme Eksenleri ve Öncelikler**

Vizyona ulaşma yönünde, bu planın gelişme eksenleri Onuncu Kalkınma Planının ana başlıklarıyla uyum sağlamak üzere aşağıdaki şekilde üç başlık altında toplanmıştır:

- Kaliteli Sosyal Yaşam ve Nitelikli İnsan
- Yaşanabilir Çevre ve Mekân
- Güçlü Ekonomi ve Rekabetçi Sektörler

#### **Gelişme Eksen 1: Kaliteli Sosyal Yaşam ve Nitelikli İnsan**

- İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi
- Girişimciliğin Geliştirilmesi
- İstihdamın Artırılması ve Gelir Dağılımının İyileştirilmesi
- Toplumsal Bütünleşmenin Sağlanması ve Sosyal İmkânların Zenginleştirilmesi
- Eğitim ve Sağlık Hizmetlerinin Kalitesinin Yükseltilmesi

#### **Gelişme Eksen 2: Yaşanabilir Çevre ve Mekân**

- Sanayinin Uygun Alanlarda Planlı Şekilde Yapılandırılması
- Çevresel Değerlerin Korunması ve Altyapının İyileştirilmesi
- Enerji Verimliliğinin Artırılması ve Temiz Üretim Uygulamalarının Yaygınlaştırılması
- Doğal Risk Faktörlerinin Yönetilmesi
- Kentsel Alanlarda Fiziksel ve Toplumsal Çevrenin İyileştirilmesi
- Lojistik, Ulaşım ve Haberleşme Ağlarının Güçlendirilmesi

### Gelişme Eksen 3: Güçlü Ekonomi ve Rekabetçi Sektörler

- Tarım Sektöründe Verimlilik ve Kalitenin Artırılması
- **Turizm Sektörünün Geliştirilmesi**
- İşletmelerde Kurumsal Altyapının İyileştirilmesi
- Ar-Ge, Yenilikçilik ve Markalaşmanın Geliştirilmesi
- Dış Ticaretin Geliştirilmesi
- OSB'lerin Sanayinin İhtiyaçlarına Cevap Verecek Hale Getirilmesi
- Yenilenebilir Enerji Sektörünün Geliştirilmesi

### T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7.maddesi uyarınca 16.02.2015 tarihinde onaylanmış olan "Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'na ilişkin askı sürecinde iletilen itirazlar değerlendirilerek, 05.06.2015 tarihinde Bakanlık Makamınca onaylanmıştır.

Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı en son güncellenmesi, 1. No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102. maddesi uyarınca 19.02.2020 tarihinde onaylanmıştır.

#### **Vizyon**

Balıkesir Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Çevre Düzeni Planının vizyonu aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

"Coğrafi konumu açısından erişilebilirlik ve önemli metropollere olan yakınlık avantajını, yüksek altyapı olanaklarını, zengin tarımsal ürün-sanayi ve turizm potansiyeli ile birleştirebilen, aynı zamanda bölgesine ve yurtdışına da hizmet veren bir planlama bölgesi."

#### **Amaç**

Balıkesir - Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın amacı, 2040 yılı hedef alınarak, Balıkesir ve Çanakkale İl sınırları içinde; koruma - kullanma dengesinin kurulması, koruma öncelikli alanları tehdit eder nitelikte kentleşme ve sanayileşmenin önlenerek kentsel ve kırsal gelişmelerin sağlıklı bir şekilde yönlendirilerek kontrol altına alınması, tarım arazilerinin amaç dışı kullanımının önlenmesi, hassas alanların (kıyılar, ormanlar, içme ve kullanma suyu havzaları, doğal, kültürel ve tarihsel değerler, milli parklar, tabiat parkları vb.) korunması, ülke ve hedefler doğrultusunda bölgenin sahip olduğu yerel potansiyel ve kaynakların değerlendirilmesi,

ekolojik dengeyi olumsuz etkileyecek yaklaşımların engellenmesi, doğal ve çevresel değerlerin korunmasını sağlayacak yatırımları ve gelişmenin elde edilen veriler doğrultusunda eşik sentezine uygun olarak doğru alanlara yönlendirecek şekilde gelişmenin yönlendirilmesi ile mevcut kullanımların bu plan strateji ve politikalarına uygun gelişimini sağlamaktır.

### **Kapsam**

Bu plan, Balıkesir ve Çanakkale İl sınırlarının bütününden oluşan Planlama Bölgesi, planın onama sınırları içinde, planın amacına yönelik mekânsal kararları, politikalar ve stratejileri kapsamakta olup, Planlama Bölgesi toplam 24.227 km<sup>2</sup> lik bir büyüklüğe sahiptir. Bu plan, plan açıklama raporu ve plan hükümleri ile bir bütündür.

### **Hedefler, Alt Hedefler ve Stratejiler**

Balıkesir Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Çevre Düzeni Planı'nda ekonomik hedefler arasında turizm başlığı da yer almaktadır. Bu başlıkta; Balıkesir ve Çanakkale bölgesi için turizm sektörünün nitelik kazandırılması, sürekliliğin sağlanması ve alternatif turizm faaliyetleri ile çeşitlendirilmesi gereken ve ekonomik girdisi yükseltilebilir sektörel yapılardan biri olduğu açıklanmıştır.

Planda geçen bilgiler şu şekildedir: Balıkesir ve Çanakkale bölgesi turizm sektörü açısından ulusal ölçekte potansiyel gelişim alanı görülmekte iken bu potansiyele yönelik planlama yaklaşımlarında; en önemli unsur olarak, nitelikli turizm anlayışının geliştirilmesine yer verilmelidir. Planlama Bölgesi içerisindeki turizm faaliyetlerinde sezon kısıllığı ve turizm tesislerindeki niteliksiz yapı, bu sektöre yönelik istihdamdaki belirsizlik ve düzensizlikleri de beraberinde getirmektedir. Turizm çeşitliliği ve niteliğin artırılması yönünde; ekolojik, kültürel, agro ve **deniz turizmine yönelik** kullanımlarda nitelikli tesis anlayışı ve faaliyetlerdeki çeşitliliği yer verilmesi gerekmektedir.

### **Turizm için Alt Hedef ve Stratejiler**

- Turizm sezonunu uzatacak mekânsal ve stratejik plan kararlarının geliştirilmesi.
- Nitelikli turizm tesis anlayışının yaygınlaştırılması.
- Plan kapsamında ikinci konut kullanımlarına yer verilmemesi ve mevcut ikinci konut alanlarının gerçekleşmemiş olan kısımlarında kentsel ve kırsal alan hizmet fonksiyonlarının geliştirilmesi.
- Alternatif turizm (ekolojik, agro, kültürel vb.) yaklaşımlarının geliştirilmesi.
- Türkiye Turizm Strateji ve Doğa Turizm Master Planı gibi benzer çalışmaların ve yaklaşımların turizmin geliştirilmesi yönünde dikkate alınması.

#### 4.2.4. İl Planları

TR22 Güney Marmara bölgesi sınırlarında Balıkesir ve Çanakkale illeri yer almaktadır. İllere ait; Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Stratejik Planı (2020 - 2024) ve Çanakkale Belediyesi Stratejik Planı (2020 - 2024) bulunmaktadır. Stratejik planlarda temel yaklaşımlar olarak illere ilişkin güçlü-zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditlerin birlikte değerlendirilmesi sonucu SWOT (GZFT) analizleri ve öncelikli ele alınması gereken konulara ilişkin stratejiler ve bu stratejilerin uygulanmasına yönelik esas yaklaşımlar ele alınmaktadır.

### 4.3. Kurumsal Yapılar ve Yasal Mevzuat

Projenin sahibi ve yürütücüsü kurumlar Çanakkale Valiliği ve Çanakkale İl Özel İdaresi'dir. Kurumların teknik kapasitesi ile ilgili ayrıntılı bilgi 11.1. Proje Yürütücüsü Kuruluşlar ve Teknik Kapasiteleri bölümünde yer almaktadır.

Fizibilite çalışması yürütülürken çeşitli kurumlar ile paydaşlık ilişkisi kurulmuştur. Başlıca kurumlar aşağıdaki gibidir:

- Güney Marmara Kalkınma Ajansı
- Çanakkale İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü
- Kıyı Emniyeti Çanakkale Müdürlüğü
- GESTAŞ Deniz Ulaşım
- Ticaret ve Sanayi Odası İl Temsilciliği
- Deniz Ticaret Odası İl Temsilciliği
- Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası
- Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı
- Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu
- Liman Başkanlığı
- Çanakkale Avustralya Konsolosluğu
- Çanakkale Gümrük Müdürlüğü
- Mimarlar Odası
- Çanakkale 18 Mart Üniversitesi

Rapor kapsamında projeye ilgili aşağıda yer alan yasal çerçeveler incelenmiştir:

- Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009)
- Limanlar Yönetmeliği (2019)
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Turizm Tesisleri Uygulama Yönetmeliği (2019)
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği
- Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun
- Devlet İhale Kanunu
- Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)
- Mimarlık ve Mühendislik Hizmet Bedellerinin Hesabında Kullanılacak 2020 Yılı Yapı Yaklaşık Birim Maliyetleri Hakkında Tebliğ (2020)
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi (2020)

Yapılan incelemeler ve paydaş kurumlardan alınan görüşler doğrultusunda projenin teknik tasarımında aşağıdaki yönetmeliğin, belirtilen maddesine öncelikli olarak dikkat edilmesi gerektiği tespit edilmiştir:

“Liman Yönetmeliği'nin 20. maddesinin k bendinde yer alan: Bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, trafik ayırımı düzeni olan yerlerde, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetin sağlanması amacıyla trafik ayırımı düzeni dış sınırına en az 400 metre mesafe dahilinde kıyı tesisi yapılamaz ya da mevcut tesisler büyütülemez.”

## 4.4. Proje Fikrinin Kaynağı ve Uygunluğu

### 4.4.1. Projenin Sektörel ve/veya Bölgesel Kalkınma Amaçlarına Uygunluğu

Fizibilite raporu hazırlanan projede; Çanakkale'nin mevcut kruvaziyer rotası üzerinde olması ve geniş ölçekte turizm destinasyonlarına sahip olması nedeniyle kruvaziyer turistlerin gözde merkezlerinden biri olması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda fizibilite çalışması, inşaa edilmesi planlanan Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesine altlık oluşturacaktır. Proje bölgede mevcutta da bulunan kruvaziyer turizmi için planlanmış bir altyapı oluşturmayı ve bölgenin turizm potansiyelini geliştirmeyi ana hedef olarak benimsemektedir. Bu sebeple yaratacağı etki, bölgenin sosyo- ekonomik yapısına ve Çanakkale ilinin turizm potansiyeline önemli seviyede olumlu etki yapacaktır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan, Türkiye Turizm Stratejisi 2023: "Türkiye Turizm Stratejisi, turizm sektöründe, kamu ve özel sektörün yönetim ilkesi çerçevesinde işbirliğini gündeme taşıyan ve stratejik ve stratejik planlama çalışmalarının yönetim ve uygulamasına yönelik açılımlar sağlanmasını hedefleyen bir çalışmadır (Türkiye Turizm Stratejisi 2023, 2007).

Turizm sektörünün güçlendirilmesine yönelik stratejilerde yer alan "Ulaşım ve Altyapının Güçlendirilmesi" stratejisinde; Ülkemizin Deniz Turizminde Hak Ettiği Payı Alması başlığında Kruvaziyer Limanlar eylemi yer almaktadır. Eylemin açıklaması ise: "Deniz turizminin geliştirilmesi için kruvaziyer limanlara özel önem verilecektir. Bu çerçevede, aşağıda verilen alanlarda kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projeleri gerçekleştirilecektir. 1. Samandağı Kruvaziyer Limanı, 2. Antalya Kruvaziyer Limanı, 3. Kuşadası Kruvaziyer Limanı, 4. Çeşme Kruvaziyer Limanı, **5. Çanakkale Kruvaziyer Limanı**, 6. İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı, 7. İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı, 8. İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı, 9. İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı, 10. Samsun Kruvaziyer Limanı, 11. Trabzon Kruvaziyer Limanı" şeklindedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan, Türkiye Turizm Stratejisi 2023 belgesinde; Türkiye'ye gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken alt ve üstyapının hızla tamamlanması ve kruvaziyer limanlarının turizme açılması planlanmıştır. Çanakkale ilinin kruvaziyer limanının geliştirilmesi de öncelikli hedefler arasında ortaya konmuştur. Buna göre; uzun soluklu bir planlama ve strateji yönetimi sonucunda ortaya konan ve Türkiye'nin 2023 vizyonu noktasında önemli bir yer edinmesi beklenen proje, sadece bölgesel değil ulusal anlamda da büyük bir müspet etki yaratacaktır.

TR22 Güney Marmara Bölgesi Bölge Planı (2014 – 2023) ise kruvaziyer limanı ile ilgili şu bilgileri içermektedir:

“Edremit Körfezi’nde yer alan Ayvalık Marina ve Burhaniye Yat Limanı yat turizmine elverişli; Çanakkale de kruvaziyer ve yat turizmi açısından önemli potansiyele sahiptir. Ancak deniz turizminin yeterince gelişmemiş olması, gelen turistlerin il ekonomisine yaptığı katkının istenilen düzeye çıkmasını engellemektedir. 2013 yılı verilerine göre Çanakkale limanlarına 2012 yılında toplam 41 kruvaziyer gemi yanaşmış ve 9.691 yolcu getirmiştir. Bölgede önemli boyutta olan limanlardaki altyapı ve tanıtım eksikliğinin giderilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bu çerçevede, Çanakkale kruvaziyer limanının mevcut kapasitesinin geliştirilmesi ile gelecek turist sayısında büyük oranda artış sağlanacaktır.”

Bu bağlamda “Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Çalışması” sektörel ve bölgesel kalkınma amaçlarına uygundur.

#### 4.4.2. Projenin Geçmiş, Yürüyen ve Planlanan Diğer Projelerle İlişkisi

Kruvaziyer turizm incelendiğinde, müşteriler için yaratılan değer ile daha çok onlar için sunulan cazibe noktaları ve sunulan rotaların tecrübeye dayanan algıları anlaşılmaktadır (Rakusic ve Seric, 2012). Bu algılama neticesinde limanların sahip oldukları kültürel ve tarihi kaynakların kruvaziyer yolcuların ilgisini çekmedeki önemi de bir kez daha anlaşılmaktadır (Andriotis ve Agiomirgianakis, 2010).

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinde, bölgenin potansiyel gelişme alanlarından biri olan turizm sektörünün gelişmesine katkı sağlamak temel amaçlar arasında yer almaktadır. Temelinde ilin turizm sektörüne katkı sağlamak olan proje aynı zamanda; Çanakkale’de bu alanda yürütülen diğer projelerle uyumlu ve tamamlayıcı niteliktedir.

#### 1915 Çanakkale Köprüsü ve Çevre Yolu Bağlantıları Projesi

Kuzey Marmara Otoyoluna bağlı Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi (Çanakkale 1915 Köprüsü dahil), Çanakkale’yi İstanbul-Bursa-İzmir Otoyolu’nun oluşturduğu koridora etkin bir şekilde bağlayabilecek ve Asya ile Avrupa kıtaları arasındaki trafik İstanbul ile beraber Çanakkale’den de akabilecek bir projedir.

Projeye dahil olan 1915 Çanakkale Köprüsü ve çevre yolu bağlantıları ile Çanakkale İstanbul arasının 2,5 saate düşmesi planlanmaktadır. Bu yakınlaşmayla dünyanın en önemli kültür başkenti İstanbul’un turizm potansiyelinin Çanakkale ile birleşmesinin en büyük itme gücü olacağı öngörülmektedir. Bu durumun diğer birçok sektörle birlikte Çanakkale turizmi için de bir kırılma noktası olacağı düşünülmektedir.



Fotoğraf 2. 1915 Çanakkale Köprüsü Proje Görseli

18 Mart 2017’de temeli atılan 1915 Çanakkale Köprüsü dünya çapında bir vizyon proje olarak kabul edilmektedir. 1915 Çanakkale Köprüsü projesi ile bu tür projeler hayat bulmaya başlayacağı düşünülmektedir.

## 17 Çanakkale 17 Proje

Çanakkale Valiliği himayesinde Güney Marmara Kalkınma Ajansı’nın destekleriyle gerçekleştirilen Çanakkale’nin marka değerini arttırmak, turizmni geliştirmek ve tarihi ve kültürel değerlerini korumak amacıyla üretilen bir projedir.

## Çanakkale Destinasyon Yönetimiyle Markalaşıyor

Çanakkale Valiliği, Güney Marmara Kalkınma Ajansı (GMKA) ve İl Özel İdare koordinasyonluğunda GMKA 2018 Yılı Turizm Altyapısının Geliştirilmesi Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı kapsamında desteklediği Çanakkale Assos Truva Turizm Altyapı Hizmet Birliği tarafından yürütülen bir projedir.



Fotoğraf 3. 2018 Troya Yılı  
Logosu

Çanakkale’deki tüm turizm paydaşlarının katkısı ve ortak aklıyla Çanakkale’nin, bir bütün şeklinde tüm dünyaya tanıtılması projenin temelini oluşturmaktadır. Bu kapsamda: Çanakkale’nin Türkiye’de önde gelen kültür ve sosyal turizm merkezlerden biri haline getirilmesi, bir turizm destinasyonu olarak; dünya çapında örnek bir merkez haline getirilmesi ve uluslararası ölçekte turizm sektöründen alınan payın artırılması amaçlanan proje ile Çanakkale markası oluşturularak Çanakkale’nin kalkınmasına yönelik yönetim mekanizmasının kurulması ve sürdürülebilir bir modelin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir.

## 2018 Troya Yılı Tanıtım Çalışmaları Projesi

2018 yılı Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Troya Yılı olarak ilan edilmiş ve bu çerçevede hem Türkiye’de hem de dünya genelinde spor, kültür, sanat, bilim ve eğitim gibi farklı temalarda çok sayıda etkinlik, toplantı ve festivaller gerçekleştirilmiştir. 2018 Troya Yılı çalışmaları sayesinde dünya genelinde birçok ülkede eğitim müfredatlarında da yer alan ve bu bölgeden çıkan değerlerin tanınması ve dünya turizminde hak ettiği yere gelmesi için topyekûn bir tanıtım ve iletişim stratejisi yürütülmüş ve çalışmalar halen devam etmektedir.

## Kadırga Sahili Yol ve Aydınlatma Düzenlemesi Projesi

Ayvacık Kaymakamlığınca yapılan çalışmalarla, Çanakkale’nin önemli turistik merkezi Ayvacık’ta bulunun Kadırga Sahili, yaklaşık 2 Milyon TL değerindeki yatırımla daha güçlü bir turizm kimliğine kavuşmasını içeren bir projedir. Kadırga Sahili Yol ve Aydınlatma Düzenlemesi Projesi; Assos Antik kentine komşu Kadırga Koyu’nda ve çevresinde kanalizasyon, aydınlatma, gezinti yolları ve çöp toplama sistemlerinin kurulması ve yenilenmesiyle, tüm yıl boyunca tercih edilen, marka değeri yüksek, gelişen bir turizm destinasyon olması hedeflenmektedir.



## H.M.S. Majestic Batığının Dalış Turizmine Açılması Projesi

GMKA desteği, Çanakkale İl Özel İdaresi eş finansman katkılarıyla Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı tarafından 4.677.394 TL bedel ile yürütülen batığın dalış turizmine açılması projesidir.

İngiliz kraliyet donanmasına bağlı HMS Majestic isimli zırhlı 1915 tarihinde, bir Alman denizaltısı tarafından torpillenerek Çanakkale açıklarında batırılmıştı. Proje ile “Sualtı Kültürel Mirası” olarak tanımlanan Majestic Batığı, etkin biçimde korunarak ve yenilikçi yöntemler kullanılarak dört mevsim dalış turizmine hizmet edebilecek hale getirilecektir.



Fotoğraf 4. HMS Majestic İsimli Zırhlı



Fotoğraf 5. Seddülbahir Burnunda 20 Metre Derinlerde Olan Batık

Çanakkale'nin dalış turizmi kapsamında yeni bir turizm destinasyon bölgesi olması hedeflenmektedir. Aynı zamanda proje Çanakkale Muharebeleri esnasında batmış olan gemilere ilişkin bilimsel amaçlı yapılmış olan ilk çalışma olarak da dikkat çekmektedir.

## Anadolu Mirası: Troas Kültür Rotaları Projesi

Çanakkale İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından yapılan çalışmalarla projenin altlığı oluşturulmuştur. Bu çalışmada, Antik Troas bölgesine ev sahipliği yapan Çanakkale'de doğaya zarar verilmeden, yüzlerce yıldır var olan yürüyüş patikaları ile bölge köyleri, antik şehirleri, tarihi ve doğal mekânları birleştirmek çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Bu kapsamda proje; dünyada çok bilinen, evrensel bir marka değeri bulunan, tarihi ve kültürel temaları içinde barındıran, toplamda 2 denizi, 2 yarımada, 2 körfezi, 2 adayı, 2 dağı, 1 boğazı, 47 antik kenti içine alarak 11 ilçe ve 80 köyden geçerek bütünsel 19 etabıyla yaklaşık 800 kilometrelik, 2 kıtayı birleştiren bir turizm destinasyonuna sahip dünyanın ilk ve tek yürüyüş parkurunun Çanakkale'de hayata geçirilmesini içeren bir projedir.



Fotoğraf 6. Troas Kültür Rotaları 19 Etabı



Fotoğraf 7. Kemerdere Mahallesi'nde Bulunan Tarihi Su Kemerini



Fotoğraf 8. Tarihi Su Kemerini'nin İhyası Projesi Görseli

## Tarihi Su Kemerini'nin İhyası Projesi

Çanakkale İl Özel İdaresi tarafından Çanakkale'de bulunan ve M.Ö. 31- M.S. 68 İulius - Kladiuslar dönemine ait olduğu tahmin edilen tarihi su kemerinin turizme kazandırılması projesidir. Tarihi Su Kemerinin İhyası Projesi'yle Çanakkale turizmin geliştirilmesi, destinasyonlarının artırılması, tarih ve doğa odaklı alternatif turizm merkezlerinin oluşturularak turizm sektöründen alınan payın artırılması hedeflenmektedir. Projenin hayata geçirilmesiyle Çanakkale'yi yıllık ortalama 20 bin yerli ve yabancı turistini daha ziyaret etmesi öngörülmektedir.

## Troya Tarihi Milli Parkı Karanlık Liman – Bisiklet Yolu ve Çevre Düzenlemesi Projesi

Proje; GMKA'nın desteği, Çanakkale İl Özel İdaresi eş finansman katkılarıyla yürütülmektedir. Üzerindeki antik kentler ve sahip olduğu doğa ve görsel peyzaj özellikleriyle önemli bir yerde bulunan Troya Tarihi Milli Parkı ile Çanakkale il merkezini birbirine bağlayan karanlık liman, tarihi ve rekreasyonel özellikleri öne çıkan yeni bir proje ile dönüştürülmesi planlanmaktadır. Karanlık liman yolunda oluşturulması planlanan bisiklet yolunun uluslararası bisiklet yol ağına eklenerek bölge dünyaya tanıtılarak; antik tarih, tabyaları ve kıyı şeridini içerisine alan güzergâh, alandaki zengin tarımsal üretimin tanıtımına ve agroturizmin gelişimine katkı sağlayarak bölge halkının kalkındırılması hedeflenmektedir.

## Troya Müzesi 3D Projeksiyon Mapping Projesi

Troya Müzesi tarafından yapılan çalışmalarla, bir dünya mirası olan Troya'nın hikâyesi modern müzecilik yöntemleriyle yeniden anlatılmasını kapsayan bir projedir. Troya Müzesi'ne yapılacak 3D Mapping uygulamasıyla Çanakkale'nin Kültür Turizmine katkı sağlayarak Troya Müzesi'nin tanıtımının sağlanması ile Troya'ya yeni bir turizm ürünü kazandırılması hedeflenmektedir. 2 Milyon TL bütçesi olan projede ziyaretçilere bildiklerini yeniden keşfetme ve deneyimleme imkânı sunacaktır.

Fotoğraf 9. Troya Müzesi



## Zeytinin Tarihsel Serüveni: Gülpınar Zeytinyağı Müzesi Projesi

Ayvacık Kaymakamlığınca yapılan çalışmalarla, Çanakkale'nin en önemli tarımsal ürünlerinden zeytin ve zeytinyağı hak ettiği değere ulaşması amacıyla ortaya konulan bir projedir. Çanakkale'nin Ayvacık ilçesi, Gülpınar köyünde yapılacak 1,5 Milyon TL değerindeki bu proje ile sosyo-kültürel ve turizm anlamında kesintisiz ve sürdürülebilir pozitif etki yaratmak hedeflenmektedir. Bu doğrultuda restore çalışmalarıyla müze haline getirilecek yapıyla yakınında bulunan Apollon Smintheion ören yerine gelecek ziyaretçiler için yeni bir çekim merkezi oluşturulması öngörülmektedir. Yapının hem geleneksel zeytinyağı müzesi şeklinde işlevlendirilmesi hem de ziyaretçilere geleneksel zeytinyağı üretim safhaları sunması planlanmaktadır.



Fotoğraf 10. Gülpınar Zeytinyağı Müzesi

## Lampsakos'tan Lapseki'ye Sahil Bandı Düzenlemesi Projesi

Lâpseki Belediyesi tarafından yapılan çalışmalarla, 1915 Çanakkale Köprüsü ile daha da öne çıkan Lapseki ilçesinin, tarihsel kimliği ve şehir mimarisine başka bir yüze kavuşmasını konu alan bir projedir. 1,5 Milyon TL değerindeki Lampsakos'tan Lapseki'ye Projesi'yle, sahil şeridinde ziyaretçilerin kronolojik bir tarihi yolculuğuna çıkması planlanmaktadır. Helenistik Dönem, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi olarak 3 ana etapta planlanan proje ile şehir merkezinde 73 bin metrekarelik sahil şeridinde düzenleme yapılması hedeflenmektedir.

## Tarihi Seferşah Hamamı'nın Kent Müzesine Dönüştürülmesi Projesi

Ezine Kaymakamlığınca yapılan çalışmalarla, Ezine'de bulunan tarihi Seferşah Hamamı'nın müzeye dönüştürülmesi projenin temelini oluşturmaktadır. Mimari tasarım ve proje çalışmaları uzman tarihçi, Bakanlık müzecilik uzmanları ve deneyimli restorasyon uzmanları tarafından yapılan Seferşah Hamamı'nın, yapılacak ek tesislerle ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte, her türlü detay düşünülerek planlanması devam etmektedir. Seferşah Hamamı projesinin yanında dört dilde hazırlanan Saklı Hazine Ezine rehberiyle, ilçenin turizm sektöründen alacağı payı arttırması hedeflenmektedir.



Fotoğraf 11. Tarihi Seferşah Hamamı



## Tarihi Seyrediyorum: Kilitbahir Seyir Terası Projesi

Eceabat Kaymakamlığı'na yapılan çalışmalarla, Tarihi yarımada'daki yeni yatırımlarla tarihi varlığın ve turizmin gelişmesi amaçlanmaktadır. Proje, Eceabat'ta bulunan Kilitbahir'de tarihi öneme haiz tek bonetli bir tabya ile telgrafhanenin bulunduğu ve denizden 120 metre yükseklikte boğaza hâkim panoramik manzarasıyla yeni bir seyir terası oluşturulmasını içermektedir. Proje kapsamında tabyanın bakım ve onarımı yapılarak ziyarete açılması ve tarihi alana yeni bir nokta kazandırılması planlanmaktadır. Böylece ziyaretçilerin, ziyaret süresi uzatılarak bölgeye yeni bir turizm ürünü eklenecek ve Kilitbahir'e önemli bir ekonomik katma değer kazandırılmış olacaktır.

## OPET Troya Tefikiye Arkeoköy Rehabilitasyon Projesi

OPET tarafından yapılan çalışmalarla, Tefikiye Köyü, Troya dönemini yaşatan atmosferi, binaları ve figürleri ile tarihi ve mitolojik değerleri ile açık hava müzesi niteliğinde arkeo- köye dönüştürüldü. Çanakkale'nin ve yöre halkının tarih, kültür, turizm açısından kalkınma ve ekonomik olarak gelişiminin her ögesini içerisinde barındıran Troya Antik Kenti'nin değerlendirilmesi için tüm kurum ve kuruluşlarla birlikte çalışmaya gönüllü olan OPET'in Tefikiye Köyü ile bu çalışmalarına başlamasına etken olan en önemli nokta, Dünya kültür hazinesi Troya Ören Yeri ve Troya Müzesi'ne gidecek olan ziyaretçilerin bu köyün giriş yolunun önünden geçecek olması oldu. Tefikiye'yi bu ziyaretler sırasında mola verilen, gezilen, organik sebze-meyve, hediyelik eşya alışverişinin yapıldığı ve Troya tarihinden motiflerin görülebileceği bir köy haline getirmek amaçlandı. Köyün bir yandan restorasyonu devam ederken bir taraftan da köy halkına yönelik olarak Çanakkale Halk Eğitimi Merkezi Müdürlüğü işbirliğiyle farklı başlıklarda kurslar başlatıldı ve bölgede sosyal yaşam kalitesi yükseltildi. OPET, Tefikiye Köyü'nün bölgeye gelen yerli ve yabancı ziyaretçilere en iyi hizmeti verebilecek duruma getirilmesi hedefleniyor.

Fotoğraf 12. OPET Troya  
Tefikiye Arkeoköy  
Rehabilitasyon Uygulaması



### 4.4.3. Projenin İdarenin Stratejik Planı ve Performans Programına Uygunluğu

#### Çanakkale İl Özel İdaresi Stratejik Planı (2020 - 2024)

Misyonu “İlimize; eğitim, sağlık, kırsal kalkınma, tarım, çevre, spor, kültür, turizm gibi tüm sosyal hizmetleri, ilgili kamu idareleri ile koordinasyon ve işbirliği içinde eşit, şeffaf, hesap verilebilir bir hizmet anlayışıyla sunmak ve bu hizmetler ile kentin yaşam kalitesini yükselten, açığa çıkmamış ihtiyaçları karşılayan etkin ve yenilikçi yönetim becerisiyle Çanakkale halkının refah, mutluluk ve memnuniyet düzeyini yükseltmektir.” olan plan; 5018 ve 5302 sayılı Kanunlar ile Kamu İdarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik doğrultusunda, Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu rehberliğinde Çanakkale İl Özel İdaresi için 2020-2024 dönemini kapsayan bir yol haritası olmak üzere hazırlanmıştır. (Çanakkale İl Özel İdaresi Stratejik Planı, 2020).

Stratejik Plan çalışmaları 4 temel aşamadan oluşmuştur:

1. Hazırlık Çalışmaları: Çanakkale İl Özel İdaresi'nin belirlediği Strateji Geliştirme Kurulu oluşturulmasıyla başlamış ve Stratejik Planlama Ekibinin oluşturulmasıyla devam etmiştir.
2. Durum Analizi: Kurumsal tarihçe, mevzuat analizi, üst politika belgeleri analizi, faaliyet alanları ile ürün ve hizmetlerin belirlenmesi, paydaş analizi, kuruluş içi analiz, GZFT analizi.
3. Geleceğe Bakış: Misyon, vizyon, temel değerlerin belirlenmesi.
4. Strateji Geliştirme: Hedef kartları, hedeflerden sorumlu ve işbirliği yapılacak birimler, maliyetlendirme oluşturulması.

#### **Vizyon**

Çağdaş, güvenilir, katılımcı anlayışla, tarımsal ve kırsal altyapı sorunlarını en aza indiren, sahip olduğu kültür mirasını koruyup geliştiren; dinamik, insan odaklı ve kaliteli hizmet anlayışıyla hayatı kolaylaştıran, faaliyetlerini sürdürülebilir kalite yönetim anlayışıyla birleştiren öncü bir yerel yönetim olmaktadır.

### **Stratejik Amaç ve Hedefler**

Çanakkale İl Özel İdaresi tarafından hazırlanmış Stratejik Plan ile amaç ve hedefler aşağıdaki başlıklar şeklinde belirtilmiştir:

Amaç 1: Köylerde fen, sağlık ve sanat kurallarına uygun yapılaşmayı sağlamak ve bu yapılaşmaları Ulusal Adres Veri Tabanı kayıtlarına işlemek.

- Hedef 1.1: Hizmet alanımızda bulunan kırsal yerleşmelere yönelik olarak üretilen tip projeler kullanıma yönelik olarak geliştirilecek ve yeni tip projeler üretilerek vatandaşın hizmetine sunmak.
- Hedef 1.2: Plan dönemi boyunca ihtiyaç duyulan köylerde hali hazır harita, jeolojik etüt ve köy imar planı yapılması.
- Hedef 1.3: Hizmet standartlarımızın iyileştirilmesi amacıyla birimizde kullanılacak olan bilgisayar yazılımlarının güncellenmesi ve gerekli olan büro ve teçhizatlar ile kırtasiye malzemelerinin sağlanması.

Amaç 2: Güvenli ve kesintisiz yol ve ulaşım ağının tamamlanması

- Hedef 2.1: Çevreyi koruyan ve gelişimi destekleyen planlar yaparak yol ve ulaşım ağını geliştirmek.
- Hedef 2.2: Yol ve ulaşım ağının her koşulda kesintisiz hizmet vermesini sağlamak.

Amaç 3: Kırsal kalkınmanın güçlendirilmesi

- Hedef 3.1: Tarımda su kaynaklarının kirlenmesini önlemek ve etkin kullanımını sağlamak.
- Hedef 3.2: Tarımsal verimliliğin artırılmasına katkı sağlamak.
- Hedef 3.3: Yöreye özgü hayvancılığın geliştirilmesine yönelik projeler geliştirmek ve desteklemek.

#### Amaç 4: Eğitim, sağlık ve güvenlik hizmetlerinde kalitenin artırılması

- Hedef 4.1: Eğitim kalitesini iyileştirmek için eğitim kurumlarında alt ve üst yapı standartlarını yükseltmek.
- Hedef 4.2: Vatandaşların ihtiyaç ve beklentilerine uygun ulaşılabilir ve kaliteli sağlık hizmeti verilmesini desteklemek.
- Hedef 4.3: Kullanım ömrünü tamamlamış kamu binalarının yerine deprem yönetmeliğine uygun binaların yapılarak kamu hizmetlerinde sağlıklı ve verimli hizmet sunulması.

#### Amaç 5: Kültür ve sanat faaliyetlerinin desteklenmesi ve turizmin yaygınlaştırılması

- Hedef 5.1: Kültür varlıklarının gelecek nesillere aktarılabilmesi için İl'in sahip olduğu kültür ve sanat değerlerinin korunmasını sağlamak, farkındalığı yükseltmek.

#### Amaç 6: İl genelinde sosyal dayanışmanın artırılması

- Hedef 6.1: Dezavantajlı grupları ekonomik ve sosyal yönden desteklemek.

#### Amaç 7: Kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi

- Hedef 7.1: Kurum bilgi yönetim sistemini ve güvenlik sistemini güçlendirmek.
- Hedef 7.2: İnsan kaynakları yönetim sistemini kurmak ve uygulamaya geçirmek.
- Hedef 7.3: Paydaşlarla ilişkileri güçlendirmek.

#### 4.4.4. Proje Fikrinin Ortaya Çıkışı

Limanın varlığı ile birlikte artan turist potansiyeli ile şehir ve çevresinde gelen yolculara yönelik barlar, restoranlar, alışveriş imkânı sunan dükkanlar gibi çarpan etkisi ile yerel ekonomide bir artış görülmektedir. Gemi seyahati öncesi, sonrası ya da uğrak yapıldığı sırada liman kenti ve çevresinde gezen yolcu ziyaretleri esnasında yaptıkları harcama ile liman kentinde ekonomik canlılık sağlamaktadır.

Ayrıca kruvaziyer gemilerin limana uğramasından kaynaklanan pilotaj, römorkaj, gemi personeli liman harcamaları, gemilerin ihtiyaçları doğrultusunda yakıt ve kumanya temini, gerekli durumlarda gemi denetimi, yolcuların şehir turu ve gezileri için otobüs ve taksi gibi yerel ulaşım araçlarının kullanımı, gemi işlemleri için yerel acenta kullanılması gibi olası gemi harcamaları da liman kentine katkı sağlamaktadır (Rodrigue ve Notteboom, 2012).

Kültür Turizm Bakanlığı'nın turizm sektörünün güçlendirilmesine yönelik stratejilerde yer alan "Ulaşım ve Altyapının Güçlendirilmesi" stratejisinde; Ülkemizin Deniz Turizminde Hak Ettiği Payı Alması başlığında Kruvaziyer Limanlar eylemi yer almaktadır. Bu eylemin açılımında Çanakkale Kruvaziyer Liman'ı da geçmektedir. Proje; bölgede Kültür Turizm Bakanlığı ve Çanakkale İl Özel İdaresinin stratejik hedefleri ve yönelimleri doğrultusunda ortaya çıkan projelerin; idari, ekonomik ve fiziksel koşullar dikkate alınarak birleştirilmesi sonucunda ortaya konmuştur.

Bu noktada hassasiyetle üzerinde durulan hususlar şu şekildedir:

- Çanakkale'nin mevcut kruvaziyer rotası üzerinde olması ve bunu avantaja çevirerek kendine düşen turizm payını almasını sağlamak.
- İlin geniş ölçekte turizm destinasyonlarına sahip olması bakımından kruvaziyer turistlerin gözde merkezlerinden biri olmasını sağlamak.
- Çanakkale'nin tanınırlığını arttırmak.
- Projenin gerçekleşmesi halinde tüm paydaşlara; kamu, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, yatırımcılar ve yöre halkına sağlanacak doğrudan ve dolaylı ekonomik etkilerini arttırmak.

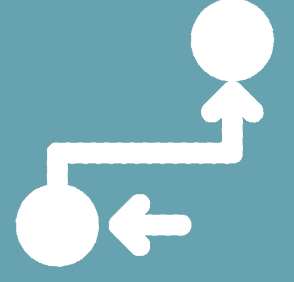


#### 4.4.5. Projeye İlgili Geçmişte Yapılmış Etüt, Araştırma ve Diğer Çalışmalar

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesi, başta Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı (2007-2013) olmak üzere, uzun süredir Çanakkale’de bulunan kamu kurumları ve sektör paydaşlarının gündemindedir. Çanakkale Valiliği konuyla ilgili çeşitli zamanlarda etkinlikler düzenlemiş, proje fikrini geliştirmiştir. Aynı zamanda Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası’nın da aylık sektör toplantılarında sık sık gündeme gelmiştir. Konuyla ilgili araştırmalar yapılmıştır. Ancak proje ile ilgili yapılmış etüt çalışmaları ve bilimsel araştırmalar bulunmamaktadır.

Fizibilite çalışmasının özel amaçlarında da yer aldığı üzere; fizibilite çalışması çıktıları, raporda belirlenen turizm talebi nitelikleri, gelecek projeksiyonu ve riskler, yerel ve bölgesel turizm verileri kruvaziyer liman projesi ile ilgili paydaşların kullanabileceği önemli bir kaynak olacaktır.





## 5. PROJENİN GEREKÇESİ

## 5. PROJENİN GEREKÇESİ

### 5.1. Ulusal ve Bölgesel Düzeyde Talep

#### Analizi

Turizm sektöründe, sektörel büyümeyi sağlayan ve talebi oluşturan en önemli etken bölgenin yeterli turizm altyapısına sahip olmasıdır. Talebin yoğun olduğu bölgelerde her yeni yatırım aynı zamanda talepteki büyümeyi de hızlandırmaktadır.

Turizm türlerinden olan deniz turizmi, ekonomik olarak ülke kaynaklarına yaptığı katkı ile ülkenin tanıtımında ve kültürlerin kaynaşmasında çok önemli bir görev üstlenmektedir. Deniz turizminin en önemli iki bileşeni kruvaziyer turizmi ve yat turizmidir.

Fizibilite raporuna konu olan kruvaziyer liman projesinin ulusal ve bölgesel düzeyde talep analizinde; temel girdi verileri olarak kabul edilen ve toplanması, değerlendirilmesi, yorumlanması Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, TÜİK, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı vb. kamu kurumlarının sorumluluğunda olan veriler kullanılmıştır. Mevcut durum ve gelecek yıllardaki sektörel ve bölgeler bazındaki büyümeler, kapasite kullanımı, nüfus artışı, yolcu, gemi trafiği, bölgeler bazında GSMH gibi veriler ne kadar sağlıklı ise fizibilite çalışması da o kadar sağlıklı olacaktır.

### 5.1.1. Talebi belirleyen temel nedenler ve göstergeler

Toplumsal açıdan turizm talebi, yeterli satın alma gücüne ve boş zamana sahip olan insanların turistik mal ve hizmetlerden, belirli bir piyasada belirli bir fiyata rasyonel ve irrasyonel sebeplerle belirli bir dönemde kendi yaşadıkları yer dışında satın alma isteğinde bulunmalarıdır. Bir ülke açısından turizm talebini ülke içi ve dışı olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Ülke içi turizm talebi; ülke vatandaşlarının kendi ülkelerinde turistik ihtiyaçlarını karşılamaları durumudur. Ülke dışı turizm talebi; vatandaşların ülkeleri dışında turistik ihtiyaçlarını karşılamaları sonucu oluşmaktadır.

Turizm talebini turist sayısı belirlemektedir. Ancak, turizmde talep turizme katılanlar ve gelecekte turizm faaliyetine katılacaklar açısından farklılıklar göstermektedir. Turizm faaliyetine katılanlar fiili talebi, gelecekte katılacak olanlar ise potansiyel talebi oluşturmaktadır. Ayrıca, turizm bölgelerinde yeterli turistik ürünün bulunmaması veya arzın yetersiz kalması nedeniyle tatmin edilemeyen talep ise gizli talep olarak değerlendirilmektedir. Gizli talep potansiyel talep anlamına da gelmektedir (Akyurt, 2008).

Turizm talebi, turizm pazarına yönelmiş ve satın alma gücüyle desteklenmiş seyahat ve tatil istemini anlatan bir taleptir. Seyahat ve tatil isteminde olup da, bunun için zaman, yasal, fiziksel, tıbbi vb. herhangi bir kısıtlılığı olmayan ve bu istemi gerçekleştirecek kadar ekonomik güce sahip olan her insan turizm talebine katkı sağlar. Turizm talebi, turizm faaliyetinin özelliğine göre her bölgede farklılık gösteren çekicilikler ile ortaya çıkmakta ve bu faaliyetler tanıtım, reklam ve diğer sosyal aktivitelerle sürekliliği sağlanmaktadır.

Ulusal ve bölgesel düzeyde talep analizinin temel girdileri; talebi belirleyen temel nedenler ve göstergelerdir. Rapora konu olan kruvaziyer turizmi deniz turizminin bir parçasıdır. Deniz turizminde noktasal talep tahmini yapılması mümkün değildir. Bunun ilk nedeni talebin bölgesel gelişimidir.

Kruvaziyer turizmde talebi belirleyen iki önemli unsurdan ilki, bölgenin sahip olduğu turizm cazibe merkezlerinin sayısı ve hedef kitleye uygunluğudur. Zira kruvaziyer turizmi her ne kadar gemi odaklı görünse de aslında pazarlamaya konu olan turizm ürünü geminin, ziyaret ettiği ülkelerdeki ören yerleri, tarihi ve doğal güzellikleri, kültürel zenginlikleri, alışveriş imkanları ve turistik değere sahip alanları odaklıdır. Gemiler ancak uğradıkları limanlarda sattıkları turlar ile işletmecilik faaliyetlerini sürdürebilmektedir. Kruvaziyer turizmde talebi belirleyen ikinci husus ise gemi hatlarının stratejik kararlarıdır. Az sayıda gemi sahibi işletmeci pazarın tamamını kontrol altında tutmaktadır.

Bu kapsamda Çanakkale kruvaziyer limanı projesi için talebi belirleyen temel nedenler ve göstergeler: Kruvaziyer turizmi, dünyada kruvaziyer turizmi, Türkiye’de kruvaziyer turizmi ana başlıkları altında açıklanmıştır.

## Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer turizmi, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır. Kruvaziyer turizmde; liman ziyaretleri ve limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler söz konusudur. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıkla yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Ancak, kruvaziyer turizminin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır. Gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olan kruvaziyer turizmi, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kruvaziyer gemi seyahati belirli ana limanlardan başlamaktadır. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünün diğer bileşenleridir.

Kruvaziyer turizmi kavramı kısaca; deniz taşımacılığı, yolculuk, turizm ve serbest zaman dinlencesi karşımı ile (Wild ve Dearing, 2000), yolcuların, bir seyahat programı ve gemi servisleri için ücret ödedikleri; en az 100 kişi ve en az bir geceyi gemide geçirdikleri serbest zaman dinlencesi olarak açıklanmaktadır (Lekakou ve Pallis, 2004). Bir başka tanımda kruvaziyer turizmi; ulaşım ve konukseverlik aktivitelerinin karşımı olan nadide bir serbest zaman dinlencesi olarak tanımlanmaktadır (UNWTO, 2010).

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (Cruise Lines International Association, CLIA)'ne göre kruvaziyer gemileri; "Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir." Bu tanıma göre yük taşıyan gemilerle kısa mesafeli tur yapan operatörler, feribotlar ve teknelerin kapsam dışı tutulduğu görülmektedir. Mesela Yunan adaları arasında veya Yunan adalarıyla Türkiye limanları arasında günlük yolcu taşıyan ya da kısa tur yapan teknelerin ya da feribotların, kruvaziyer turizme dâhil olması mümkün değildir.

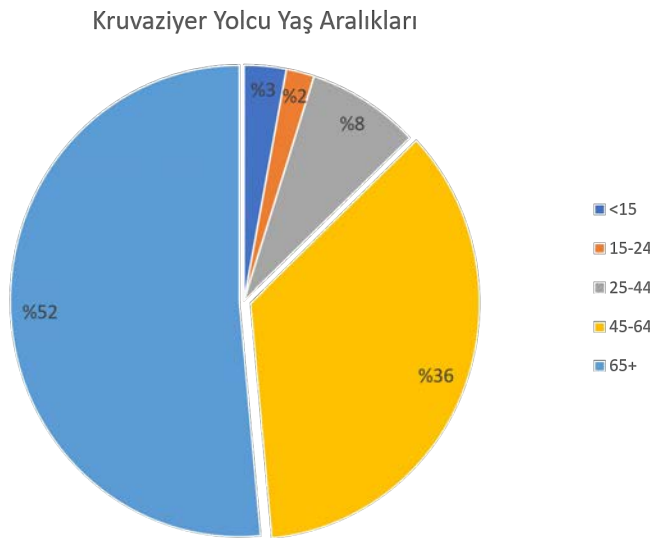
Kruvaziyer turizmi uygun liman özellikleri, limanların kruvaziyer yolcularına sundukları doğal ve tarihi cazibe merkezleri ile eğlenceli ve farklı gemi aktivitelerinin özel birleşiminden oluşan özel bir endüstridir. Kruvaziyer sistemin en temel bileşeni müşterilerine sunduğu ve yolculuğun seçilmesini etkileyen en önemli özelliği olan seyahat programıdır. Kruvaziyer işletmelerin müşterileri için özenle hazırladıkları bu seyahat programları uğrak yapılacak limanlardan ve bu limanların yolcuların ilgisini çekecek kültürel, tarihi ve doğal cazibe merkezleri yanında şehrin alışveriş imkanları ve eğlence kültürü gibi çeşitli seçim kriterlerinden oluşmaktadır (Bagis ve Dooms, 2014).

Gemiler ya da gemilerin uğrak yaptıkları destinasyonlar seyahat programı oluşturmada başlıca rolü üstlenirken; kruvaziyer yolcularının tecrübelerini zenginleştiren, yolcuların yerel kültürü, tarihi ve yaşam biçimlerini öğrenmelerine fırsat sağlayan yerler cazibe noktaları olarak görülmektedirler (Marusic vd., 2012).

Kruvaziyer endüstrisi dünya pazarlarına sağladığı hizmet ürünü olan liman uğrakları ile şüphesiz ki küresel, politik ve ekonomik değişikliklerden önemli derecede etkilenmektedir (Bagis ve Dooms, 2014).

Kruvaziyer turistik ürününü çekici kılan bazı unsurlardan söz etmek mümkündür. Yolculuk sırasında, diğer seyahatlerde normal olarak karşılaşılan yolculuk güçlükleri, deniz gezilerinde yoktur. Bütün tatil boyunca, hareket eden bir evde oturulurken, önceden seçilmiş bir limandan diğerine uğramak mümkündür. Ayrıca gemide büyük bir konfor vardır. Deniz turlarında, istenilen iklim ve çevrelere seyahat edilebilir. Yolculuk süresince çeşitli eğlence ve aktivitelerle, gemide iyi bir zaman geçirilmesi sağlanmaktadır (Toskay, 1983). Kruvaziyer gemilerde sağlanan nitelik ve konfor yükselişi, bu alanda potansiyel talebi yukarı çekebilmektedir. Diğer yandan, kruvaziyer turizm ürünü talebinde, denizi ve denizde gemi seyahatini sevmek, belki de ön koşuldur. İlk kez bir kruvaziyer tura katılan bir turist, gemi ile seyahatten hoşlanmaması durumunda, gemideki konfor, eğlence ve diğer imkanlar ne olursa olsun, tekrarı beklenemeyebilir. Aynı durum, gemi seyahatinden hoşlanan bir insan için, sürekli bir talebe dönüşebilmektedir (İncekara ve Yılmaz, 1995).

Yapılan araştırmalara göre kruvaziyer turistik ürün talep eden kitlenin; yaşlı, zengin, gemi seyahatini diğer turizm türlerine tercih eden insanlardan oluştuğu yönündeki temel tespit büyük ağırlıkla sürmektedir. Ancak, son yıllarda yapılan araştırmalar, kruvaziyer turizm ürünü talep eden insanların vasıflarında geleceğe dönük olarak değişimler beklendiğini ortaya koymaktadır.

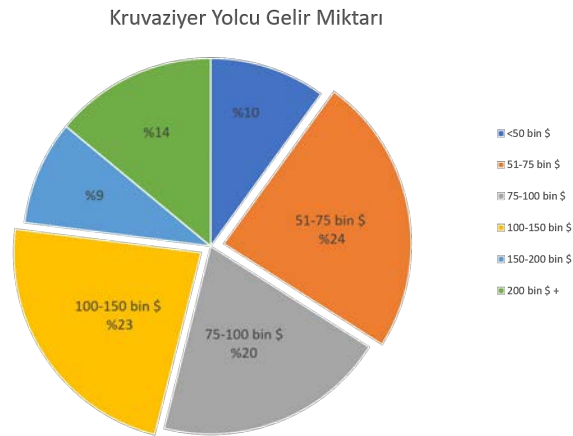


Grafik 3. 2017 Yılı Yaş Aralıklarına Göre Dünya Kruvaziyer Yolcu Oranları (MedCruise, 2019)

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliđi (CLIA)'nin yaptırdığı bir araştırmaya göre, mevcut kruvaziyer turistler içinde kadınların oranı yüzde 53-54 iken, kruvaziyer tur alması beklenenlerin içinde erkeklerin oranı yüzde 51 ve 54'e çıkmaktadır. Yapılan araştırmada, mevcut kruvaziyer tur almış turistlerin yař ortalaması 49-50 iken, bu sektöre katılması beklenenlerin ortalama yaşları 43-45'e dūřmektedir. Kruvaziyer endüstri müşterilerinin yüzde 74- 75'i evlilerden oluşmaktadır. Aynı birliğin (CLIA) 2020 kruvaziyer turizm trendleri verilerinde ise; X kuşağının %66'sından fazlası ve Y kuşağının %71'inden fazlasının, iki yıl öncesine kıyasla kruvaziyer gemi yolculuğu konusunda daha olumlu bir tutum sergilediği belirtilmektedir.

Dünyada kruvaziyer yolcuların gelir düzeyleri 2017 yılında yapılan analizler sonucunda yolcuların %67'sini 51-150 bin \$ bandında kazancı olanlar oluşturmaktadır.

Grafik 4. 2017 Yılı Gelir Aralıklarına Göre Kruvaziyer Yolcu Oranları (MedCruise, 2019)



Eđitim durumu ağısından, mevcut kruvaziyer turistlerin yaklaşık yüzde 52'si kolej ve daha yüksek eğitimi turistlerden oluşmaktadır. Bu oranın gelecekte bir miktar dūřmesi beklenmektedir. Kruvaziyer talebinin yöneldiği kruvaziyer tur sürelerinin gelişiminin incelenmesi sonucu ortaya, 2-5 günlük turların gittikçe daha fazla talep edildiği çıkmaktadır. 2-5 günlük turların toplamdaki payı yüzde 31,4'e yükselirken, 6 -8 günlük turların oranının yüzde 3.6'lık gerileme ile yüzde 55.5 olduğu anlaşılmaktadır. Kısacası kruvaziyer tur talebi daha çok kısa turlara kaymaya başlamıştır. Talebin kısa turlara kaymasının, Türk kruvaziyer turizm sektörü ağısından, çok endişe edilebilecek bir durum olmadığı belirtilebilir. Kısa turların, özellikle Avrupa pazarında Akdeniz bölgesine ve bu arada Türkiye'ye yöneltilebileceğini ileri sürmek mümkündür. "Avrupalı turistlerin büyük bir kısmı Pasifik ve Uzak Dođu ülkelerini ve uzun süreli seyahatleri tercih etmektedir. Fakat kısa süreli tatiller için Akdeniz ülkeleri hala cazip destinasyonlardır" (Güzel, 2006).



Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği kruvaziyer turizminin bu kadar cazip olmasının nedenleri ise Şu Şekilde sıralamıŐtır:

- Bir kruvaziyer gemi, insanların bir tatilde isteyebileceği hemen hemen her Őeyi sunmaktadır: aŐk macerası, heyecan, dinlenme, macera, kaŐıŐ, keşfetme, uygun fiyat ve daha fazlasıdır. Bütün bunlara, istenildiği ölçüde zahmetsizce ulaŐılabilmektedir.
- Yapılan güncel bir anket kruvaziyer gemi ile tatile çıkanların tatillerini “tahminlerinin ötesinde iyi” ve “çok iyi” bulduklarını ortaya çıkardı. Aynı zamanda, kruvaziyer gemi yolcularının büyük çoğunluğu yolculuklarında kendilerini mutlu eden Őeylerin başında Őunları sıralıyorlar “geminin konforu” “kendilerine iyi davranılması” ve “pek çok yeri ziyaret etme fırsatının olması”
- Kruvaziyer turizmi fiyat/satın alınan değer oranı aÇısından diğer tatil türlerine oranla daha uygundur. Denizde yapılan tatilde barınma, harika yemekler, eğlence, birinci sınıf hizmet ve diğer lüks seğerenekler fiyata dahil olmaktadır.
- Her yıl kruvaziyer gemilerle yolculuğa çıkanların yaklaşık %40-45 ini ilk kez katılanlar oluŐturuyor.
- ABD’deki kruvaziyer turizm yolcuları genelde evli, yıllık geliri yaklaşık 100.000 dolar, yüksek eğitim almış ve bir işte çalışan kişiler. Genelde iki kişi birlikte ortalama 6,2 gün gemide kalıyorlar ve bu süre içerisinde kendilerine kişi başı 1,650 ABD doları bir maliyet çıkıyor. Bu fiyata hava transferleri dahil değil.
- İster ilk kez kruvaziyer yolcusu olanlar olsun, isterse düzenli olarak bu seyahate çıkan müşteriler olsun, kruvaziyer turizmini tercih edenler bir kruvaziyer tatilinin en iyi yönlerini istediklerini istedikleri kadar çok ya da az yapma özgürlüğu, eğlence ve hesaplı fiyat olarak gösteriyorlar.
- Günümüzün lüks kruvaziyer gemilerinde tam teŐekküllü SPA merkezlerinden sağlık kulübüne, özel restoran ve gurme seğereneklerinden profesyonel çocuk kulüplerine; spor etkinliklerinde golften dağcılığa kadar ve internet merkezleri de dahil olmak üzere her yaŐta ve zevkte yolcuya hitap eden seğerenekler bulunuyor.
- Günümüzün kruvaziyer gemileri gerek ana makine gerekse pervane sistemlerinde; atıkların değerlendirilmesinde ve haberleŐmede en son teknolojik yenilikleri kullandıklarından çevreye daha duyarlı, daha güvenli ve daha kullanıŐlı gemiler olarak öne çıkmaktadır.

- Kruvaziyer seyahati yolculara güvenli ve konforlu bir şekilde dünyanın en uzak ve bazen de vahşi bölgelerine, tarihi değerdeki şehirlere; göz kamaştırıcı adalara ulaşma olanağını vermektedir.
- Kruvaziyer endüstrisi eğitime ve seyahat acentelerine desteğe yaptığı yatırım sonucunda tüketicilere kendi kişisel yaşam tarzlarına, zevklerine ve bütçelerine uygun seçimi yapmalarını sağlayacak profesyonel destek sunuyor.

## Dünyada Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer turizmi dünya turizm endüstrisi içerisinde popüler ve hızlı büyüyen bir sektördür. Kruvaziyer turizmine olan talep gemileri etkilemiş, büyüyen gemiler de kruvaziyer limanlarına olan talebi arttırmıştır. Dünya çapında 1990 ve 2018 yılları arasında yolcu sayısı 4.4 milyondan 28,04 milyona ulaşmıştır.

İlk kez 1831 yılında İtalya'dan yola çıkıp İzmir'i de kapsayan bir Akdeniz turu ile başlayan kruvaziyer turizmi Akdeniz Kruvaziyer Limanlar Birliği (Medcruise) verilerine göre 2018 yılı sonunda 28,04 milyon yolcu ve 12.730 gemi seferi hacmine ulaşan ve her geçen gün hızla büyüyen bir turizm çeşidi olmuştur. 2019 yılı sonunda dünya genelinde 30 milyon yolcu bu turizm çeşidini tercih etmiştir ve bu turistlerin tercih ettiği limanlar arasında Türkiye limanları da yer almaktadır.

Kruvaziyer turizm pazarında esas büyük gelişme 1930 yılından itibaren kruvaziyer gemi seferlerine devlet desteği sağlayan Almanya sayesinde olmuştur. Kruvaziyer seferlere yoğun katılım sağlayabilmek için Alman devlet adamları "Eğlen, güç kazan" (Kraft durch Freude- Strenght) sloganını kullanarak bu turizm segmentine destek olmuşlardır. Bu sayede kruvaziyer turizm çok büyük bir gelişme göstermiştir. Daha sonra II. Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde, Yunan armatörler, Ege Denizi'nde kruvaziyer seferleri başlatmışlardır. Kruvaziyer gemi işletmecileri stratejilerini; Amerika Birleşik Devletleri vatandaşlarında gelişen gezme, görme, dinlenme isteğini baz alarak, kruvaziyer turizm doğrultusunda yönlendirmede çok başarılı olmuşlardır. Özellikle Semiramis adlı gemi ile gerçekleştirilen bu seferler büyük ilgi görmüştür (Kadioğlu & Güler, 1998).

Kruvaziyer turizm bir kitle turizmi sayılmasa da 1950'li yıllardan itibaren, genel olarak turizm hareketlerine katılımın yoğunlaşmasından dolayı modern kruvaziyer turizmin başlangıcı sayılabilir. 1900'lü yılların başından itibaren İngiliz, Alman, Amerikan ve Fransız şirketleri Avrupa ile Amerika kıtası arasında lüks yolcu gemileriyle en hızlı ulaşımı sağlama yarışına girişmişlerdir.

Hızın kesilmesi II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ile meydana gelmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında yolcu gemileri yeniden eski popülaritesini yakalamıştır. Bu dönemde ABD'nin United States transatlantiği 1952 yılında hizmete girmiştir ve İngiltere'nin ünlü Queen Elizabeth II transatlantiği de en ünlü transatlantikler arasında yerini almıştır.

Diğer taraftan, 1950li yıllarda kıtalar arası hava taşımacılığının ön plana çıkmasıyla Atlantik'te yolcu taşımacılığına yönelik düzenlenmiş gemiler iş yapamaz hale gelmişlerdir. Havayolu taşımacılığındaki gelişmeler 1960'lı yıllardan itibaren deniz yolculuğunu yolcu ulaşımından çok bir dinlenme/ eğlenme ve turizmin kelime anlamının "başladığı yere dönmek" olmasından hareketle gerçek bir "turizm faaliyeti" haline getirmiştir (KUTO, 2016). "Kruvaziyer Turizmi" diyebileceğimiz etkinlik de aslında dünyada 1960'lı yıllardan itibaren başlamış ve asıl popülaritesini bu dönemden itibaren yakalamıştır.

Kruvaziyer gemilerde görülen patlama; 1990'lı yıllarda da devam etmiştir. Bu yıllarda kruvaziyer gemiler artık yüzen dev eğlence merkezleri haline gelmiştir. Bu durum karşısında gemi şirketleri yeni bir pazar oluşturmak zorunda kalmış ve gemilerin, gezi, tatil amaçlı kullanılması fikrinin gelişmesiyle kruvaziyer turları doğmuştur (KUTO, 2016).

Son yıllarda küresel çapta kruvaziyer turizm sektöründeki gelişmeler incelediğinde ise kruvaziyer turizmin geleneksel turizm türlerinin aksine hızlı büyüme evresinde olan bir alan olduğu görülmektedir. CLIA'nın açıkladığı "the State of the Cruise Industry Outlook 2017"e göre; küresel çapta kruvaziyer seyahat ve turizmi mevcut hızında istikrarlı bir şekilde büyümeye devam etmektedir. Dünya denizlerinde mevcutta 400'e yakın gemi bulunmaktadır. Önümüzdeki beş yıl içinde 83 yeni gemi siparişi verilmiş durumdadır. Yaşlı ve emekli turizmi olarak başlayan kruvaziyer turizmi artık çok çeşitlenmiş ve ailelerin yanı sıra yalnız seyahat eden önemli bir kitle de bu turizm çeşidini tercih etmeye başlamıştır. İstatistikî verilere göre %13'ü Akdeniz sularında hizmet veren küresel kruvaziyer gemiler Akdeniz kıyılarını en cazibeli 10 kruvaziyer destinasyonu arasına sokmaktadır (Florida Caribbean Cruise Association, 2009). Aynı zamanda, son dönemde Karayipler pazarının doygunluğa ulaşmış olması kruvaziyer gemi turlarının rotalarını değiştirerek bazı gemilerini yeni rotalara yönlendirmesiyle, Avrupa ve Akdeniz çanağındaki liman kentlerinin daha hızlı büyüyen bir segment oluşturmasına katkı yapmıştır (Veronneau & Roy, 2009).



Harita 2. Dünyada Bulunan Kruzaziyer Limanlar

Dünyada Cruise destinasyonları “ocean cruise” ve “river cruise” olarak ikiye ayrılmaktadır. “Ocean cruise” bölgesi 12 ana başlık altında toplanmıştır (Kruzaziyer Sektör Raporu, 2013).

Tablo 7. “Ocean Cruise” Bölgeleri ve Alt Bölgeleri

1. Akdeniz	2. Kuzey Avrupa	3. Karayipler
Doğu Akdeniz	Kuzey Avrupa	Doğu Karayipler
Batı Akdeniz	Baltık	Güney Karayipler
	Norveç Fiyordları	Batı Karayipler
4. Atlantik Adaları	5. Alaska Bölgesi	6. İngiltere Adaları
7. Arap Körfezi	8. Antartika	9. Asya
10. Havai	11. Bermuda	12. Avustralya / Yeni Zelanda

River cruise olarak seçilen destinasyonlar ise; Avrupa’daki Ren, Sen ve Tuna nehirleri, Güney Amerika’da Amazon, Kuzey Amerika’da Missisipi, Afrika’da Nil nehirlerinde yapılan geziler olarak bilinmektedir.

2019 yılında Dünya’da kruzaziyer gemi ile seyahat eden yolcu sayısı, büyük çoğunluğu Kuzey Amerikalı turistler (%54,5) olmakla birlikte, 30 milyon kişiye ulaşırken 2020 yılında bu rakamın 32 milyona yükselmesi beklenmektedir (CLIA, 2020).

Tablo 8. 2019 Yılı Bölgelere Göre Dünya Kruzaziyer Turizm Yolcu Talebinin Yüzdesi

Kuzey Amerika	%54,5
Avrupa	%26,0
Asya	%9,2
Güney Amerika	%3,5
Avustralya - Yeni Zelanda	%5,2
Orta Doğu/ Afrika	%1,6

Kuzey Amerika/Karayıpler ve Akdeniz destinasyonları ılıman iklim ve ilginç liman alternatifleri ile kruvaziyer hatlar için uygun seyahat programları alternatifleri olarak yer almaktadırlar. Ancak Karayıpler denildiğinde akıllara ilk gelen güneş-kum-deniz üçlüsü yanında Akdeniz limanları daha çok tarihi, kültürel ve doğal liman alternatifleri ile yolculara hitap etmektedir. Özellikle Doğu Akdeniz limanları eşsiz doğası ve kültürel mirasları ile kruvaziyer yolcular için ilginç cazibe merkezleridir (Bagis ve Dooms, 2014; Rodrigue ve Notteboom, 2012).

Küresel kruvaziyer liman sistemi, yüksek düzeyde bölgesel konsantrasyonun yanı sıra liman ziyaretlerinin kümelenmesi ile olmaktadır. Gözlemlenen hedef bölgelerin, 3 ila 5 liman çağırın 7 günlük yolculukların operasyonel özelliklerine uygun olarak Karayıpler ve Akdeniz çevresindeki liman ziyaretlerinin belirginliği öne çıkmaktadır. Diğer önemli faaliyet kümeleri ABD Kuzeydoğu ve Atlantik Kanada, Alaska, Hawaii, Hansa limanları ve Norveç sahili ile ilgilidir. 2012 itibariyle, Doğu ve Güneydoğu Asya'da sınırlı seyir faaliyetleri başlamıştır ve o zamandan beri Doğu Asya, sektör için en önemli bir büyüme pazarı olmuştur.

Uluslararası kruvaziyer sektörü 60 yılı aşkın bir zamandır Kuzey Amerika ve Avrupa'da varlığını sürdürürken, 25 yıldan fazla bir süredir dinamik bir büyüme içinde bulunmaktadır. Küresel seyahat endüstrisi içinde kruvaziyer turizmi en hızlı gelişen sektör olarak tanımlanmaktadır. Rapor kapsamında Amerika, Asya, Avrupa ve Akdeniz bölgesindeki gelişmeler dört başlık altında incelenmiştir.

## Amerika Bölgesinde Gelişmeler

Dünya'da 1990'dan beri yaklaşık 200 milyon yolcu Kuzey Amerika'ya kruvaziyer gemiler ile seyahat etmiştir. Kuzey Amerika'da son 30 yılda, yıllık ortalama %7,6 büyüyen kruvaziyer yolcu sayısının yarısını orta yaş grubu oluşturmaktadır. Yapılan bir araştırmada kruvaziyer yolcuların ortalama yaşı 50 ve bir yıllık geliri 114.000 dolar olarak belirlenmiş ve yolculuk yapanların %86'sının gelecek 3 yıl içinde tekrar kruvaziyer yolculuğuna çıktığı sonucuna varılmıştır. Bu bölgede 2011 yılında %4,8'lik büyüme gösteren kruvaziyer sektörünün Kuzey Amerika'ya doğrudan etkisi, 18,88 milyar dolarlık büyüklüğe ulaşmıştır.

2018 yılı verileri incelediğinde ise Amerika bölgesinden 15 milyonu aşkın yolcunun kruvaziyer gemilerle seyahate çıktığı görülmektedir. U.S & Karayıpler bölgesi 13.130.500 kişi ile ilk sırada yer almaktadır.

Alt Bölge	Kruvaziyer Yolcu Sayısı
U.S & Karayıpler	13.130.500
Kanada	824.700
Meksika	213.700
Güney Amerika	910.000
<b>Toplam</b>	<b>15.078.900</b>

Tablo 9. 2018 Yılı Amerika Bölgesi Kruvaziyer Turizm Yolcu Talebi

Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği tarafından yaptırılan bir araştırma; gelecek üç yıl içerisinde muhtemelen 30 milyon Amerikalının kruvaziyer gemilerle seyahate çıkacağını ortaya çıkarmıştır.

### Asya Bölgesindeki Gelişmeler

Uzakdoğu'da her geöen yıl kruvaziyer gemilere olan ilgi artmakta; Japonya, Malezya, Hindistan, Kore, Tayvan ve Çin kendi kruvaziyer gemilerine sahiptir. Japon Mitsui ve NYK firmalarının 20 yılı aşkın süredir kruvaziyer gemi işlettikleri bilinmektedir. Fakat Japon kruvaziyer pazarında durağanlık içinde olduğu ve bu durağanlığın ancak Carnival grubun "Carnival Japon" adıyla yeni açmış olduğu şube sayesinde aşılabileceği beklenmektedir. Zira Carnival grubunun 77,441 grostonluk Sun Pride gemisini Kobe ve Yokohama limanlarını ana liman ilan etmek suretiyle Uzak doğu hattında çalıştıracağı ilan edilmiştir (ISL Rapor, 2012).

Çin'in başını çektiği Asya bölgesinin önümüzdeki 20 yıl boyunca dünya turizminin ana oyuncusu olacağı düşünöldüğünde; kruvaziyer sektörü için de önemli bir kaynak olabileceği gözlemlenmiştir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014; FCCA, 2015).

### Avrupa Bölgesindeki Gelişmeler

Bugünkü kruvaziyer endüstrisi kısa (3-4 gün), uzun (15 gün ve fazlası) kruvaziyer imkânlarıyla birçok ölle ve kentlerini gezme olanağını vermektedir. 2013 yılında dünya kruvaziyer pazarı içinde %48 pazar payı olan 'Carnival Corporation' ve %24 pazar payı olan 'Royal Caribbean Cruises Ltd.' tarafından sunulan Avrupa limanlarından ıkışlı Akdeniz paketlerinin sayısı önemli ölçüde artmıştır. Bu trend, Amerikan pazarındaki yavaş büyüme ile birlikte Karayip turlarına olan talebin belli bir doygunluğa ulaşmasından kaynaklanmaktadır (Bircan, 2014).

Son yıllarda Avrupa'daki kruvaziyer gemilerde artış Amerika'da yaşanan artışı geömiş ve bu sebeple Amerikalı kruvaziyer gemi işletmecileri yeni gemilerini Avrupa destinasyonlarına çekmişlerdir. Bu adımlardan sonra, 250 Avrupa limanında kruvaziyer yolcu gemi personelleri toplam 3,5 milyar dolar harcama yapmışlardır.

Tablo 10. 2018 Yılı Avrupa Bölgesi Kruvaziyer Turizm Yolcu Talebi

Alt Bölge	Kruvaziyer Yolcu Sayısı
Benelüks Devletleri	190.500
Fransa	728.000
Almanya	2.080.100
İtalya	910.000
İskandinavya	366.700
İspanya-Portekiz	520.000
Birleşik Krallık	1.969.800
<b>Toplam</b>	<b>6.765.100</b>



## Akdeniz Bölgesindeki Gelişmeler

Akdeniz pazarı genel olarak Batı Akdeniz (Malta dahil) ve Doğu Akdeniz olarak iki segmente ayrılmaktadır. Yunan Adaları ve Türkiye'yi içeren Doğu Akdeniz pazarı, pazardaki diğer tüm uluslararası destinasyonlara kıyasla en hızlı büyüyen destinasyondur. 2010'da elde ettiği %19'luk pazar payı ile yılın en popüler kruvaziyer destinasyonu olarak sınıflandırılmıştır. 2014 yılında Akdeniz pazarında faaliyet gösteren yaklaşık 50 kruvaziyer gemi işletmecisi firma mevcut bulunmaktadır.

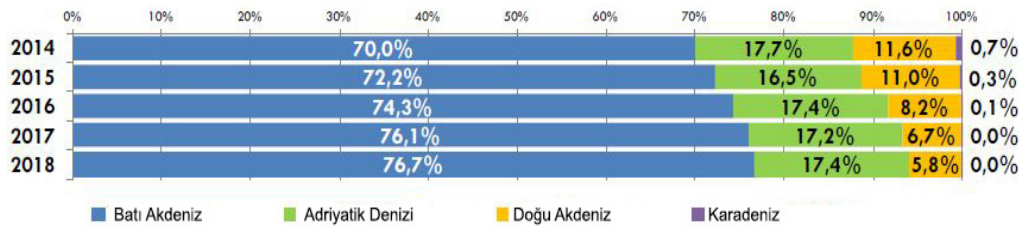
Akdeniz limanlarına gelen gemiler 2008 yılında sefer başına ortalama 1428 yolcu getirmiş iken 2009 yılında bu sayı 1625'e 2010'da 1729'a ulaşmıştır. En çok yolcu ağırlayan limanlar ise Barselona, Roma (Chivitavecchia) ve Venedik limanları olmuştur (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014; FCCA, 2015).

## Akdeniz ve Avrupa Bölgesindeki İstatistikler

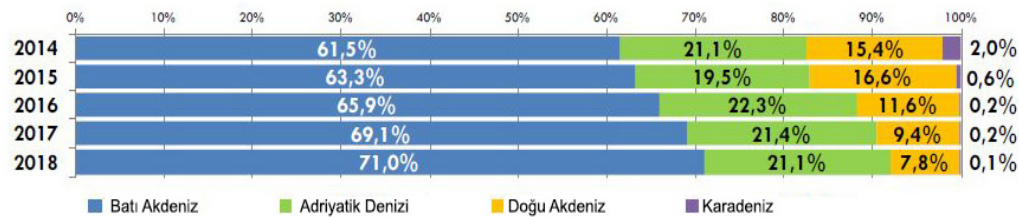


Harita 3. Akdeniz ve Avrupa Bölgesinde Bulunan Kruvaziyer Limanlar

2014-2018 yılları arasında seyahat edilen bölgeler arasında Batı Akdeniz'in %70'lik oranla başlayıp, yıllar geçtikçe arttığı görülmektedir. Bu oran aynı yıllar arası gemi ziyaret yüzdeleri ile doğru orantılıdır.



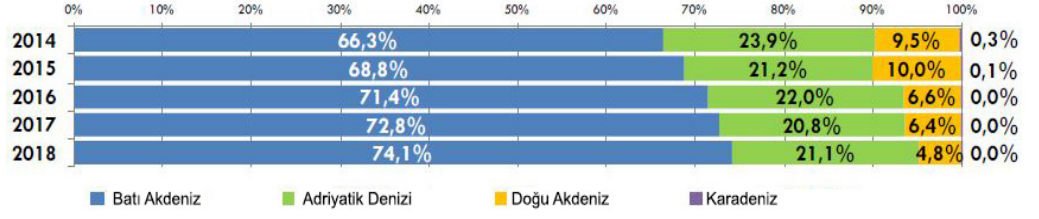
Grafik 5. 2014-2018 Yılları Seyahat Edilen Bölgelere Göre Kruvaziyer Yolcu Sayısı Yüzdeleri



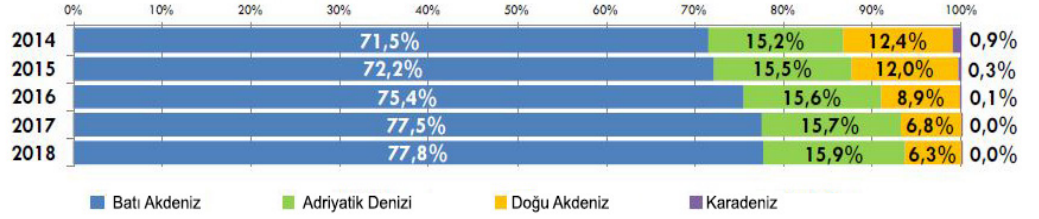
Grafik 6. 2014-2018 Yılları Seyahat Edilen Bölgelere Göre Kruvaziyer Gemi Ziyareti Yüzdeleri

2014-2018 yılları bölgelere göre kruvaziyer gelen/giden ve transit yolcu yüzdeleri incelendiğinde; Batı Akdeniz bölgesinin en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. Batı Akdeniz'i İtalya Yarımadası ve Balkan Yarımadası arasında kalmış, Akdeniz'in bir kolu olan Adriyatik Deniz'i takip etmektedir.

Grafik 7. 2014-2018 Yılları Bölgelere Göre Kruvaziyer Gelen/Giden Yolcu Yüzdeleri



Grafik 8. 2014-2018 Yılları Bölgelere Göre Kruvaziyer Transit Yolcu Yüzdeleri



## Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi

Türkiye son yıllarda turizm sektöründe öncü atılımlar yapan ve ciddi gelişme kaydeden ülkelerin başında gelmektedir. 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu ile turizm sektörü ile ilgili yatırımlar arttırılmış ve Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısında da sürekli bir artış gözlemlenmiştir. 1990'lı yılların başından bu yana turizm sektörü; hem ziyaretçi ve konaklama olanaklarını arttırmış, hem de turizm ürününü çeşitlendirmiştir. Bu çeşitlilikler şunlardır:

- Kitle turizmi (deniz, kış, kentsel turizm/yurt dışı örnekler – Londra, Paris, Prag, Viyana gibi).
- Kitle turizminin etkisi ile gelişen yarı kitlesel yarı alternatif turizm (kültür/ arkeoloji, bazı özel turizm türleri – rafting, yamaç paraşütü vb.).
- Alternatif turizm (doğa tanıtım, eko-turizm, çiftlik/tarım, sağlık/termal, etnografik).
- Deniz (yat ve kruvaziyer) turizmi.

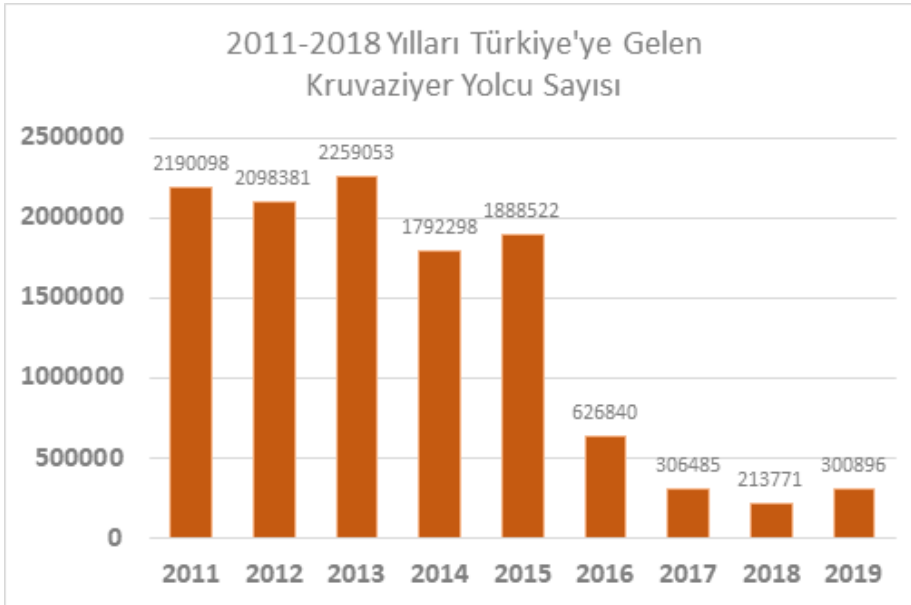
Türkiye en büyük başarıyı kitle turizminde elde etmiştir. Konaklama tesisleri ile oda ve yatak sayılarındaki artış bu hipotezi kanıtlamaktadır. Bu tesisler deniz, kum ve güneş olarak simgeleştirilen Güney Ege ve Batı Akdeniz Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır (Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, 2010).



Türkiye’de kruvaziyer gemi işletmeciliğinin başlangıcı 2. Dünya Savaşı’nın sonrasına rastlamaktadır. Bu dönemde “Ege” adlı uzun yol yolcu gemisi, Türkiye’de kruvaziyer sefer amacıyla hizmet veren ilk yolcu gemisi olmuştur. Daha sonra ABD’den alınan “Ankara”, “Tarsus”, “Adana”, “İstanbul”, “Ordu”, “Trabzon” ve “Giresun” adı verilen gemilerle kruvaziyer yolcu taşımacılığı sürdürülmüştür.

İtalya’da 1950 yılında inşa edilen “Samsun” ve “İskenderun” isimli gemiler de kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında Akdeniz’in çeşitli limanları arasında birçok sefer yapmışlardır (Üçışık ve Kadioğlu, 2001). Ancak Türkiye’de gerçek anlamda bir kruvaziyer gemi işletmeciliği söz konusu değildir. Çünkü Türkiye’de deniz yolculuklarında kullanılan gemiler, diğer ülkelerle karşılaştırıldığında düşük tasarım standartlarına sahiptirler. Dünya standartlarında üretilen gemiler karşısında, Türk gemilerinin pek bir rekabet şansı bulunmamaktadır (Kadioğlu, 2007).

Türkiye sahip olduğu konum itibari ile Doğu Akdeniz pazarında çok önemli bir yere sahiptir. Turistik özelliklerdeki şehir cazibe merkezleri, antik zamanlardan günümüze taşıdığı tarihi güzellikleri ve coğrafi özelliklerinin getirdiği doğal güzellikleri ile kruvaziyer yolcularının ilgisini her daim çekmektedir.



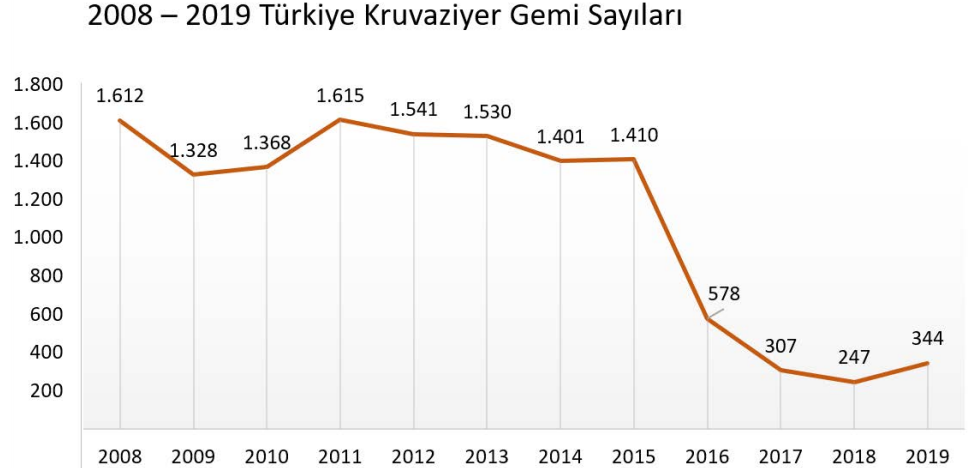
Grafik 9. 2011-2018 Yılları Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı

2013'te 2,2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014'te dünyada yaşanan ekonomik kriz ve Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi sebebiyle 1,8 milyon civarında turist sayısına düşmüştür.

2014 yılına kadar başarılı bir ivme kazanan kruvaziyer turizm; bölge, ülke ve kentte yaşanan olaylar nedeniyle 2016 yılında o zamana kadar ki en düşük değere düşmüştür. 2016-2019 yılları arası ise dalgalı şekilde devam etmiştir.

2011-2018 yılları arası Türkiye'ye gelen gemi sayısı ise yolcu sayısı ile doğru orantılı bir çizgi sergilemektedir.

Grafik 10. 2011-2018 Yılları Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı



### Türkiye Kruvaziyer Limanları

Türkiye kruvaziyer limanlarını açıklamaya geçmeden önce “kruvaziyer limanı” kavramının açıklanması, limanların daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacaktır. Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair yönetmelikte Kruvaziyer Limanı şöyle tanımlanmaktadır: Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yaşamasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limandır.

Tabloda Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı 2020 verilerine göre 2011-2019 yılları arasında Türkiye'de “Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi” yanaşan limanlar ve toplam kruvaziyer yolcu sayısı yer almaktadır.

Tablo incelendiğinde Türkiye'de kruvaziyer tipi yolcu gemilerinin yanaştığı 27 tane liman olduğu görülmektedir. 2019 yıl sonu verilerini incelendiğinde ise 11 limana gemi uğradığı sonucuna varılmaktadır. Bu limanlar gelen yolcu sayısına göre sırasıyla: Kuşadası, Çeşme, Marmaris, Alanya, İstanbul, Bodrum, Çanakkale, Göcek, Dikili, Finike ve Yalova'dır.

Liman	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Alanya	22.324	25.743	57.373	18.556	22.332	9.271	12.190	3.023	15.406
Anamur	351	63	0	0	0	0	0	0	0
Antalya	127.250	159.374	165.394	175.778	168.538	45.979	40.301	7.656	0
Bartın	208	882	2.071	2.824	954	171	103	0	0
Bodrum	45.961	52.114	28.271	32.670	61.793	61.300	31.641	24.263	6.219
Bozcaada	0	0	0	0	14.970	1.336	0	0	0
Çanakkale	4.371	6.337	8.126	9.853	22.437	6.394	848	22	2819
Çeşme	89	4.302	62.741	62.115	40.772	56.932	65.836	51.054	49.453
Dikili	17.281	4.574	7.565	7.796	8.317	3.998	99	103	776
Fethiye	1.975	1.752	1.067	1.938	2.630	338	0	273	0
Finike	0	0	0	0	0	0	0	0	598
Göcek	1.216	1.038	252	380	883	162	538	162	1.078
Güllük	1.692	966	115	83	347	323	640	0	0
İskenderun	1.265	0	0	0	0	0	0	0	0
İstanbul	627.151	598.876	689.417	518.667	595.656	43.534	1.291	0	7.513
İzmir	493.533	552.714	486.493	257.233	241.666	27.619	9172	0	0
Kaş	507	1018	1152	625	4122	1045	0	0	0
Kuşadası	662.232	563.561	577.680	556.683	567.249	349.680	119.884	121.821	181.193
Marmaris	169.986	110.223	152.685	108.444	129.126	15.628	23.736	5.311	35.830
Mersin	416	774	1.381	0	1.597	2.505	0	83	0
Mudanya	922	0	414	0	655	0	0	0	0
Samsun	208	1.190	1.281	1.534	550	54	0	0	0
Sinop	4.088	4.156	7.460	17.518	1.361	171	103	0	0
Taşucu	805	709	0	937	286	174	0	0	0
Trabzon	6.267	8.015	8.115	16.138	2.281	226	103	0	0
Yalova	0	0	0	0	0	0	0	0	11
<b>Toplam</b>	<b>2.190.098</b>	<b>2.098.381</b>	<b>2.259.053</b>	<b>1.789.772</b>	<b>1.888.522</b>	<b>626.840</b>	<b>306.485</b>	<b>213.771</b>	<b>300.896</b>

Tablo 11. Türkiye’de Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi Yanaşan Limanlar ve Toplam Kruvaziyer Yolcu Sayısı

### Kuşadası Limanı

Aydın ili, Kuşadası ilçesinde bulunan Kuşadası Liman’ında Kuşadası Kadastro Müdürlüğüne 1 Şubat 2000 tarihinde mahallinde yapılan kadastro tespit çalışmaları neticesinde hazırlanan kadastro paftasında maliye hazinesi adına tapuda tescilli olan Camikebir Mahallesi, 48 ada, 1 parsel 12.587 metrekare olup, 6.609,34 metrekarelik bölümü kullanılmaktadır. Ayrıca limanın kullanımında tescilsiz 12.884,24 metrekarelik dolgu alanı bulunmaktadır. Böylelikle toplam liman sahası 19.593,58 metrekaredir. Limanda mendirek ve liman geri sahasında kapalı ambar ve sintine arıtma tesisi bulunmamaktadır (KUTO,2012).

Kuşadası Limanına 2013 yılında gelen 75 farklı kruvaziyer gemisi toplamda 428 sefer yapılmıştır. İlk 7 gemi gelen yolcuların %61’ini; ilk 14 gemi gelen yolcuların %77’sini oluşturmaktadır. 2013 yılında Kuşadası’na gelen gemi sayısı bir önceki yıla göre %7 düşüş göstererek 428’e düşmesine rağmen yolcu sayısında 13 binlik artış göstererek 577 bine ulaşmıştır.

2013 Yılında Kuşadası yolcu sıralamasında; Royal Caribbean grubunun Navigator of The Sea Gemisi 27 sefer ile 92 bin yolcu ile ilk sırayı alırken, Louis Cruise operatörünün Louis Olympia gemisi 53 seferde 78 bin yolcu ile ikinci sırayı, Celebrity Reflection gemisi 17 sefer ile 54 bin yolcu getirerek 3. sırayı almıştır.

Kuşadası Limanı Akdeniz'e uğrak yapan 42 kruvaziyer firmasından 38'ine hizmet vermesi itibarıyla Doğu Akdeniz'den seferleri Batı Akdeniz'e çeviren firmaların oluşturduğu yolcu sayısı düşüşünden 2014 yılında hemen hemen hiç etkilenmemiştir (DTO, 2015). 2016 yılında Türkiye genelinde yolcu sayısında %67'lik bir düşüş, aynı yıl Kuşadası Limanı'nda ise %38'lik bir düşüş yaşanmıştır. 2019 yılı kruvaziyer yolcu sayıları incelendiğinde ise, Kuşadası Limanı Türkiye limanları arasında en büyük paya sahiptir.

Bu kapsamda Türkiye'de en çok yolcu ağırlayan liman olması, coğrafi durumu, liman-kent ilişkisi, liman türü konuları dikkate alınarak Kuşadası Limanı ayrıntılı olarak incelenmiştir. "Ek2 İyi Örneklerin İncelenmesi" bölümünde yer almaktadır.

### ***Ulusoy Çeşme Port***

6.931 m toplam alana sahip olan liman, tesisleri ile birlikte 1991 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından hizmete sokulmuştur. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28 Nisan 2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararı ile Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. lehine sonuçlanan ve 28.05.2003 tarihinde imzalanan 30 yıl süreli "İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi" ile 6 Haziran 2003 tarihinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.'ye teslimi yapılmıştır.

Çeşme limanı İzmir'e 85 km., Adnan Menderes havalimanına 110 km. mesafede olup Çeşme şehir merkezine ise 1 km. mesafededir. İskele uzunluğu 150 metre olup derinlik iskele boyunca 8-12 metredir. Bu iskelenin 150 metreden 322 metreye uzatma çalışmaları devam etmekte olup, Eylül 2012 tarihi itibarıyla yapılan çalışmalar neticesinde 330 metreye kadar kruvaziyer gemiler bu iskeleye yanaşabilmektedir.

### ***Marmaris Cruise Port***

Marmaris Cruise Port 305 m ve 134 m uzunluklarında ve her biri 15 m genişliğinde, 11 m draftı olan iki adet rıhtıma sahiptir. Marmaris iç limanı Yıldız Adası ve Keçi Adaları tarafından korunmaktadır. Yıldız adası bir yarımada olup 75 m genişliğinde bir kanal ile doğu kıyısına bağlanmaktadır.

Marmaris Limanı'na 2013 yılında gelen 22 farklı kruvaziyer gemisi toplamda 112 sefer yapılmıştır. İlk 4 gemi 114 bin yolcu ile gelen tüm yolcuların %75'ini içermektedir. 2013 yılında bir önceki yıla göre gemi sayısında 24, yolcu sayısında 42 bin artış yaşanmıştır.

Marmaris Limanı 2003-2005 yılları arasında yolcu sayısında artış göstererek 33 binden 83 bine yükselmesine rağmen 2006-2007 yılları arasında azalan bir grafik göstererek 65 bin seviyelerine gerilemiştir. Bu yıldan sonra inişli çıkışlı bir durum sergileyerek 170 bin seviyelerine kadar yükselmesine rağmen 2012'de 110 bin seviyelerine geri dönmüş ve 2013 yılı sonu itibariyle 150 binin üzerinden kruvaziyer yolcusuna hizmet vermiştir.

2014-2018 yılları yolcu sayılarında tekrar düşüşler başlamıştır. Bu düşüşler Türkiye genelinden yaşanan düşüş oranları ile paralellik göstermiştir. 2018 yılında 5311 kruvaziyer yolcu ağırlayan liman, 2019 yılında ani bir yükselişle bir önceki yılın yaklaşık 7 kat değerine çıkarak 35830 yolcu sayısına ulaşmıştır.

### ***Alanya Limanı***

Antalya körfezinin doğusunda yer almaktadır. Liman, 250 metre yükseklikteki denize doğru uzanan dağlık kara parçası tarafından korunmaktadır. Yunanistan, Mısır, İsrail, Lübnan, Suriye ve Kıbrıs Limanlarının güzergahını bağlar. Doğu Akdeniz'de seyreden gemiler rahatlıkla erişebilmektedir.

Alanya Kruvaziyer Limanı İşletmesi, 2000 yılında 30 seneliğine ALİDAŞ'a verilmiştir. Alanya Kruvaziyer Limanı sadece uluslararası kruvaziyere ve Girne-Alanya arası hızlı feribotlara hizmet vermektedir.

Mendirek 553 m uzunluğunda ve 10 m genişliğindedir. Toplamda 6 tane kruvaziyer gemisini bulundurabilmekte ve bu gemilere kolay yanaşma sağlanmaktadır. İskele yüksekliği su seviyesinden 2 metre yukarıdadır. 300 metre uzunluğunda, 8,5 metre su çekimine sahip olan bir gemi, kolayca iskelenin yanına yanaşabilmektedir.

2014 yılında toplam 24 gemiye ve 18.556 yolcuya, 2015 yılında ise toplam 13 gemiye ve 22.332 yolcuya hizmet verilmiştir. 2015-2019 yılları arası inişli-çıkışlı bir grafik izlemiş, 2019 yılında 15406 yolcu kruvaziyer limana gelmiştir.

### ***Bodrum Cruise Port***

Bodrum Yolcu Limanı, Milas Uluslararası Havalimanı'na 36 km uzaklıkta ve şehir merkezine birkaç dakika yürüme mesafesindedir. Liman iki büyük yolcu gemisine üç motorlu tekneyle aynı anda hizmet verme kapasitesine sahiptir. İskelenin uzun tarafı 350 metre, iç kısmı ise 330 metre boyunda olup eni 15 metredir. İskelenin sığ kısmının derinliği -9 metre ile başlayıp iskelenin ucunda bu rakam -23 metreye çıkmaktadır.

Gemi iskelesinden başka, limanda 3 m ile 6 m arasında değişen çeşitli rıhtımların boyu toplam 300 m'dir. Rıhtımlara ek olarak limanda üç feribot rampası mevcuttur. Terminal binası dahil toplam 22.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana yayılmıştır.

Terminal binası tüm gümrük idaresini, duty-free alanı, restoran ve kafeteryayı içinde barındırmaktadır. Zamanla binalarda başka restoranlar, kafeler, yeni dükkân ve butikler de açılmıştır.

2011-2016 yılları arasında yolcu sayısında artış sağlanmıştır. 2016 yılından sonra ani bir düşüş yaşamış ve bu düşüş 2019'a kadar devam etmiştir. Liman 2019 yılında 6.219 yolcu ağırlamıştır.

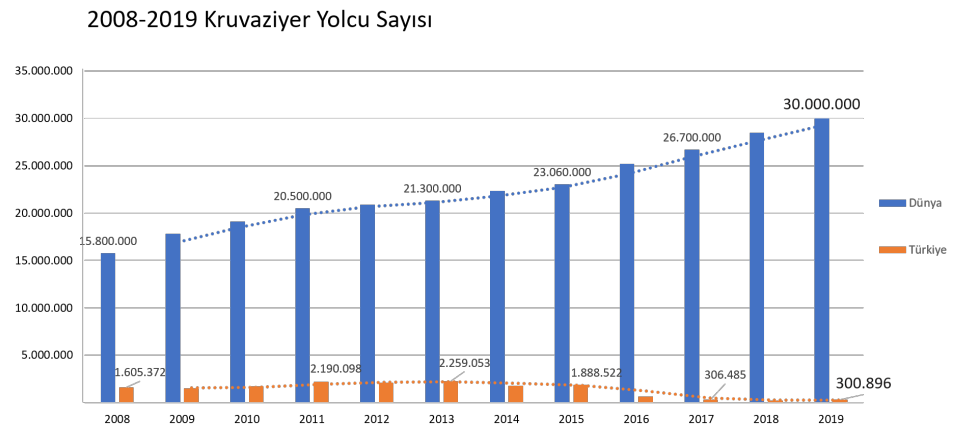
## 5.1.2. Talebin geçmişteki büyüme eğilimi

Dünya seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmdir (TDİ Sektör Raporu, 2016). Yolcu sayısına göre 1980 yılından bugüne her yıl ortalama %7,6'lık büyüme gösteren kruvaziyer turizmi, bu süre zarfında 191 milyonu aşkın kruvaziyer yolcusuna hizmet etmiştir. 1997 yılından itibaren her yıl ortalama %8'lik büyüme kaydetmiştir. 2004 yılında dünyada yaklaşık olarak 13 milyon turist kruvaziyer gemileri ile tatile çıkmıştır. 2005 yılında doluluk oranları %94'e ulaşan 263 kruvaziyer gemisi ile yaklaşık 14 milyon yolcu taşınmıştır. Bunun 10 milyona yakını Amerikalı, 4 milyonu da Avrupalı turistlerdir. Kruvaziyer yolcu sayısı 2007 yılında 2002'ye göre %55,4 artmıştır.

Son 30 yıl içerisinde seyahat eden 191 milyon kruvaziyer yolcusunun %67'si son on yılda; %39'u da son beş yılda kruvaziyer gemileri tercih etmiştir. Son yıllarda artan bir ivme ile büyüyen kruvaziyer turizm istatistikleri bu sektörün genç ve dinamik bir sektör olduğunu göstermektedir. Son 10 yıllık veriler incelendiğinde ise, 2009 yılında 17.8 milyon olan yolcu sayısı 2019 yılında 30 milyona ulaştığı tespit edilmiştir.

Grafikte 2008-2019 yılları arası dünyadaki toplam kruvaziyer yolcu sayısı yer almaktadır. Grafikte de görüldüğü üzere dünyada son yıllarda sürekli artış söz konusudur.

Grafik 11. 2008-2019 Yılları  
Dünya - Türkiye Toplam  
Kruvaziyer Yolcu Sayısı



Dünyada seyreden artış ile Türkiye'deki yolcu sayısı grafiği doğru orantılı değişmemiştir. Türkiye'de 2013 yılına kadar çok önemli atak yapan kruvaziyer turizmi, 2013 yılından 2019 yılına kadar yüzde 86 düzeyindeki düşüşle ağır darbe almıştır. 2013 yılına kadar Türkiye'de en çok uğranan limanlar İzmir, İstanbul ve Kuşadası limanlarıdır. Bu limanlar arasında en çok etkilenen, İzmir ve İstanbul limanları olmuştur. Salı Pazarı'ndaki inşaatın limanı kapatmasının da etkisiyle İstanbul kruvaziyer turizminden neredeyse tamamen çıkmış ve rota dışı kalan İstanbul'a gemi uğramaz olmuştur. 2011 yılında 414 geminin uğrak yaptığı limana 2018 yılında hiç gemi gelmemiştir. Bu durum 2019 yılında değişerek 13 gemi ve 7513 yolcu sayısına ulaşmıştır. İstanbul'da yapılan Liman yatırımlarının tamamlanmasıyla İstanbul'un sektöre hızlı girmesi beklenmektedir. Rapor kapsamında yapılan derinlemesine görüşmelerde elde edilen bilgilere göre İstanbul limanına 2020-2021 yılı için 250 gemi rezervasyon yaptırmıştır (Ek3 Görüşmeler ve Geliştirme Toplantıları). Bu projeksiyon ile dünyada seyreden artışı kısa sürede Türkiye'nin de yakalayacağı öngörülmektedir.

Dünyada meydana gelen bu gelişim karşısında; dünya kruvaziyer firmaları güçlerini birleştirerek yeni gemiler ve yeni limanlar inşa etmeye başlamışlardır. 2006 yılında dünya tersanelerine; 2007 yılı için 8, 2008 yılı için 9, 2009 yılı için 10, 2010 yılı için 4 adet kruvaziyer gemi siparişi verilmiş ve bu siparişlerin toplamı 17.5 milyon dolara ulaşmıştır. 2018'de toplam 33.379 yolcu kapasitesine sahip 13 yeni gemi eklenmiştir.

Gemi Markası	Gemi Adı	Tarih	Yolcu Kapasitesi
Carnival	Carnival Horizon	1.1.2018	4.000
AIDA	AIDAnova	1.2.2018	5.186
Holland America	Nieuw Statendam	1.3.2018	2.650
Norwegian	Norwegian Bliss	1.4.2018	4.200
Royal Caribbean	Symphony of the Seas	1.5.2018	5.400
Celebrity	Celebrity Edge	1.6.2018	2.900
MSC	MSC Seaview	1.7.2018	4.140
Hurtigruten	MS Roald Amundsen	1.8.2018	530
Ponant	Le Champlain	1.9.2018	184
Ponant	Le Laperouse	1.10.2018	184
American Cruise Lines	American Constitution	1.11.2018	175
Viking Cruises	Viking Orion	1.12.2018	930
TUI Cruises	Mein Schiff 1	1.12.2018	2.900

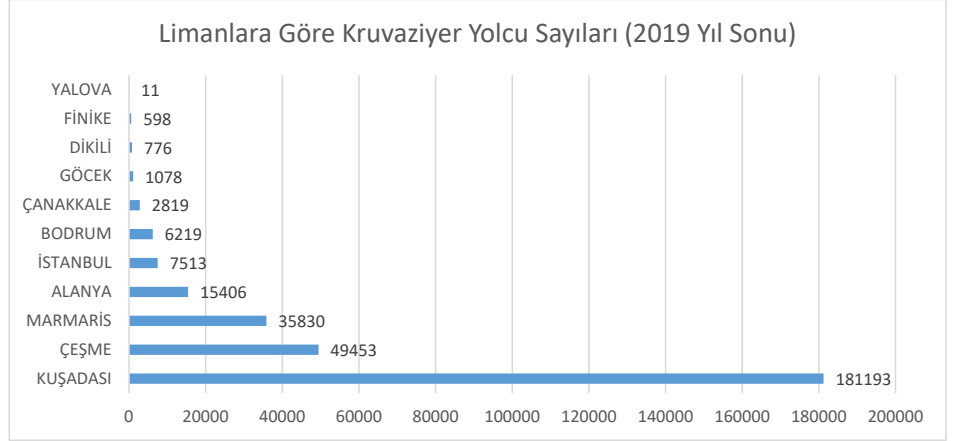
Tablo 12. 2018 Yılı Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi

### 5.1.3. Mevcut talep düzeyi hakkında bilgiler

2019 yılı itibariyle 272 olan kruvaziyer gemi sayısı, CLIA State of the Cruise Industry Outlook 2020 raporuna göre; 2020 yılında artarak 278 olacaktır. Bu raporda 2020 yılı yolcu sayısı projeksiyonu ise 2019 yılına oranla 2 milyon artarak 32 milyona ulaşacağı düşünülmektedir.

Kesinleşen rezervasyonlar ve ön talepler dikkate alındığında Türkiye'ye gelen kruvaziyer turisti sayısının 2020 yılında %2-3 seviyesinde artması ve 2.3 milyona çıkması beklenmektedir (Denizcilik Sektör Raporu, 2019).

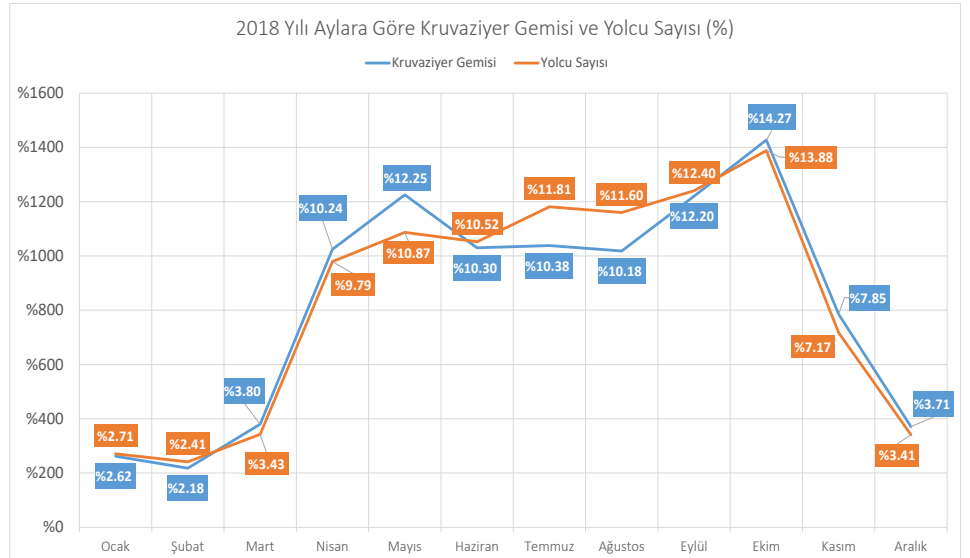
Grafik 12. Türkiye Limanlarına Göre Kruvaziyer Yolcu Sayıları (2019 Yıl Sonu)



Çanakkale ilinde mevcut kruvaziyer liman olmamasına rağmen, kruvaziyer gemiler uğrak yapmıştır. 2019 yılında 6 kruvaziyer gemi ile 2819 kruvaziyer yolcu Çanakkale'yi ziyaret etmiştir. Bu yolcu sayısı ile 2019 yılında Çanakkale, Türkiye'de 7. sırada yer almaktadır. Mevcutta kruvaziyer gemilere özel liman olmamasına rağmen, Çanakkale limanlarının kruvaziyer turizm sektöründe talep gördüğü anlaşılmaktadır.

Aylara göre gemi ve yolcu sayısındaki mevcut talep düzeyini incelendiğinde ise nisan ve ekim aylarında yoğunluğun fazla olduğu görülmektedir. Aralık, ocak ve şubat aylarında ise 2018 yılı verilerine göre yolcu sayısı yaklaşık %2'leri görmüştür.

Grafik 13. 2018 Yılı Aylara Göre Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı Oranları (%)





2018'den 2020'ye kadar dünya çapında yolcu kapasitesine 99.895 eklenerek 37 yeni yolcu gemisinin daha aktif hale gelmesi beklenmektedir. Sadece 2018'den 2020'ye kadar olan bu gemilerin, 2020 yılı sonuna kadar kruvaziyer endüstrisine kümülatif olarak yıllık 11.7 milyar \$ gelir sağlaması beklenmektedir (cruisemarketwatch.com).

Gemi Markası	Gemi Adı	Tarih	Yolcu Kapasitesi
MSC	MSC Bellissima	1.1.2019	4.500
Royal Caribbean	Spectrum of the Seas	1.2.2019	41.80
Saga Cruises	Spirit of Discovery	1.3.2019	1.000
MSC	MSC Grandiosa	1.4.2019	4.900
Norwegian	Norwegian Cruise Line	1.5.2019	3.900
Costa Cruises	Costa Smerelda	1.6.2019	5.176
Princess Cruises	-	1.7.2019	3.560
Carnival	-	1.8.2019	3.934
Ponant	Le Bougainville	1.9.2019	184
Ponant	Le Dumont d'Urville	1.10.2019	184
Hapag Lloyd	Hanseatic Inspiration	1.11.2019	100
Hapag Lloyd	Hanseatic Nature	1.12.2019	100
Lindblad Expeditions	National Geographic Venture	1.12.2019	100
Saga Cruises	Spirit of Discovery	1.12.2019	999
TUI Cruises	Mein Schiff 2	1.12.2019	2.900

Tablo 13. 2019 Yılı için Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi

Gemi Markası	Gemi Adı	Tarih	Yolcu Kapasitesi
Virgin Voyages	-	6.1.2020	2.860
Celebrity	Celebrity Beyond	3.1.2020	2.900
P&O Cruises	-	3.1.2020	5.200
Saga Cruises	Spirit of Adventure	6.1.2020	1.000
MSC	MSC Meraviglia Plus 2	9.1.2020	4.900
Princess Cruises	-	11.1.2020	3.560
Royal Caribbean	-	11.1.2020	4.180
Carnival	-	6.1.2020	5.200
Saga Cruises	Spirit of Adventure	6.1.2020	999

Tablo 14. 2020 Yılı için Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi

Kruvaziyer turisti, sağladığı gelir açısından da deniz turizminin yükselen yıldızı olmuştur. Kruvaziyer turistinin 7 günlük bir seyahatte gemide harcadığı tutar ortalama 1.719 USD. Yani kruvaziyer turizminin sadece gemiler açısından büyüklüğü 36 milyar dolara ulaşmış durumdadır. Bu rakama, kruvaziyer turistinin gemi dışında yaptığı harcamalar dahil değildir. Kruvaziyer turist, normal bir turistin ortalama 3 katı kadar harcama yapmaktadır. Örneğin; Türkiye'de normal bir turistin günlük ortalama harcaması 50-55 dolar seviyesindeyken, transit bir limanda kruvaziyer turisti için bu rakam 120 doları, ana limanlarda ise 150 doları geçmektedir. Kruvaziyer tayfası da limanlarda günlük ortalama 70 dolar harcama yapmaktadır. Bu rakamlar baz alınarak yapılan hesaba göre, kruvaziyer turisti ve tayfasından Türkiye'de ekonomiye yaklaşık 400 milyon dolar para bırakılmaktadır (Denizcilik Sektör Raporu, 2019).

Son yıllarda kruvaziyer turizm sektöründeki gelişmeler incelediğinde ise mevcut talep düzeyinde artış olduğu görülmektedir. Bu artış kruvaziyer sektörünün pazarlama stratejilerini de geliştirmesine neden olmuştur. Kruvaziyer gemi operatörleri son on yılda gerek gemi içi aktiviteler gerek gemi tipleri gerekse destinasyonlar açısından oluşturduğu farklı konseptler nedeniyle kruvaziyer seyahatlerin herkese hitap edecek şekilde pazarlamasını yapmaya başlamışlardır. Her ne kadar kruvaziyer gemiler ile seyahat edenler gemilere 2 veya daha çok kişiden oluşsa da gemi operatörleri genellikle yeni kitlelere hitap edecek pazarlama stratejilerine önem göstermektedirler.

#### 5.1.4. Mevcut kapasite ve geçmiş yıllar kapasite kullanım oranları

1987 yılında 147 olan kruvaziyer gemi sayısı, 1993 yılında 200'e 2001 yılında 250'ye ulaşmış ve 2019 yılı itibarıyla 272 olarak kayıtlara geçmiştir.

1987'de ortalama yatak kapasitesinin 653 olduğu kruvaziyer gemilerin yatak kapasitesi 2005 yılında 227.837'den 246.759'a çıkmış ve 2020'li yılların başlarında 600 bine ulaşması öngörülmüştür (DTO, 2008). 1990'da 130.000 olan dünya kruvaziyer filosu yatak kapasitesi 2000 yılında 230.000'e 2012 yılında ise 440.000'e çıkmış 22 yılda ortalama %10 büyümeye göstermiştir. Son bir yılda 19.822 yatak kapasitesi dünya kruvaziyer pazarına eklenmiş iken; toplam 4.556 yatak kapasitesine sahip kruvaziyer gemiler piyasadan çekilmiştir.

Gemilerin ortalama gros tonajına yönelik yapılan bir incelemede; 1987 yılında 16.109 olan ortalama gemi gros tonu bugün 59.668 gros tona ulaşmıştır. 2020 yılında ortalama gros tonun 75.000 civarında olacağı tahmin edilmektedir.

Mevcut kapasite ve geçmiş yıllar kapasite kullanım oranları proje bölgesinde incelendiğinde, Çanakkale ilinde liman olmamasına rağmen en yüksek yıl olan 2015 yılında 72 kruvaziyer gemi uğrak yapmıştır. Aynı yıl ilin ada olan ilçesi Bozcaada'ya da 12 gemi uğramıştır. Toplamda 2015 yılında 84 gemi Çanakkale'ye uğrak yapmıştır. Aynı yıl Çanakkale Boğazi'nden geçerek İstanbul'a uğrak yapan gemi sayısı ise 343'tür.

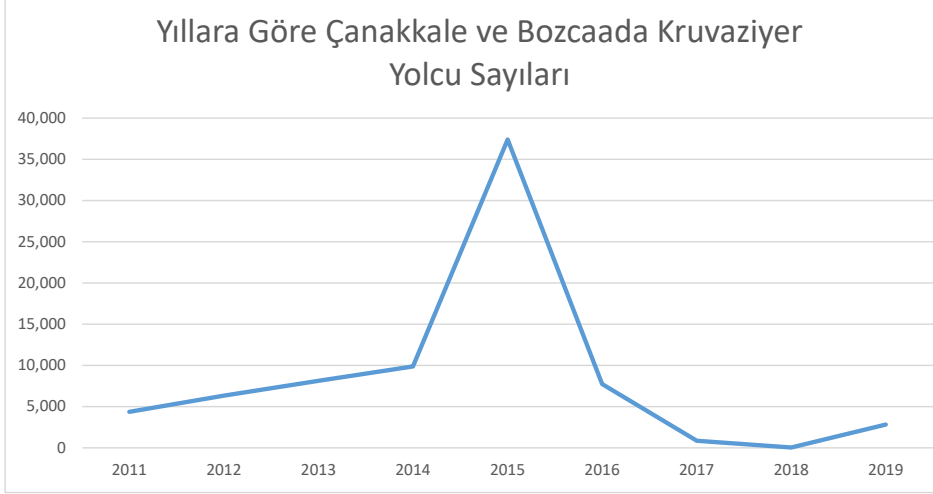
Tablo 15. 2011-2019 Yılları Çanakkale Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

Yıllar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
2011	23	1	4	4.366	4.371
2012	25	5	2	6.330	6.337
2013	35	2	0	8.124	8.126
2014	39	3	18	9.832	9.853
2015	72	1.042	98	21.297	22.437
2016	28	2	12	6.380	6.394
2017	5	0	0	848	848
2018	1	0	0	22	22
2019	6	1	0	2.818	2.819

Yıllar	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Toplam Yolcu
2015	12	0	0	14.970	14.970
2016	3	0	0	1.336	1.336

Tablo 16. 2015-2016 Yılları Çanakkale Bozcaada İlçesi Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı

2011-2019 yılları arasında sadece 2015 ve 2016 yıllarında Bozcaada limanına uğrak yapmıştır.



Grafik 14. 2011-2019 Yılları Çanakkale ve Bozcaada Kruvaziyer Yolcu Sayıları

## 5.2. Ulusal ve Bölgesel Düzeyde

### Gelecekteki Talebin Tahmini

#### 5.2.1. Bölgenin ekonomik büyüme senaryosu (hedef ve stratejiler) ve talep tahminleri ile ilişkisi

Ekonomik büyüme, kısaca bir ekonominin üretken kapasitesi ve üretim hacminin büyümesi olarak tanımlanabilir. Ancak büyüme analizinin amacı, üretken kapasite ve üretim hacmindeki büyümenin kültürel, kurumsal, bilimsel ve teknolojik unsurları ve sebeplerinin neler olduğunu, büyümenin nasıl sağlanacağını ve hızlandırılacağını ortaya çıkarmaktır (Tezel, 2004). 1930'larda Keynes'in etkisiyle 1950'lerin başlarına kadar yoğun olarak tartışılan büyüme modelleri, 1980'lere kadar yaklaşık otuz yıl boyunca ekonomi literatüründe geri plana itilmiştir. Bu tarihten sonra ise, farklı yaklaşımlar (endojen büyüme modelleri) geliştirilmeye başlamıştır. Tam anlamıyla bir genel modele ulaşılmamışsa da yeni ekonomik faktörlerin büyümeye katılması bu döneme rastlamaktadır (Arısoy ve Demir, 2004).

Türkiye'de sosyo-ekonomik göstergeler ve gelir dağılımı açısından bölgeler arasında büyük farklılıklar vardır (Karluk, 2005). Rapor kapsamında incelenen Çanakkale ili Marmara bölgesinde yer almaktadır. Marmara Bölgesi, kişi başına gelir düzeyi ile ölçülen ekonomik gelişmişlik açısından Türkiye'nin yedi bölgesi içinde en gelişmiş olanıdır (Özhan, 2012).

Marmara bölgesinin ekonomik büyüme hedef ve stratejilerinden önce daha üst ölçekteki ekonomik büyüme planlarını içeren “On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)”nı incelemek ulusal ve bölgesel düzeyde gelecekteki talep tahmini için faydalı olacaktır.

On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)’nında yer alan turizm sektörü ekonomik hedefleri ise aşağıdaki tabloda özetlenmiştir:

Tablo 17. Turizm Sektörü Ekonomik Hedefleri

Turizm Sektörü Hedefleri	2018	2023
Turizm Geliri (Milyar Dolar)	29,5	65,0
Ziyaretçi Sayısı (Milyon)	46,1	75,0
Yabancı Ziyaretçi Sayısı (Milyon)	39,5	67,7
Ziyaretçi Başına Ortalama Harcama (Dolar)	647	867
Ortalama Konaklama Süresi (Gece)	9,8	10,0
Ziyaretçi Başına Gecelik Gelir (Dolar)	66	86,7

Kaynak: 2018 yılı verileri TÜİK ile Kültür ve Turizm Bakanlığına aittir. 2023 yılı verileri On Birinci Kalkınma Planı tahminleridir.

TTR22 Güney Marmara Bölgesi Bölge Planı (2014 – 2023)’nin mekânsal gelişme şemasında ise: “TR22 Bölgesi’nde diğer düzey 2 bölgelerindeki genel eğilimin aksine beşerî ve ekonomik sermayenin tek merkezde yoğunlaşmadığı; sermayenin ve kaynakların Bölgenin farklı merkezlerinde toplandığı çok merkezli büyüme eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu durum 1999’da “AB’de Sürdürülebilir ve Dengeli Gelişmeye Doğru” başlığı ile ortaya konulan Avrupa Mekânsal Gelişme Perspektifi (ESDP)’nin temel önceliklerinden biri olan “Çok Merkezli Mekânsal Gelişme ve Yeni Bir Kır-Kent İlişkisi” başlığıyla da örtüşmektedir. Çok merkezli mekânsal gelişme aynı zamanda BGUS’ta üzerinde önemle durulan politikalardan birisidir. Bölgenin bu eğilimde olması dengeli gelişmesi için büyük bir avantaj sağlamakla birlikte ilçe merkezi olmasına rağmen nüfus ve sunulan hizmetler bakımından kır olarak nitelendirilen yerleşmelerin sayısı da oldukça fazladır.” şeklinde bölge ekonomisinin büyüme eğilimi açıklanmaktadır.

Bölgedeki yerleşim merkezleri sosyal ve ekonomik ilişkiler temelinde fonksiyonel olarak ele alınmakta olup TR22 Güney Marmara Bölgesi; Bandırma Alt Planlama Bölgesi, Çanakkale Alt Planlama Bölgesi, Balıkesir Alt Planlama Bölgesi ve Edremit Körfezi Alt Planlama Bölgesi olmak üzere dört alt planlama bölgesine ayrılmıştır.

Kruvaziyer liman projesi Çanakkale Alt Planlama Bölgesi sınırları içinde yer almaktadır. Çanakkale Alt Planlama Bölgesi TR22 Güney Marmara Bölgesi Bölge Planı (2014 – 2023)’nda şu şekilde açıklanmıştır: “Çanakkale Alt Planlama Bölgesi; Çanakkale, Çan, Yenice, Bayramiç, Ezine, Eceabat, Gelibolu, Gökçeada ve Bozcaada ilçelerinden oluşmaktadır. Çanakkale alt

bölgenin bölgesel merkezi olup dahil olduğu alt planlama bölgesi ve Bölge geneli için hizmet merkezi konumundadır. Alt bölge için bir yerel merkez olan Çan aynı zamanda seramik sanayiinde öne çıkmaktadır. Alt bölgenin diğer kentlerinde tarım ve tarıma dayalı sanayi ön plandayken, Çanakkale, Gökçeada, Bozcaada ve Ezine’de balıkçılık ve turizm faaliyetleri de temel geçim kaynaklarındandır. Gökçeada ve Bozcaada’nın eklenildiği bir turizm koridoru üzerinde yer alan Çanakkale’nin ulaşım bağlantılarının güçlendirilerek bu plan döneminde de bir turizm ve hizmet kenti olarak geliştirilmesi planlanmaktadır.”

### **5.2.2. Talep tahminlerine temel teşkil eden varsayımlar, çalışmalar ve kullanılan yöntemler (basit ekstrapolasyon, model vb.)**

Proje kapsamında, projenin mali ve ekonomik analizlerine temel oluşturması amacıyla Çanakkale kruvaziyer limanı için yolcu ve gemi talep tahmini yapılmıştır. Bu bölümde, tahminlemeye ilişkin genel bir bilgi, yapılan talep tahmininde kullanılan yöntemin gerekçesi, yöntemi uygularken kullanılan değişkenlerin neden tercih edildiği, yapılan tahminlemenin geçerlilik güvenilirlik analizleri yer almaktadır.

#### **Talep Tahmininde Kullanılacak Yöntem: Çoklu Regresyon Analizi**

Talep tahmin çalışması belli koşullar ve varsayımlar altında gelecekteki muhtemel yük hacminin belirlenmesidir. Talep tahmininde kullanılan yöntemler nitel ve nicel yöntemler olarak iki grupta ele alınmaktadır. Nitel yöntemler daha çok sözel yani kalitatif veriler yardımı ile yapılırken nicel yöntemler sayısal yani kantitatif veriler yardımıyla yapılmaktadır.

Nitel yöntemler delphi, müşteri anketleri, satış elemanı tahminleri ve yönetici görüşmelerinden oluşmaktadır. Nitel yöntemlerde araştırmacıların ve bilgi alınan kişilerin değerlendirmelerinde sübjektif olmaması bu yöntemlerin en zayıf yanıdır. Bu noktada özellikle araştırmacının kullandığı yöntemle çok hakim olması ve araştırma sürecini çok iyi yönetmesi gerekmektedir.

Diğer yandan nicel yöntemler daha çok objektif yöntemler olarak değerlendirilmektedir. Nicel yöntemler kendi içinde zaman serileri, nedensel yöntemler ve modellemeler olarak üç ana gruba ayrılmaktadır. Nicel yöntemlerin objektif yöntemler olarak değerlendirilmesinin önemli nedeni nicel yöntemlerde kişilerin görüşlerinin değil, istatistikî bilgilerin kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

1990-2019 yapılan Türkiye limancılığı ile ilgili önemli çalışmalarda kullanılan talep tahmini yöntemleri değerlendirildiğinde ağırlıklı olarak nicel yöntemlerden birisi olan regresyon analizinin kullanıldığı görülmektedir ve bu nedenle bu projede regresyon analizi yöntemi talep tahmininde kullanılacak yöntem olarak tercih edilecektir.

Buna göre, son yıllarda en yaygın kullanılan regresyon yönteminin en önemli avantajı bir veya birden fazla bağımsız değişkenin tahminde kullanılabilmesidir. Regresyon yöntemi hem tanımlayıcı hem de çıkarımsal istatistik sağlamaktadır ve iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkileri ölçmek için kullanılmaktadır.

Gerçekleştirilen çalışmada korelasyon katsayısına bakılarak seçilen bağımsız değişkenlerin süreç üzerinde etkisi olup olmadığı belirlenebilmektedir. Bu sayede doğru bağımsız değişkenler seçmek mümkün olmaktadır.

Regresyon yöntemi biri bağımlı olmak üzere iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkinin matematiksel bir fonksiyon yardımıyla ifade edilmesi ve fonksiyonun verilere uyumunun belirlenmesi işlemlerinden oluşmaktadır. Bu yoldan elde edilen fonksiyon regresyon eğrisi ya da doğrusu olarak tanımlanmaktadır.

İki ya da daha çok ilişki temeline dayanan regresyon analizinde bilinen değişkene (X) bağımsız, tahminlenmeye çalışılan değişkene (Y) ise bağımlı değişken adı verilmektedir. Sayısal değişkenlerin söz konusu olduğu tüm durumlara başarıyla uygulanan regresyon analizi, ileriye dönük tahminlerde yardımcı olmaktadır. Sadece iki değişkenin ele alındığı durum basit regresyon analizi (doğrusal regresyon) olarak tanımlanmakta, birden fazla bağımsız değişkenle ilgili analizler ise çoklu (katlı) regresyon analizi kapsamına girmektedir (UDHB, 2010).

Çok katlı regresyonun matematiksel ifadesi:

$$y_i = \alpha + \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + \beta_3 x_{3i} + u_i$$

şeklindedir.

Bölgesel talebin belirlenmesine yönelik gerçekleştirilecek regresyon analizi tahmin yöntemi, ele alınan bölgelerin geçmişten bugüne ortaya çıkan gemi trafiği istatistik verileri ile regresyon analizi yapılarak uygun trafik tahmini belirlenmesine yönelik bir yöntemdir (Esmer, 2003).

Bu çalışma kapsamında yapılan tahminlerde kullanılan regresyon denkleminde ( $y=a+bx_1+cx_2\dots$ ) bağımlı değişken ( $y$ ) gelecekteki yük trafiği, bağımsız değişken(ler) ( $x$ ) ise liman hinterlandına ve araştırma konusuyla ilgili olan GSYİH, nüfus gibi sosyo-ekonomik verilerden ve ilgili istatistiklerden oluşmaktadır.

Genel olarak regresyon yönteminde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler aşağıdaki gibidir (JICA & DLH, 2000):

- Liman elleçleme verileri (bağımlı değişken)
- Nüfus
- Gayri safi yurtiçi hasıla
- Toptan veya tüketici fiyat endeksi
- Kişisel tüketim harcamaları
- Kapasite kullanım oranları
- Hammadde, yarı mamul ve mamul ürünlerin taşıma hacimleri
- İthalat, ihracat hacimleri
- Temel ürünlerin bölgesel tüketimi, vb. değişkenler
- İlgili diğer istatistikler

Diğer yandan sadece rakamlara dayanarak yapılan tahminlemelerin yetersiz olduğu bilinmektedir. Bu nedenle nicel yöntemlerin nitel yöntemlerle desteklenmesi, özellikle konusunda uzman kişilerden objektif değerlendirmelerin alınması gerekmektedir.

Bu anlamda Çanakkale Kruvaziyer Liman Projesi talep tahmini çalışmasında nicel ve nitel yöntemler (uzman görüşleri) birlikte kullanılmıştır.

Çok formüllü regresyon modelleri çalışan sürecin yapısı hakkında çok bilgi verir. Yalnızca bireysel ilişkiler belirtilmez, ayrıca model aynı anda tüm bu ilişkilerin etkileşimlerini de belirtir. Böylece beş fonksiyonlu bir model, beş bireysel regresyon formülasyonunun toplamından daha fazla bilgi içerir, çünkü bu beş bireysel ilişkiyi açıklamanın yanında bu ilişkilerin aynı anda uygulanması ile ortaya çıkan yapıyı da tarif eder (Ernest, F., 1987).

## Talep Tahmininde Kullanılan Veriler ve Korelasyon Analizleri

Regresyon analizinde kullanılan veriler bağımlı ve bağımsız veriler olarak iki gruba ayrılmaktadır. Bağımlı değişken olarak kabul edilen veri Türkiye’de kruvaziyer limanlarında işlem gören yolcu sayısıdır. Bu bağımlı değişkenin hangi ilgili bağımsız değişkenlerle açıklanacağını belirlemek için konuyla bağlantılı olduğu düşünülen veriler ile korelasyon analizleri yapılmıştır. Bu analizler sonucunda yüksek korelasyon değerlerine ulaşılan veriler aşağıdaki konulardan elde edilmiştir:

- Türkiye’ye gelen turist sayısı
- Türkiye turizm gelirleri
- Dünya kruvaziyer yolcu sayısı
- Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı
- Dünya turizm gelirleri
- Dünya kruvaziyer gelirleri

Bahsedilen değişkenlere ilişkin veriler tabloda sunulmuştur. Regresyon analizi gereği bu verilerin en az 10 yıllık değişim değerleri gerekmektedir. Çalışma kapsamında tüm veriler için bulunabilen en güncel değerler 2008-2019 yılları aralığı içindir.

Regresyon analizinde kullanılan bağımlı değişken olan “Türkiye kruvaziyer yolcu sayısı” incelendiğinde; 2013 yılından itibaren yolcu sayısında düşüş yaşandığı görülmektedir. Düşüşün sebepleri ise Türkiye’de yaşanan Gezi Olayları, terör olayları ve 15 Temmuz Darbe Girişimi olarak tespit edilmiştir.

Yapılan görüşmeler ve araştırmalara göre yolcu sayısının çok hızlı bir şekilde eski rakamına ulaşacağı öngörülmektedir. Sağlıklı bir talep tahmini yapılabilmesi için, hesaplamalarda baz alınacak yolcu sayısı belirlenmiştir.

### **Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımlı Değişken: Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı (kişi)**

Tablo 18. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı

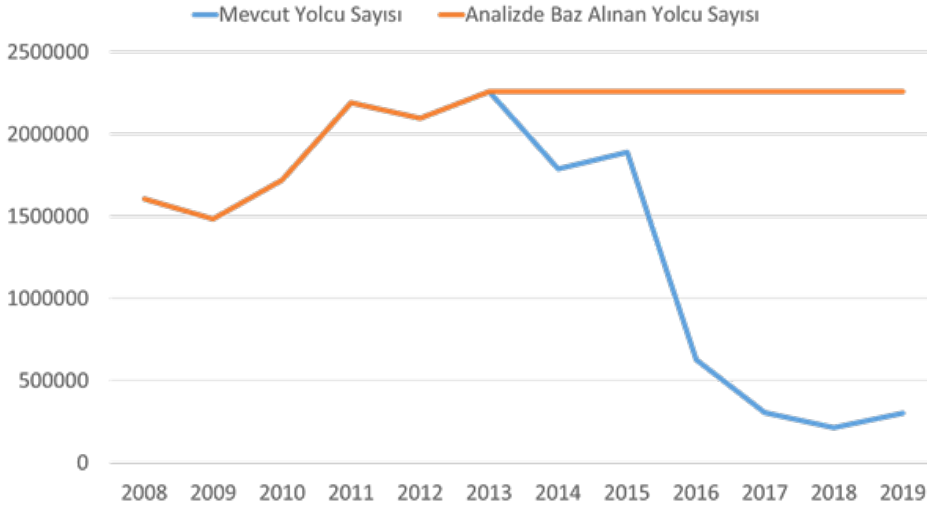
Yıllar	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mevcut Yolcu Sayısı	1.605.372	1.484.194	1.719.098	2.190.098	2.098.381	2.259.053
Analizde Baz Alınan	1.605.372	1.484.194	1.719.098	2.190.098	2.098.381	2.259.053

Yıllar	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mevcut Yolcu Sayısı	1.789.772	1.888.522	626.840	306.485	213.771	300.896
Analizde Baz Alınan	2.259.053	2.259.053	2.259.053	2.259.053	2.259.053	2.259.053



Bağımlı değişkende baz alınan yolcu sayısı 2013'e kadar mevcut veriler ile aynıdır. 2013 yılından 2019 yılına kadar 2013 yılındaki yolcu sayısı sabit tutulmuştur. Analizler 2013-2019 arası 2.259.053 yolcu sayısı kabulü ile yapılmıştır.



Grafik 15. Mevcut ve Analizde Baz Alınan Yolcu Sayısı

### Regresyon Analizinde Kullanılan Bağımsız Değişkenler

Yıl	Türkiye'ye gelen turist sayısı (milyon kişi)	Türkiye turizm gelirleri (milyar \$)	Dünya turizm gelirleri (milyar \$)	Dünya kruvaziyer turizm gelirleri (milyar \$)	Dünya kruvaziyer yolcu sayısı (milyon kişi)	Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı (milyon kişi)
2008	26.3	25.4	940	27.6	15.8	4.50
2009	27.1	25.1	853	25.0	17.8	5.00
2010	28.6	24.9	928	26.8	19.1	5.50
2011	31.5	28.1	1.042	29.3	20.5	6.20
2012	31.8	29.0	1.115	34.5	20.9	6.14
2013	34.9	32.3	1.197	38.5	21.3	6.36
2014	36.8	34.3	1.245	39.9	22.3	6.39
2015	36.2	31.5	1.202	38.2	23.1	6.46
2016	25.4	22.1	1.225	41.1	25.2	6.79
2017	32.4	26.3	1.340	45.6	26.7	6.96
2018	39.5	29.5	1.448	50.2	28.5	6.80

Tablo 19. Regresyon Analizi Bağımsız Değişkenleri

### 5.2.3. Talebin gelecekteki gelişim potansiyeli ve talebin tahmini

Kullanılan bağımsız değişkenlerin, bağımlı değişkenler ile olan ilgisini göstermek amacı ile korelasyon değerlerine bakılmıştır.

Tablo 20. Korelasyon Değerleri

Bağımsız Değişkenler	Korelasyon değeri
Türkiye'ye gelen turist sayısı	0.65
Türkiye turizm gelirleri	0.50
Dünya turizm gelirleri	0.86
Dünya kruvaziyer turizm gelirleri	0.80
Dünya kruvaziyer yolcu sayısı	0.79
Avrupa kruvaziyer yolcu sayısı	0.94

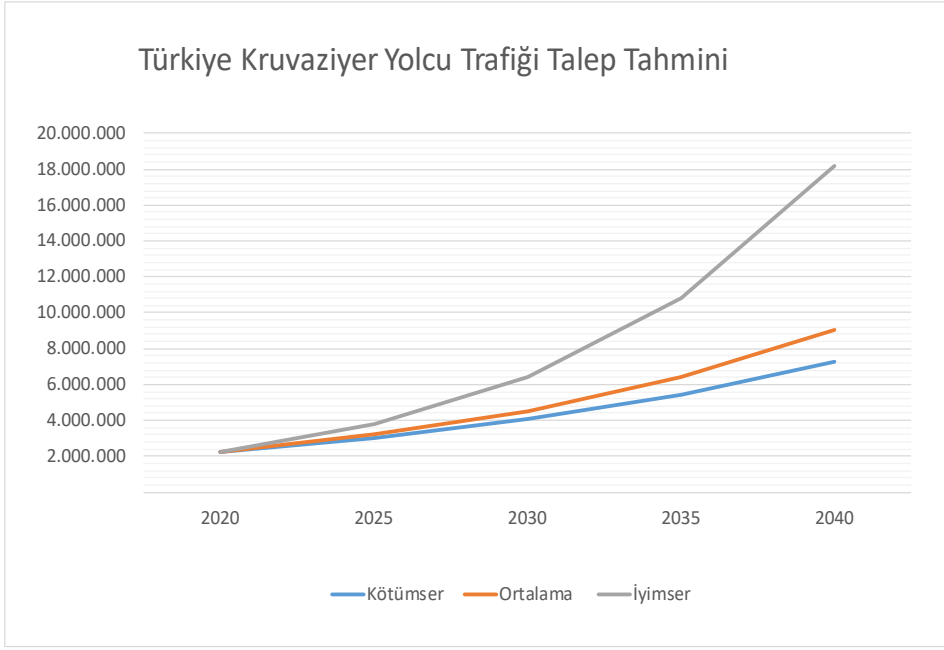
Yapılan regresyon analizinde kullanılan bağımsız değişken olan Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısı istatistikleri ile tabloda görülen bağımsız değişkenler arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu açıkça görülmektedir. Yapılan regresyon analizinin uygun istatistikî yapıda olduğunu gösteren belirleme katsayısı (R<sup>2</sup>) değerinin bire yakın olması durumunda analizin geçerli olduğu sonucuna ulaşılır. Bu çalışmada R<sup>2</sup> kare değeri bire çok yakın bir değer olarak 0.94 bulunmuştur.

Tahminlemenin gelecekteki bir noktayı değil bir tahmin aralığını göstermesi daha doğru bir yaklaşımdır. Başka bir deyişle nokta tahmini değil aralık tahmini yamak gerekmektedir. Yapılan tahminlemeye göre gelecekte Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısını gösteren sonuçlar kötümser, ortalama ve iyimser aralıklara göre tabloda sunulmuştur.

Tablo 21. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı Tahmini

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2020	2.259.053	2.259.053	2.259.053
2025	3.023.123	3.198.161	3.806.636
2030	4.045.620	4.527.665	6.414.402
2035	5.413.952	6.409.855	10.808.641
2040	7.245.089	9.074.488	18.213.189

Ortalama rakamlara göre Türkiye'de faaliyet gösteren kruvaziyer limanlarına olan talebin 2020 yılında 2.2 milyon sabit değeri baz alınmıştır. 2025 yılında ortalama 3.6, 2030 yılında 6.1 ve 2035 yılında 8.6 milyon yolcu olacağı tahmin edilmiştir. Talep analizinde 2025 yılında yolcu sayısının kötümser bir tahminle 3.1, ortalama bir tahminle 3.6 ve iyimser bir tahminle 4.5 milyon olacağı tespit edilmiştir.



Grafik 16. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Trafiği Talep Tahmini

Yapılan tahminleme sonucunda Türkiye'deki kruvaziyer yolcu sayısının 2035 yılına kadar her yıl ortalama %7.2 oranında artış göstereceği bulunmuştur. Bu artış oranı Çanakkale Kruvaziyer Limanı talep tahmininde yolcu sayısının artış oranı olarak kullanılacaktır.





## 6. MAL VE/VEYA HİZMETLERİN SATIŞ-ÜRETİM PROGRAMI

## 6.MAL VE/VEYA HİZMETLERİN SATIŞ-ÜRETİM PROGRAMI

Rapora konu olan “kruzaziyer liman projesi” turizm sektörü yatırımıdır.

Turizmi diğer sektörlerden ayıran temel özelliklerden biri fiziksel varlığının bir maldan çok, bir hizmet olmasıdır. Genellikle üretildikleri anda tüketilme özelliğinin var olması, onun fiziksel varlığının olmaması gibi nedenler turizm pazarlaması konusunda bazı sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu ürünün pazarlanması tavsiyeye, alıcının güvenine ve ürünün kalitesine bağlıdır. Turizmde ürünün en önemli özelliği, arzının sabit ya da kısıtlı olması, talebin ise çok duyarlı özellikle mevsimler itibarıyla değişken olmasıdır. Turizm sektöründe girişimciler; ilgili sektöre yapılan kamu harcamalarıyla ve alt yapı çalışmalarıyla çok yakından ilişki içindedir. Bu nedenle kaliteli bir turizm hizmeti kamu ve özel sektörün birlikte oluşturacakları turizm bilinciyle sağlanabilmektedir.

## 6.1. Satış Programı

Satış literatürde, satıcı ile müşteri arasında gerçekleşen mal veya hizmetin satıcı tarafından müşteriye verilmesi ve bunun karşılığında bir bedel alması süreci olarak tanımlanmaktadır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere satış kolay bir süreçtir. Fakat devamlı olarak bir satış takvimi oluşturmak kolay bir süreç değildir. Özellikle değişen dünya ve getirdikleri ile müşteri kavramı oldukça değişmiştir. Satış sadece mal ve hizmetin bedel karşılığında alınıp satılmasından çıkıp, müşteri ihtiyaç ve isteklerine göre yapılabilecek bir sürece dönüşmüştür. Bu sebeple satış sürecinin önemi ve zorluğu artmıştır.

Satış süreci özellikle işletmeler için hayati önem taşımaktadır. Satış sürecini belirli bir düzen içerisinde yürütemeyen işletmelerin başarı oranları düşüktür. Bu bağlamda sürecin doğru bir şekilde yönetilmesi önem arz etmektedir. Başarılı bir satış süreci gerçekleştirmek için dikkat edilmesi gereken bazı önemli noktalar bulunmaktadır (Morin, 2016).

Öncelikle şirketin potansiyel müşterilerini iyi tanımlaması gerekmektedir. Müşterinin ihtiyaç ve istekleri net olarak bilinmelidir ki satış sürecini ona göre yapılandırılabilir. Satış sürecinin temeline eğer müşteri konulursa sürecin başarılı olması kaçınılmazdır. Kruvaziyer turizmde kruvaziyer hat işletmecisi birincil müşteridir. Kruvaziyer hat işletmecileri; rotalarını ve liman işletmecisine taleplerini temel olarak tura katılacak olan kruvaziyer yolculara göre şekillendirmektedir. Bu noktada kruvaziyer yolcu ise dolaylı olarak müşteri kategorisinde yer almaktadır.

Diğer bir nokta ise şirket çalışanlarıdır. Ürettiğiniz ürün veya hizmet üst düzey kalitede olsa dahi çalışanların yapabileceği hatalar problemlere yol açabilir. Bu sebeple çalışanlar arasında iletişimin akıcı ve sürekli olması gerekir. Bu noktada doğru bir iletişim gerçekleştirilebilir ve satış sürecine olumlu katkılar sağlayabilir. Pazarlama karmasının da yapı taşlarından biri olan tutundurma (iletişim) oldukça önem arz etmektedir. İşletme kendi çalışan personeliyle ve müşteriyle olan ilişkilerini en üst düzeyde tutmalıdır.

Müşterinin doğru ve iyi bir tanımlamasına ulaşmak adına müşteri veri tabanları oluşturulmalıdır. Müşteri ile ilgili bir araya getirebilecek ne kadar çok bilgi olursa satış süreci o kadar doğru şekilde ilerleme göstermektedir. Daha önceden gelen müşterilerin bilgileri ve istekleri bir sonraki satış sürecine hazırlık ve önemsendiğini hisseden müşteride devamlılık söz konusu olacaktır.

Tüm bu noktalar başarılı bir satış gerçekleşmesi için yapılan satış teknikleridir. Bu önemli noktaları bir araya getirip satış programı hazırlamak başarılı bir süreç için başlangıç olacaktır.

## 6.2. Üretim Programı

Belirli girdilerin, birtakım işlemlerden geçirilerek mal ya da hizmet haline dönüştürülmesine üretim denir. Bu tanıma göre üretim faaliyetinin üç önemli unsuru bulunmaktadır. Bunlar; girdi, işlem ve çıktıdır. Üretim işlemleri belirli bir stratejik vizyon kapsamında girdileri çıktılara dönüştürür. Sonuç olarak üretim faaliyeti, öncelikle doğal kaynaklar, malzeme, para, işgücü, enerji ve bilgi gibi birtakım girdilerin ihtiyaçları giderebilecek mal ve hizmetlere dönüştürülmesi faaliyetlerini kapsamaktadır. Üretim sürecine katılan her girdi insanı esas alır ve beşerî ihtiyaçları tatmin etmek üzere üretim faaliyetlerine başlangıç yapar. Sonuç olarak ortaya konan her türlü mal ve hizmet üretimin amacını gerçekleştirmiş olur (Ceviz, 2017).

Bu bağlamda, turizmde üretim “turistik ihtiyaçları dolaylı ve doğrudan karşılayacak mal ve hizmetleri yaratma süreci” biçiminde tanımlanabilmektedir. Üretimi düzenleyen ve gerçekleştiren turizm şirketleridir. Şirket bu faaliyetleri gerçekleştirirken çeşitli girdiler kullanır. Emek, sermaye, doğal kaynaklar ve girişimcilikten oluşan üretim faktörleri firmanın kullandığı girdilerdir. Dönüşüm sürecine tabi tutulan girdiler aracılığıyla çıktı elde edilmektedir. Çıktılar piyasaya arz edilerek tüketicisiyle buluşması sağlanmaktadır.

**Emek:** İnsanların zihinsel ve fiziksel yeteneklerinin bütününe ifade eder. Turizmde en önemli faktör emektir. Seyahat acentesinde tur programı hakkında bilgi veren, restoranda servis yapan kişi ya da kişilerin genel nitelik ve özellikleri turizmde gerçekleştirilen üretim kalitesinin en büyük belirleyicilerindendir.

**Sermaye:** Ekonomideki sermaye kavramı, gündelik dilde çoğu zaman “parasal büyüklük” anlamında kullanılan sermaye kavramından farklıdır. Sermaye üretimde emeğe yardımcı olan ve kendisi de daha önce üretilmiş her türlü araç ve gereçtir. Acentedeki bilgisayar veya restorandaki masa sermayedir.

**Doğal kaynaklar:** Üretimin önemli unsurlarından biri olan doğal kaynaklar, turizmi diğer endüstrilere karşı avantajlı hale getiren bir üretim faktörüdür.

**Girişimcilik:** Üretimi koordine eden faktördür. Risk ve belirsizliği göğüsler, piyasaya yeni ürünler çıkarır, üretimde yeni teknikler kullanır. Kamu, turizmde öncülük görevi üstlenebileceği gibi yasal çerçeveyi belirleyerek ve ilgili birimler arasında koordinasyonu sağlayarak yön göstericilik işlevini de yerine getirir.



### 6.3. Pazarlama Stratejisi (fiyatlandırma, tanıtım ve dağıtım)

Kruvaziyer turizm dünya genelinde turizm ve seyahat endüstrisi içerisinde en hızlı büyüyen segmentler arasında yer almaktadır. Turizm sektöründe dünyada değişen talepler ve farklı destinasyon arayışlarıyla beraber Türkiye'nin de önüne kruvaziyer turizmi ile ilgili yeni fırsat kapıları aralanmaktadır. Türk turizm sektöründe son yıllarda "kruvaziyer turizm" ve deniz yolculuğu ile limanlara gelecek yeni turist kabileleri bir alternatif oluşturmaktadır.

Türkiye'deki kruvaziyer turizmi son yıllarda, hem çevresindeki bölgelerde yaşanan siyasi ve ekonomik krizlerden hem de kendi içerisinde yaşadığı belli başlı sorunlardan etkilenmektedir. Bu durum, 2016 ve 2017 yıllarındaki verilerden görülmektedir. Öyle ki, 2017 yıl sonu itibarıyla Türkiye'yi ziyaret eden toplam kruvaziyer turist sayısı 2003 yılı toplamının yaklaşık yarısında kalmıştır ki bu durum 2013 yılı ile karşılaştırıldığında yaklaşık %85 aşağısındadır. Söz konusu dramatik düşüşe rağmen Çeşme limanının, kruvaziyer hatlarının genellikle tercih ettiği limanları geride bırakarak Türkiye'deki kruvaziyer turizm pazarında dikkate değer bir paya ulaştığı görülmüştür. Aynı şekilde Bodrum, payını gittikçe arttıran destinasyonlardan birisi haline gelmiştir. Yarattığı katma değer ve sahip olduğu potansiyel düşünüldüğünde şüphesiz bu durumu kabullenmemek gerekir. Her ne kadar güvenlik konusu kruvaziyer hatlar tarafından rotaların belirlenmesinde ana itici faktör olarak görünse de, bu durumun sonsuza kadar sürmeyeceği de açıktır. Gemilere ve turistlere verilen liman hizmetleri gibi mikro çevresel faktörler ile birlikte bu tür kaygıların giderilmesi için ilgili destinasyonların cazibesinin artırılması ve yeni destinasyonların cazip kılınmasına yönelik tanıtım faaliyetleri bu zorlu sürecin atlatılmasında faydalı olacaktır. Gelecekte yapılacak çalışmalara yönelik olarak, özellikle 2016 ve 2017 yıllarındaki dramatik düşüş neticesinde pazar yapısındaki bozulma farklı analizlerin uygulanması ile test edilebilir ve bulgular tartışılabilir (Akgül, 2018).

Kapasitenin yönlendirdiği piyasaya yapısı ile "arzın yönlendirdiği" bir pazar türü olmasından dolayı kruvaziyer gemi işletmeleri gelirlerini arttırabilmek için yeni pazarlar, yeni güzergahlar ve yeni destinasyonlar arayışındadırlar. Yeterli imkânlar, hizmetler ve altyapı sağlanırsa, Türkiye'deki sahil şehirleri ve potansiyel limanlar daha fazla kruvaziyer gemi turları çekebilecek ve gözde seyahat rotaları arasına Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında Türkiye'ye ait olan destinasyonlar da girebilecektir.

Deniz taşımacılığı düzenli ve düzensiz taşımacılık olmak üzere iki temel yapıda değerlendirilmektedir. Belirli bir programa bağımlı olmadan yapılan, gemi kiralama sözleşmeleri ile bir geminin sonraki seferinin belirlendiği taşımacılık tipi tarifersiz hat taşımacılığıdır.

Genellikle genel yük, dökme yük taşıyan gemilerde bu tür taşımacılık tipi uygulanır. Diğer yandan konteyner, RO-RO ve konumuza esas teşkil eden kruvaziyer gemileri gibi düzenli hatlar, belirli bir sefer programı dahilinde önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde yine önceden belirlenmiş limanlara düzenli olarak sefer yapmaktadır.

Düzenli hat gemi taşımacılığında bir limanın sefer programına alınması liman işletmesinin değil, hat işletmesinin verdiği bir karardır. Bu nedenle düzenli hat gemilere hizmet vermek isteyen liman işletmelerinin en önemli müşterileri öncelikle gemi hatlarıdır. Bu noktada liman işletmecisinin hat operatörünün istek ve beklentilerini karşılayacak liman altyapı, üstyapı ve ekipman donanımını sağlaması ve gemi operatörlerine yönelik yeterli bir pazarlama faaliyetinde bulunması gerekmektedir.

Bu mantıkla hareket edildiğinde bir kruvaziyer gemi hattının bir limanı sefer programına alma nedenleri ile bir liman işletmecisinin/ yatırımcısının bir limanı işletmeye talip olma nedenleri genel olarak benzerdir. Çünkü liman işletmecisi/yatırımcısı işlettiği limanın kruvaziyer hatları tarafından tercih edilmesini isteyecektir.

Bu noktada bir kruvaziyer gemi işletmecisinin bir limanı sefer programına almak için göz önüne aldığı kriterleri ve bir kruvaziyer yolcusunun yine bir kruvaziyer turunu tercih etmesinde göz önüne aldığı kriterleri incelemek gereklidir. Liman işletmesinin bu kriterleri göz önüne alarak limanı işletmesi ve pazarlama planını yapması gerekmektedir.

Bir kruvaziyer hat işletmesinin bir limanı sefer programına alırken göz önüne aldığı kriterler aşağıdaki gibidir (Lekakou ve diğerleri, 2009 ve Tsamboulas ve diğerleri, 2012):

- Doğal liman özellikleri: Kruvaziyer destinasyonlarına yakınlık, hava şartlarına karşı korunaklılık.
- Liman verimliliği: Verimli liman yönetimi, bagaj elleçleme işlemleri, güvenlik kontrollerinde harcanan zaman, gemi döngü(hizmet) zamanı, yolcu rahatlığı.
- Liman yönetimi: Uzun dönemli iş ilişkisi kurma yeteneği, kruvaziyer hatlarının özel isteklerine cevap verebilme, liman pazarlama kampanyaları.
- Liman alt apısı: Yolcunun gemiye biniş ve gemiden inişinde kullanılan alt yapılar, modern yolcu terminali, limanın bu işe uygunluğu.

- Limandaki yolcu hizmetleri: Seyahat ve kruvaziyer acenteleri, posta hizmetleri, VIP salonu, internet kafe, araç park alanı, güvenli ve emniyetli çevre, bankacılık hizmetleri, gümrüklü/gümrüksüz alış- veriş yerleri, çocuklar için oyun alanı, spor alanı, ilk yardım istasyonu, liman içi taşımacılık hizmetleri.
- Limanda kruvaziyer gemilere verilen hizmetler: Pilotaj, römorkaj, palamar hizmetleri, gemi tedarik hizmetleri, yakıt ikmal, klas kuruluşu denetlemeleri, emniyet ve güvenlikle ilgili hizmetler, atık alım tesisleri, gemi inşa tamir hizmetleri.
- Liman hizmetlerinin ücretleri: Limanda verilen hizmetin kruvaziyer gemilere olan maliyeti, kruvaziyer hattın ana karargahına olan operasyon maliyetleri.
- Liman kentinin olanakları: Uluslararası hava alanına yakınlık, uluslararası tren istasyonlarına yakınlık, uygun otel imkanları, restoranlar, pazar yerleri, eğlence alanları, turist bilgilendirme noktaları, yeterli sayıda otobüs ve otobüs hatları, yeterli sayıda tuvalet kabinleri, turizm polisi.
- Politik şartlar ve yasal düzenlemeler: Kruvaziyer hatlarını özendirici düzenlemeler, terminal sıklığına ilişkin düzenlemeler, kabotaj politikası, siyasi istikrar, ulusal turizm politikası.
- Turizm cazibesi: Cazibe alanları, kültürel ilgi alanları, tarihsel ilgi alanları, yakın turistik alanlara ulaşım imkanları, dikkat çekici faaliyetler, geleneksel faaliyetler, inanç turizmi, konferans turizmi, yeşil turizmdir.

Diğer yandan bir kruvaziyer yolcusunun hangi destinasyonu seçeceğine karar verirken göz önüne aldığı seçim kriterleri aşağıdaki gibidir (Cruise Gateway North Sea, 2012):

- Genel turistik cazibe
- Destinasyonun güvenliği
- Politik istikrar
- Kıyıda gezilebilecek yerlerin çeşitliliği ve kalitesi
- Uygun fiyatlar
- Destinasyonun bilinirliği (şöhreti)
- Benzersiz tecrübeler yaşama potansiyeli
- Yolcunun daha az sıkılacağına inanması
- Destinasyonun ulaşılabilirliği

- Destinasyondaki organizasyon yapısı
- Şehir merkezine yürüme mesafesi
- Destinasyon hakkında bilgiye ulaşılabilirlik
- Liman ve terminal tesisleri
- Pazarlama faaliyetlerinin etkisi
- Alışveriş imkanları

Mevcut pazara yönelik yeni bir ürün olarak Çanakkale'nin pazarlanması için hızlı tutundurma ve yoğun bir ilişki ağı oluşturulmalı, farklılıklar özenle öne çıkarılmalıdır. Gemiyle gelen yolcuların büyük bir bölümünün; Çanakkale'de gemiden inerek doğal ve kültürel alanları ziyaret etme ve şehri keşfetme arzusunda olacakları bir destinasyon olacağı iddiası taşınmalıdır.

Liman işletmecisinin tüm bu bilgileri göz önüne alarak pazarlama planını hazırlaması gerekmektedir. Temel pazarlama planı beş ana aşamadan oluşmaktadır, bu adımlar aşağıdaki gibidir:

- Mevcut Durum Tespiti (Rekabet, Hedef Pazar, Fırsatlar, Tehditler)
- Pazarlama Hedeflerinin ve Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi
- Pazarlama Planının Hazırlanması
- Pazarlama Planının Uygulanması
- Ölçme, Değerlendirme ve Kontrol

Çanakkale Kruvaziyer Limanı pazarlama planı bu adımlar ve rapor hazırlık süreci boyunca konu ile ilgili paydaşlarla yapılan derinlemesine görüşmeler (Ek3) kapsamında hazırlanmıştır. Birbirlerinden keskin hatlarla ayrılmasının mümkün olmamasından dolayı hazırlanan pazarlama planı hem potansiyel liman yatırımcıları hem de liman işletmecileri göz önüne alınarak planlanmıştır.

### **6.3.1. Mevcut Durum Tespiti (Rekabet, Hedef Pazar, Fırsatlar, Tehditler)**

Çanakkale ili Türkiye'nin kuzeybatısında, topraklarının büyük bölümü Marmara Bölgesi sınırları içinde bir kısmı ise Ege Bölgesi içinde yer almaktadır. Asya (Anadolu) ve Avrupa (Trakya) kıtalarında toprakları bulunan, kendi adını taşıyan boğaz ile ikiye bölünmüş bir ildir.

İlde hali hazırda kruvaziyer limanı yoktur. Bu nedenle kruvaziyer gemileri Çanakkale'ye yanaşamamakta, yolcular tarafından talep olması durumunda ise Çanakkale Kepez Limanı'na ya da Bozcaada ilçesine yanaşmaktadır. Her iki durumda da kruvaziyer gemilere özel tasarlanmış limanlar olmadığı için çeşitli problemler yaşanmaktadır.

Ağırlıklı olarak bu şekilde Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı 2020 verilerine göre 2011- 2019 yılları arasında toplam 234 kruvaziyer gemisi Çanakkale'yi, 15 kruvaziyer gemisi Bozcaada'yı ziyaret etmiştir.

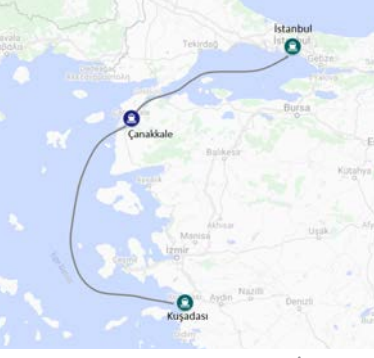
Çanakkale dünyada bilinirliği olan zengin tarih ve kültürel miras değerleri ile turizm potansiyeli yüksek bir ildir. Bu potansiyel göz önüne alındığında kentin kruvaziyer limanının olmamasından dolayı çok önemli bir gelir kapısından mahrum olduğu, Çanakkale'nin tanıtımı için çok önemli fırsatların kaçırıldığı bir gerçektir.

Kruvaziyer turizminin kendine has özellikleri ve belirli bir yolcu profili bulunmaktadır. Kruvaziyer gemileri genellikle sabah saatlerinde sefer programı dahilindeki limana yanaşmakta ve öğleden sonra ya da en geç akşam saatlerinde limandan ayrılmaktadır. Bu nedenle Çanakkale'nin yakın çevresindeki kruvaziyer limanlarından turist çekmesi mümkün değildir. Kentin kendi limanına sahip olması gerekmektedir.

Çanakkale'nin içinde bulunduğu Marmara bölgesinin en önemli kruvaziyer limanı İstanbul limanıdır. Diğer yanda coğrafi olarak yakınlıktan dolayı Ege bölgesinde Kuşadası, Çeşme, Dikili kruvaziyer limanları ve Yunan adalarında bulunan limanlar da Çanakkale ilinde kurulacak bir kruvaziyer limanı için paydaş veya rakip olarak değerlendirilebilir.

Genel olarak, rakiplerin sayısı ve kapasitesi bir sektördeki rekabet düzeyinin belirlenmesinde temel faktördür (Porter, 2015). Halihazırda kruvaziyer gemilerine hizmet veren bu dört liman (İstanbul, Kuşadası, Çeşme, Dikili) Türkiye'de 200 bin yolcu rakamının üzerinde hizmet veren limanlardır. Dört liman toplamda 2011-2019 yıllarında 7.2 milyon yolcuya hizmet verirken bu rakam 2011-2019 yılları Türkiye kruvaziyer yolcu elleçlemesinin %62'sine tekabül etmektedir.

İstanbul limanını; ana liman olması, şehrin havayolu başta olmak üzere sahip olduğu uluslararası ulaşım ağı, dünya kültür mirasındaki önemi ve turizm potansiyelinden dolayı ayrı bir konuma koymak gereklidir. Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın öncelikli paydaşı olarak değerlendirilmelidir. Akdeniz havzası ile İstanbul limanı arasında rotası olan gemiler Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın bulunduğu Çanakkale Boğazı'ndan geçeceklerdir. Bu noktada özellikle bu rotada seyahat eden kruvaziyer gemilerin değerlendirilmesi ve bu gemilere yönelik bir pazarlama faaliyetine gidilmesi gerekmektedir. Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın kapasitesi ve olanakları bu pazarlama faaliyetlerinde öncelik olarak dikkate alınmalıdır.



Harita 4. Kuşadası, İstanbul Kruvaziyer Limanlarının Çanakkale ile İlişkisi

Diğer paydaş olabilecek liman; Kuşadası'dır. Liman özellikle Efes Antik kentinin dünya kültür mirasındaki öneminden dolayı yıllık birçok kruvaziyer gemi ağırlamaktadır. 2019 yılında Kuşadası Kruvaziyer Limanı 197 kruvaziyer tipi yolcu gemisi ve 181.193 yolcuya hizmet vermiştir. Yapılan araştırmalar ve analizler sonucunda Kuşadası Limanı'nı paydaş olarak değerlendirmenin Çanakkale Kruvaziyer Limana gelecek gemi sayısını olumlu yönde etkileyeceği tespit edilmiştir. Akdeniz havzasından Karadeniz'e doğru bir rota izleyen kruvaziyer geminin Kuşadası Limanı'nı ile İstanbul Limanı arasında Çanakkale Limanı yer almaktadır. Kuşadası Limanı'ndan akşam saatlerinde çıkan bir gemi sabah saatlerinde Çanakkale Limanı'na ulaşmış olacaktır. Bu bağlamda Kuşadası Limanı ile ortak çalışmalar yürütülebilir.

Rakip olabilecek öncelikli limanlar ise Yunan adalarında bulunan limanlardır. Yapılan araştırmalar ve derinlemesine görüşmelerde; Çanakkale'ye kruvaziyer liman yapıldığında, tur operatörlerinin yakında bulunan Yunan adalarını rotalarından çıkartacağı tespit edilmiştir. Bunun iki temel sebebi belirlenmiştir:

- İlki Çanakkale'de bulunan Troya ve Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihî Alanı'dır. Kruvaziyer gemi işletmecilerin gelirlerinin yaklaşık %30'unu oluşturan, gemi içi tur satış oranları Yunan adaları için çok düşük sayıdadır. Yunan adalarında doğa ön plana çıktığı için çoğunluğunu yaşlıların oluşturduğu kruvaziyer gemi yolcusu, bu turları tercih etmemektedir.
- Bir diğeri ise; liman tadilatından dolayı İstanbul'a uzun süredir kruvaziyer gemi uğrak yapmamıştır. Kruvaziyer turizm turist profili için kültür turizmi önemlidir. İstanbul ise bu konuda uluslararası bilinirliğe sahip bir coğrafyadır ve ilgi çekmektedir. İstanbul'un kruvaziyer gemileri ağırlamaya başlaması ile ara durak olan Çanakkale tercih edilecektir.

Diğer rakip limanlar değerlendirildiğinde ise; 2019 yılında Çeşme limanı ise 31 kruvaziyer gemi ve 49.453 yolcuya, aynı dönem Dikili limanı 4 gemi ve 776 yolcuya hizmet vermiştir. Bu kapsamda özellikle bu limanlara uğrak yapan kruvaziyer gemi operatörlerinin değerlendirilmesi ve bu operatörlere yönelik bir pazarlama faaliyetine gidilmesi gerekmektedir. Limanların sunduğu olanaklar ve kentlerin turizm altyapısı değerlendirilmelidir.

### 6.3.2. Pazarlama Hedeflerinin ve Pazarlama Stratejilerinin Belirlenmesi

Strateji; önceden belirlenen bir amaca ulaşmak için tutulan yolların ve uygulanan yöntemlerin tümüdür. Rekabet stratejisi ise, bir işletmenin içinde yer aldığı sektör ya da sanayi dalını rekabet açısından çözümlemesi; ardından sektördeki rakiplerine karşı rekabet üstünlüğü sağlamak ve böylelikle işletme hedeflerine ulaşmak için yapmak istedikleri ya da yaptıklarıdır.

Rekabetçi strateji ve uluslararası rekabetçilik alanında dünyanın en büyük otoritesi olarak kabul edilen Porter'e göre; maliyet liderliği, farklılaştırma ve odaklanma olmak üzere üç temel rekabet stratejisi bulunmaktadır.

Maliyet stratejisi, işletmenin ürünlerini rakiplerinden daha az maliyet ile üretmesi ve böylece sektör ortalamasının üzerinde bir gelir elde etmesidir. Bu stratejiyi başarı ile uygulamak için rakiplerden daha yüksek pazar payına sahip olmak ve böylece ölçek ekonomisine ulaşmak ve tedarik kaynaklarına rakiplere göre daha hızlı ulaşmak gerekmektedir. Bu nedenle hammadde temini, ürünün fiziksel üretimi ve tüketiciye ulaştırılmasında, işletme rakiplerine göre daha düşük maliyetlerle çalışmalıdır. Farklılaşma stratejisi, piyasada benzer ürünlerin üretildiği ve bu standart ürünlerin müşteri ihtiyaç ve beklentilerini karşılamadığı durumda, işletmenin ürünlerine yeni özellikler katarak rakip ürünlerden farklılaşmasıdır. Odaklanma stratejisi ise, maliyet ve farklılaşma stratejisinin belirli bir pazar bölümü ve müşteri grubu hedef alınarak uygulandığında ortaya çıkmaktadır.

Kruvaziyer turizm turistik ürünü, özel nitelikli gemi seyahatinin merkezinde bulunduğu bir turizm aktivitesidir. Kruvaziyer turistler, temelde, bir gemi seyahati satın alırlar. Bu gemi seyahati, birkaç limanın da bu süre içinde ziyaret edildiği, belli bir süre zarfında gerçekleşir (Güzel, 2006). Bu durumda rakiplere karşı maliyet stratejisi ve farklılaşma stratejisi uygulamak temel yeterlilikte olmayacaktır.

Kruvaziyer turizmi, turizm sektörü içinde özelleşmiş bir alandır. Bu kapsamda kruvaziyer turizm odaklanma stratejisiyle uyuşan bir yapıya sahiptir. Odaklanma stratejisi ile işletme daha küçük alt bir pazara hitap etmekte ve bu pazarın taleplerine uygun ürün üretmektedir (Uysal, 2014). Bu noktada odaklanma stratejisi Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın temel rekabet stratejidir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı, odaklanma stratejisi çerçevesinde tüm önceliğini kruvaziyer turizmüne vermeli; altyapı, üstyapı ve donanımlarını, öncelikle bu konudaki yasal düzenlemelerde geçen minimum standartların oluşturulmasından sonra ana müşterileri olan kruvaziyer gemi hatlarının istek ve beklentilerine göre şekillendirmelidir. Bu noktada diğer rekabet stratejilerinden faydalanmak da önemli olacaktır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın pazarlama amaçları aşağıdaki gibidir:

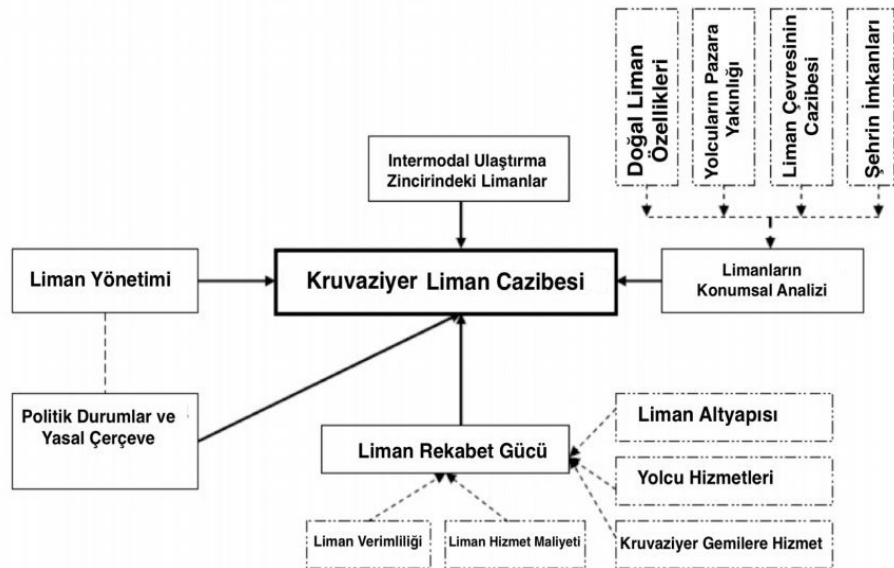
- Kısa dönemde İstanbul limanına gelen gemi sayısının yıllık ortalama en az %10'unu yakalamak.
- Uzun dönemde İstanbul limanına gelen gemi sayısının yıllık ortalama en az %20'sini yakalamak.
- Türkiye kruvaziyer sektöründeki pazar payını her yıl arttırmak.
- Her yıl uluslararası sefer yapan dünyanın en önemli kruvaziyer gemi hatlarından en az birisinin sefer programına girmek.
- Çanakkale limanını tanıtmak için kruvaziyer turizmin önde gelen Seatrade (Miami, Hamburg, Malaga) fuarlarına yılda en az 2 kez katılmak.

Bu pazarlama hedefleri çerçevesinde Çanakkale Kruvaziyer Limanı işletmecisinin kendisini konumlandırırken hizmet kalitesinden ödün vermeyen, konusunda uzman, çevreye duyarlı, yenilikçi ve güncel piyasayı takip eden bir işletme olmaya gayret etmesi gerekmektedir. Bu anlayışla müşteri portföyüne hizmet etmeyi planlamalıdır.

### 6.3.3. Pazarlama Eylem Planının Hazırlanması

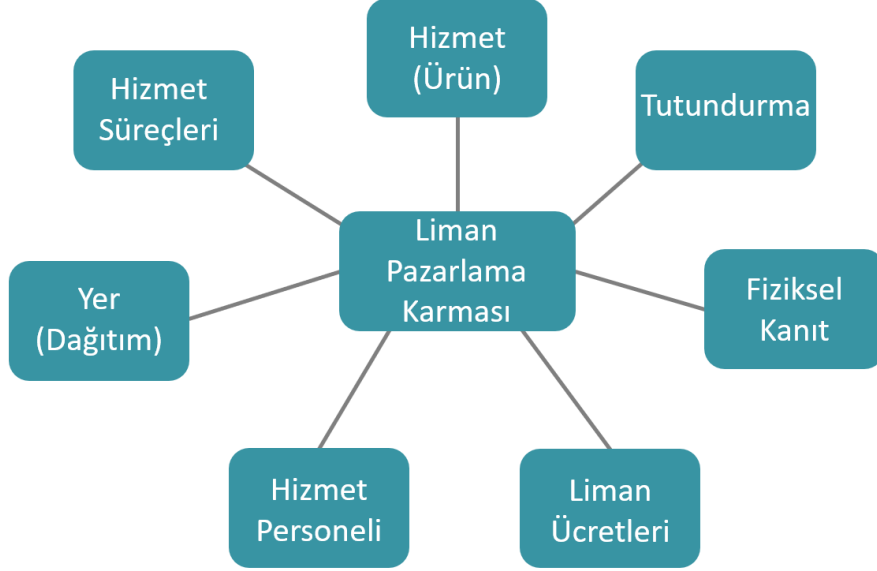
Kruvaziyer pazarında liman olmak için yapılan çalışmalarında, liman cazibe çerçevesi dört eksen çevresinde açıklamıştır. İlk olarak kruvaziyer yolcuların pazara olan yakınlıkları, ikinci olarak kruvaziyer limanın doğal özellikleri, üçüncü olarak kruvaziyer yolcuların şehirde daha güzel vakit geçirmelerini sağlayan liman çevresi cazibe noktaları, dördüncü olarak ise şehrin imkanları olarak belirtmişlerdir (Lekakou vd., 2009). Bu çalışmada belirtmek istenen potansiyel kriterleri arasında kruvaziyer limanların seyahat programlarına dahil olma ve seyahat programlarındaki uğranma sayılarını arttırmada şehrin yolculara iyi vakit geçirebilmeleri için sunduğu restoran, kafe, alış-veriş dükkanları gibi imkanlar, şehir imkanları başlığı ile; kruvaziyer limanların doğal güzellikleri ve şehrin ve çevresinin tarihi ve kültürel mirasları ise liman çevresinin cazibe merkezleri başlığı ile incelenmiştir.

Şekil 2. Kruvaziyer Liman  
Cazibe Şeması  
Kaynak: Lekakou vd., 2009





Lekakou'nun çalışması, yapılan analizler, görüşmeler ve geliştirme toplantıları (Ek3) ve saha çalışmaları (EK4) ışığında pazarlama planı hazırlanmıştır. Pazarlama planı bir anlamda pazarlama karmasının oluşturulmasını içermektedir. Tüm ekonomik sektörlerde olduğu gibi limanlarda da pazarlama faaliyetleri, pazarlama araştırmaları ve uygulamalarından oluşmaktadır. Limanlarda kullanılan pazarlama karması elemanları ise aşağıdaki gibidir:



Şekil 3. Pazarlama Karması Elemanları

### Hizmet (Ürün) Karması

Liman pazarlama karmasında ürün; hizmettir. Kruvaziyer limanlarda verilen hizmetler gemilere ve yolcuya verilen hizmetler olarak iki temel gruba ayrılmaktadır. Bu temel hizmetlere ek olarak limanda verilmesi zorunlu olan hizmetler de bulunmaktadır. Bu noktada kruvaziyer limanlarında verilen hizmetleri şu şekilde sınıflandırabiliriz:

- Yolcuya verilen hizmetler
  - İndirme-bindirme
  - Danışma hizmetleri
  - Yeme-içme-dinlenme hizmetleri
  - Gümrüklü gümrüksüz satış üniteleri
  - VIP hizmetleri
- Gemilere verilen hizmetler
  - Tatlı Su verilmesi
  - Elektrik verilmesi
  - Yakıt tedariki
  - Bakım onarım hizmetleri
  - Kumanya tedariki
  - ISPS güvenlik hizmeti

- Yolcu ve gemilere verilen zorunlu hizmetler

Kılavuzluk (Pilotaj) Hizmetleri

Römorkaj Hizmetleri

Palamar Hizmetleri

Seyir Hizmetleri

Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

Çöp ve Atık Yağ Alımı

Gümrük Kontrolü

Deniz ve Göçmen Polisi İşlemleri

Gümrük İşlemleri

Çanakkale Kruvaziyer Limanı işletmecisinin hizmet kalitesinden ödün vermeden sunması önemlidir. Konusunda uzman personel ile yolcuya ve gemiye verilen hizmetlerde yenilikçi işletmecilik anlayışıyla yaklaşmalıdır. Teknolojiyi verimli kullanması, emniyet ve güvenlik ilkelerinden ödün vermemesi gerekmektedir.

### **Yer (Dağıtım) Karması**

Hizmet üreten işletmelerde dağıtım karması, çoğunlukla tüketiciyi hizmetlerin üretildiği yere doğru taşıma ya da potansiyel hizmet tüketicilerinin hizmet üretilen yerlere gelmesini sağlama eylemleridir (İçöz, 2001). Tüketicinin restorana, müşterinin otele ve nihayetinde geminin limana gitmesi buna örnek olarak gösterilebilir. Ağırlıklı olarak hizmet sektöründe kullanılan doğrudan dağıtım sisteminde hizmeti sunan ve alan arasında aracı (acente) yoktur. Doğrudan dağıtım sistemi, liman hizmetlerinin sadece liman içinde sunulmasından dolayı bir zorunluluktur (Esmer, 2011).

Limanlarda verilen hizmetin dağıtımını söz konusu olmadığı için limanlarda dağıtım fonksiyonu “yer” fonksiyonu olarak algılanmalıdır. Bu noktada limanın bulunduğu kıyı bölgesinin konumu önem arz eder.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın konum olarak sahip olduğu önem; “7. PROJE YERİ / UYGULAMA ALANI” başlığı altında ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

### **Fiyat (Tarife ve Ücretler) Karması**

Liman sektöründe liman ücretleri ve liman tarifesi olmak üzere ifade edilen iki fiyat tabiri bulunmaktadır. Bu tabiler şu şekildedir:

- Liman ücretleri: Limanın genel hizmetlerinden ve tesislerinden (barınma, elektrik, tatlı su gibi) faydalanma karşılığında ödenen liman rüsum ve harçlarıdır.
- Liman tarifesi: Liman kullanıcısının talep ettiği ve liman işletmecisinin sunduğu açık bir şekilde tanımlanmış özel hizmetler için ödenen ücretlerdir.

Fiyat, limanların yoğun rekabet ortamında stratejik planlarını etkileyen en önemli pazarlama karmasından biridir. Diğer liman pazarlama öğelerinin tersine, liman hizmet fiyatlandırması gelir yaratan bir pazarlama değişkenidir. Liman hizmetlerine konan fiyat bu hizmetlere olan talebi geniş ölçüde etkilemektedir. Kruvaziyer gemi işletmeleri bir limanı değerlendirirken önem verdikleri konulardan birisi de liman hizmet tarifesidir.

Fiyat, liman işletmelerinin pazarlama programının devlet düzenlemeleri ve müdahalelerinden en fazla etkilenen bölümüdür. Liman işletmesinin rakip limanlar karşısındaki durumunu ve pazar payını etkilemesi, sonuçta gelirler ve karlar üzerinde etkisini göstermektedir.

Pazarlama ile ilgili bütün diğer kararlar gibi, fiyat kararları da işletme hedef ve amaçlarından etkilenir. Uluslararası pazarlarda fiyatı belirlerken birçok unsuru göz önüne almak gerekir. Uluslararası bir iş dalı olan limanlarda da benzer durum söz konusudur. Bu durumda limanların fiyatlandırma kararlarını verirken aşağıdaki unsurlar dikkate alınmalıdır (UNCTAD, 1995):

- Tahmini maliyetler
- Rekabet şartları
- Kullanılan para birimi
- Ödeme şekilleri
- Kullanıcı sadakati ve iş hacmi
- Pazar değişkenleri

Fiyatın limanın gelirlerine ve dolayısıyla yatırım stratejilerine doğrudan etkisi vardır. Günümüzde birçok liman kullanıcısının fiyattan çok hizmet kalitesine ve verimliliğine odaklandığı görülmektedir. Örneğin bir kruvaziyer limanı rakiplerine göre pahalı bir hizmet tarifesine sahip olmasına rağmen, ucuz fakat verimsiz limanlara göre daha fazla gemi çekebilmektedir. Ancak bu durum fiyatın liman rekabetinde önemsiz bir pazarlama karması elemanı olduğu anlamına kesinlikle gelmemektedir.

Limanlar fiyatlandırma yaparken limanın hedeflerini, hizmetin veya kaynağın sağlanmasına ait maliyetleri, limanın kullanıcılarda yarattığı faydaları, limanlardan kaynaklanan rekabeti ve liman kullanıcılarının içinde bulunduğu rekabeti göz önünde bulundurmak durumundadır. Bu fiyatlandırma stratejileri 3 kategoride ele alınmaktadır (Frankel, 1987):

**Maliyet Bazlı Fiyatlandırma Stratejileri:** Fiyatlandırmanın, sunulan hizmetlerin maliyetleri değerlendirilerek uygulanmasıdır. Sabit maliyetler, değişken maliyetler ile marjinal maliyetler değerlendirmeye alınarak fiyatlandırma yapılabilir.

**Değer Temelli Fiyatlandırma Stratejileri:** Bu fiyatlandırma stratejisi, liman kullanıcılarının limanın varlıkları ve hizmetlerini kullanarak elde ettikleri faydalardan ötürü onlardan istenen bedelleri baz almaktadır. Başka bir deyişle tüketicinin, işletmenin ürettiği mala biçtiği değeri tahmin etmeye dayalı bir sistemdir. Önce pazar araştırması yaparak talep olup olmadığı (miktarı) belirlenir. Ürünün deneme sürümü ile tüketicilere gidilir ve ödemeye razı oldukları fiyat tespit edilir. Bu süreç, ürün sunumu öncesinde pazar araştırması işlemini gerektirdiği için, liman faaliyete başlamadan fiyatlandırma çalışmasını yapılmasını gerekli kılmaktadır.

**Rekabete Dayalı Fiyatlandırma Stratejileri:** Bu stratejiler, rakip liman işletmelerinin sürekli izlenmesini ve liman kullanıcılarının fiyatlardaki değişimlere olan duyarlılığının doğru analiz edilmesini gerektirmektedir. İçinde bulunulan sektördeki ortalama fiyat baz alınarak ürün ya da hizmet grupları için bu ortalamaya yakın bir fiyat belirlenir. Rakiplerin fiyat düzeyleri ile karşılaştırma olanağı sağladığı için, tüketicinin bu fiyata karşı olumsuz bir tepki göstermesi olasılığı daha zayıf olabilir. Akdeniz coğrafyasındaki diğer ülkelerin ve Ege denizi içindeki Yunan Adaları turlarına dönük diğer kruvaziyer limanları dikkate alındığında, rekabet odaklı fiyatlandırma politikasının önemi ortaya çıkmaktadır.

Çanakkale kruvaziyer liman işletmesinde maliyet ve rekabete dayalı fiyatlandırma stratejisinin uygulanması gerekmektedir. Bu anlamda verilen her bir hizmetin maliyet hesaplarının yapılması ayrıca rakip liman işletmelerinin tarife yapılarının sürekli gözlemlenmesi gerekmektedir.

## **Tutundurma**

Hizmet sektörünün kendine has özelliklerine sahip olan liman işletmelerinde pazarlama faaliyetleri; yeni müşteri elde etmek, mevcut müşterileri elde tutmak ve bilgilendirmek, limanların faaliyet gösterdikleri bölgeye olan ekonomik ve sosyal katkıları yerel halka anlatmak veya hatırlatmak, lojistik sektörüyle bilgi paylaşımını sağlamak gibi amaçlar taşımaktadır. Bu hedeflere ulaşmada liman işletmelerinin kullandıkları en önemli pazarlama karması bileşenlerinden birisi tutundurma faaliyetleridir.

Tutundurma liman kullanıcılarının liman hizmetlerini sürekli kullanımını sağlayacak ve limanın imajını geliştirecek faaliyetlerdir. Türkiye’de faaliyet gösteren ve uluslararası hizmet veren limanların, pazarlama faaliyetlerinde tercih ettikleri iletişim yöntem ve araçları belirlemek için bir araştırma yapılmıştır.

Araştırma sonuçlarına göre araştırmaya katılan limanların hepsi internet sitesi kullanmaktadır. Bu anlamda internette var olmak tüm limanlar için önemli bir iletişim aracı olarak görülmektedir. Araştırmada internet sitesi kullanımından sonra ikinci önemli pazarlama iletişim aracının müşteri ziyaretleri olduğu tespit edilmiştir. Endüstriyel pazarlarda etkin olarak kullanılan müşteri ziyaretlerinin limanlarda da çok fazla tercih edildiği görülmüştür. Ayrıca tanıtım broşürleri, basın bültenleri ve e-posta ya da mektupla gönderilen müşteri bilgilendirme postaları en fazla tercih edilen pazarlama iletişim araçları içinde yer almaktadır (10.Ulusal İşletmecilik Kongresi, 5-7 Mayıs 2011-İzmir).

Çanakkale Kruvaziyer Limanı’nın öncelikle kendisinin var olduğunu gösterme ve bir farkındalık yaratma ihtiyacı vardır. İşte bu farkındalığı yaratmak için bir yapılan eylemler tutundurma faaliyetleri kapsamında yapılmaktadır.

Kruvaziyer turizmde liman tanıtımları için fuarlar önemli bir yere sahiptir. Liman işletmecileri fuarda bölgelerini temsil ederek, dünyanın dört bir yanından gelen kruvaziyer şirketlerinin rotalarını kendi limanlarına çevirmelerini sağlamaktadır. Yapılan derinlemesine görüşmeler (Ek-3) ve araştırmalardan elde edilen bilgilere göre dünyada bu alanda; Miami ve Hamburg olmak üzere iki bölgede büyük fuar yapılmaktadır.

ABD Miami’de düzenlenen “Seatrade Cruise Global” fuarı, Almanya Hamburg’da “Seatrade Hamburg Cruise” fuarı ve “Marine Interiors Cruise & Ferry Global Expo” kruvaziyer turizm için dünyada önde gelen fuarlar arasında yer almaktadır. Bu fuarlarda; okyanus ve nehir kruvaziyer gemilerden feribotlara ve mega yatlarla kadar her türlü yolcu gemisi iç piyasasına yönelik temsilciler bulunmaktadır. Kruvaziyer limanlara sahip ülkeler katılarak kendi tanıtımlarını yapmaktadır. Seatrade Cruise Global 2019, 8-11 Nisan tarihleri arasında ABD’nin Miami kentinde gerçekleşmiştir. Fuarda, 113 ülkeden 643 katılımcı ve 11.000 tedarikçi ile satın almacı yer almıştır.

## **Fiziksel Kanıt**

Hizmet pazarlamasına yönelik bir diğer pazarlama karması elemanı fiziksel kanıtlardır. Özellikle hizmet sektöründe hizmetin dokunulmazlığı ve soyutluğu ilkelerinin bir sonucu olarak, sunulan hizmeti temsil eden fiziki yapıların varlığına ihtiyaç duyulur. Liman ve terminal hizmetlerinin sunumunda kullanılan liman ekipmanları, terminal üst yapıları olarak adlandırılan idari ve hizmet binaları limanın kapısı, müşteriye verilen faturalar, tanıtım broşürleri, üzerinde limanın adı veya logosu olan hediyeler limanın fiziksel kanıtları olarak değerlendirilir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın en önemli fiziki kanıtı limanın özgün mimarisi olmalıdır. İstanbul kruvaziyer rotasında yer alan limanın; boğazdan geçen gemiler ve yolcular için dikkat çekici bir mimarisinin olmasının pazarlamaya katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

## Hizmet Süreçleri

Hizmet sektörüne yönelik pazarlama karması elemanlarından bir diğeri hizmet süreçleridir. Birçok hizmet dalında olduğu gibi limanlarda hizmet üretiminin ve tüketiminin ayrılmazlığı, liman kullanıcılarının (müşteriler) hizmet üretimi sürecine dahil olması sonucunu doğurur. Liman hizmetlerinin sunumunda liman kullanıcıları ile sürekli bir temas söz konusudur. Gemideki kaptan dahil tüm personel, gemiden inen/binen ve birçok süreçten geçen yolcu limandaki hizmet sunumu sırasında limanda bulunmakta, hizmet sunum sürecini birebir yaşamaktadır. Bu noktada hizmet üretimindeki aksaklıklar liman kullanıcısının edineceği deneyimi ve liman işletmesi hakkındaki görüşlerini doğrudan etkiler. Bu durumun birçok nedeni olabilir, ancak temel neden liman hizmet süreçlerinin iyi işlememesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle liman hizmet süreçlerinin liman kullanıcısının beklediği zamanda ve kalitede gerçekleştirilmesi müşteri memnuniyetin sağlamak için bir zorunluluktur.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nda iyi tasarlanacak hizmet süreç yönetimleri ile liman kullanıcısının istediği kalitedeki hizmetin istediği yerde ve zamanda hazır bulundurulması sağlanmalıdır. Liman hizmet sunum sürecinde kalitenin sağlanabilmesi için süreci oluşturan işlemlerin ve faaliyetlerin belirli bir verimlilik düzeyinde olması gereklidir. Bir liman hizmetinin sunumunda işletme içindeki diğer bölümler arasında uyumun sağlanması süreç yönetimi ile mümkündür. Özellikle liman hizmetleri gibi çeşitli hizmet sunan bir işletmede süreç yönetimi daha da önem kazanmaktadır.

## Hizmet Personeli

Hizmet sektörüne yönelik pazarlama karması elemanlarından sonuncusu hizmet sunum personelidir. Limanın konumu, teknolojik donanımı, limanlarda verilen hizmetin çeşitliliği ve kalitesi kadar limanda istihdam edilen personelin kalitesi hizmet sektöründe faaliyet gösteren tüm işletmelerde olduğu gibi limanlarda da önemlidir.

Limn sektörünün kendine has yapısı nedeniyle bu sektörde istihdam edilecek kişilerin ön bir eğitim sürecinden geçmesi ya da sektörde deneyimli olması gerekmektedir. Limanda yapılan tüm işlemlerin birbirleriyle doğrudan ilgili olması limanda çalışan herkesi ve yaptığı işi kritiklemektedir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nda hizmetin üretimi çoğunlukla personelin üzerinden gerçekleştirildiği için istihdam edilecek personelin mutlaka eğitilmiş olması ya da eğitim sürecinden geçirilmesi gereklidir. Bu nedenle liman işletmesinde çalışan personelin sürekli eğitim ve talimlerle geliştirilmesi gerekmektedir.

Limanlarda üretilen hizmetin kalitesi liman çalışanların nitelik ve deneyimine doğrudan bağlıdır. Liman çalışanları limanda hizmet üretirken yolcu ve gemi ile ilgili herkesle temas etmektedir.

Limanlardaki personel yapısı idari ve teknik elemanlardan oluşmaktadır. Ancak idari personelin limancılığın teknik konularına hakim olması beklenmektedir. Liman yöneticisi, alt kademede yer alan operasyon, teknik, finansal, pazarlama ve insan kaynakları yöneticilerinin ve onların da aldıkları tüm kararların sorumluluğunu üzerine almaktadır. Liman operasyon müdürü kontrolünde üretilen liman hizmetleri aynı zamanda limanın stratejik iş birimini ifade eder.

Liman personelinin liman kullanıcıları ile ilişkileri kadar kendi aralarındaki iletişimleri de önemlidir. İşletme içi iletişim kanallarının etkin kullanımının yanı sıra işletme kapsamında takım çalışmaları, eğitim faaliyetleri, toplantılar ve çalıştaylar sayesinde iletişim seviyesi arttırılmalıdır.

#### **6.3.4. Pazarlama Planının Uygulanması**

Doğru ve başarılı bir şekilde geliştirilen pazarlama stratejileri sonucunda, pazarlama planının uygulanması dördüncü adımdır. İşletmenin mevcut durumu, pazarlama hedefleri, kendini pazarda nasıl konumlandıracağı ve pazarlama eylem planı bu aşamaya kadar netleştirilmiştir. Bu aşamada işletmede görevlerin belirlenmesi, yetki ve sorumlulukların açıklanması, zaman çizelgesinin oluşturulması, performans ölçümü için standartların belirlenmesi ve pazarlama bütçesinin oluşturulması adımlarının izlenmesi gerekmektedir. Böylece fiili olarak faaliyetler başlatılacaktır.

#### **6.3.5. Ölçme, Değerlendirme ve Kontrol**

Pazarlama planının son adımı olan ölçme, değerlendirme kontrol aşaması özellikle sayısal pazarlama hedeflerinin değerlendirilmesi için önemli bir adımdır. Bu değerlendirmeler ile pazarlama hedeflerinden sapmalar var ise nedenlerinin tespit edilmesi ve gerekli düzeltici faaliyetlerin işleme konulması gerekmektedir.

Ölçme, değerlendirme ve kontrol faaliyetleri içinde uygulamaların gözetimi ve kontrolü, sonuçların kontrolü, değerlendirilmesi ve sonuçlar ile hedeflerin tutarsız olması durumunda düzeltici adımların atılması ve ona uygun stratejiler belirlenmesi gerekmektedir.







## 7. PROJE YERİ/UYGULAMA ALANI

## 7. PROJE YERİ/UYGULAMA ALANI

Yatırım ihtiyaçlarının belirlenmesi sonrasında mekânsal olarak her tür deniz turizmi için liman yer seçimi yapılması söz konusudur. Liman seçimi için bölge sınırlarının belirlenmesi ardından önerilen bölge sınırları içinde bir sonraki aşamada noktasal liman seçimi yapılmasıdır. Noktasal liman seçimi için aşağıda belirtilen çalışmaların yapılması gereklidir:

- Hidrografik ve hidrolojik özellikler
  - + Rüzgâr özellikleri
  - + Yağış
  - + Sis
- Dalga iklimi
  - + Akıntılar gel-git
  - + Su seviyesi değişimleri
  - + Tsunami
- Kum taşınımı
  - + Akıntılar
  - + Dere ve Nehirler

- + Malzeme taşınımı
- + Erozyon
- + Birikim
- Jeomorfolojik ve fiziksel özellikler
  - + Kıyının jeolojik özellikleri
  - + Deniz tabanı topografyası
  - + Depremsellik
  - + Zemin koşulları
  - + Arazi koşulları
- Çevre koşulları
  - + Biyolojik koşullar
  - + Su kalitesi
  - + Ekoloji
- Arazi sahipliği
  - + Sit alanı
  - + Arkeolojik alan
  - + Özel çevre koruma bölgesi
  - + Kirlenme koşulları, çevresel koşullar, taşıma kapasitesi
- Sosyo-ekonomik faktörler
- Art alan bağlantıları
- Mevcut kıyı ve deniz yapıları
- Enerji tedarik şartları

Bu çalışmaların yapılmasından sonra noktasal olarak liman yeri netleştirilmelidir (Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, 2010). Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi için planlanan kruvaziyer liman yeri için bu kapsamda incelemeler ve değerlendirmeler yapılmıştır.

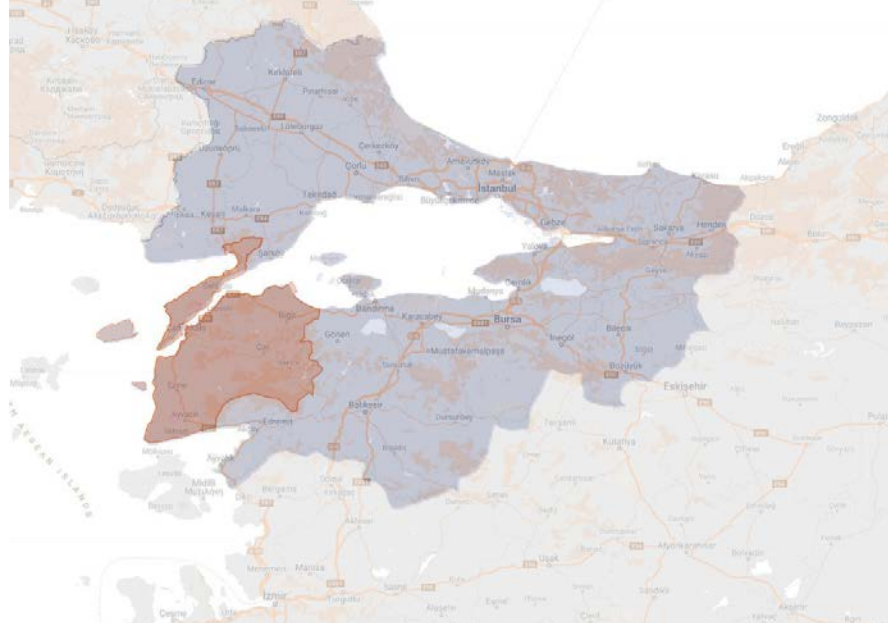
## 7.1. Fiziksel ve Coğrafi Özellikler

Mevcut limanların konumlarının değerlendirilme yollarından biri de limanların sahip oldukları mevki ve durum (site and situation) niteliklerinin belirlenmesidir. Bu nitelikler yalnızca limanların kuruluş kararlarına değil aynı zamanda operasyonel başarılarına da katkı sağlamaktadır (Mccalla, 2008; Marti, 1990).

## 7.1.1. Coğrafi yerleşim

Çanakkale ili, Türkiye'nin kuzeybatısında, topraklarının büyük bölümü Marmara Bölgesi sınırları içinde bir kısmı ise Ege Bölgesi içinde kalan, 25° 40' - 27° 30' doğu boylamları ve 39° 27' - 40° 45' kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. Asya (Anadolu) ve Avrupa (Trakya) kıtalarında toprakları bulunan, kendi adını taşıyan boğaz ile ikiye bölünmüş bir ildir.

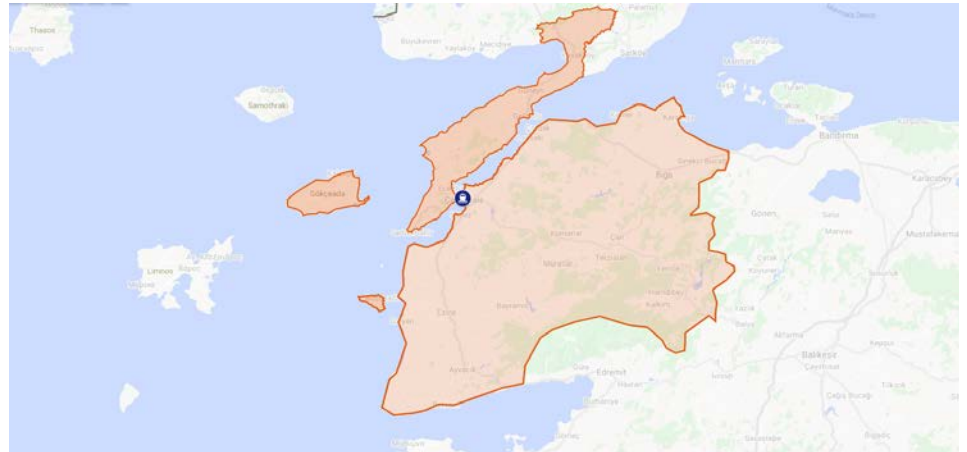
Harita 5. Marmara Bölgesi



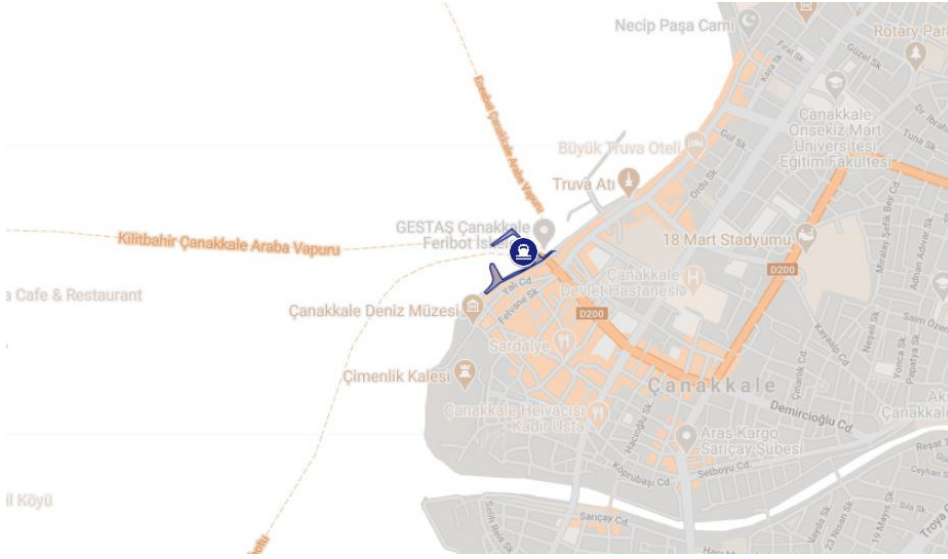
Çanakkale; Edirne, Tekirdağ ve Balıkesir il sınırları ile çevrilidir. İl sınırlarına; Ege Denizinde Türkiye'nin en büyük adası olan Gökçeada ile Bozcaada ve Tavşan Adaları da girer.

Marmara Bölgesi'nin güney kısmında yer alan Çanakkale; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi metropollere yakınlığı, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazı'nın iki yanında konumlanması ve bu iki kıta arasındaki transit geçiş yollarına sahip olması nedeni ile önemli bir coğrafi konuma sahiptir. Hem Marmara hem de Ege Denizi'ne kıyısı bulunan Çanakkale, Türkiye genelinde iki denize komşu olan 6 il arasında yer almaktadır.

Harita 6. Çanakkale İl Sınırları



Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi'ne dair ön tasarım süreçlerinde öncelikli olarak değerlendirilmesi gereken unsur proje konumudur. Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi'nin; 26° 40' doğu boylamı, 40° 15' kuzey enlemi arasında yapılması planlanmaktadır.



Harita 7. Proje Alanı ve Çevresi

Alan; Çanakkale ili Merkez ilçede, Kemalpaşa Mahallesi'nde 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta "yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı" olarak tapu siciline kayıtlı iskele alanıdır. Toplamda 7.860 m<sup>2</sup>'lik bir alandır.



Harita 8. Çanakkale Proje Alanı Sınırları

## 7.1.2. Jeomorfolojik ve Topografik Veriler



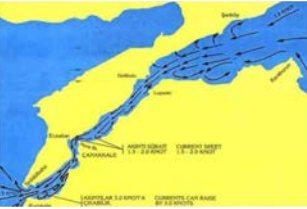
Harita 9. Çanakkale Topografik Haritası

Anadolu Yarımadası'nın en batı noktası Baba Burnu ile Türkiye'nin en batı noktası olan Gökçeada'daki Avlaka Burnu il sınırları içerisinde olan ilin yüzölçümü 9.817 km<sup>2</sup>'dir. Toplam yüzölçümün %10,35'lik oranı ile 1016 metrekaresini kaplayan merkez ilçenin, rakımı 2 metredir. Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesi için planlanan yer ise kara parçası yaklaşık 7.350 metrekarelik alana sahiptir.

671 kilometrelik kıyı uzunluğuna sahip olan Çanakkale'de, genellikle dağ ve tepelerle kaplı alanların vadilerle parçalanmış, engebeli yapıda bir topografya görülmektedir. En yüksek dağı 1767 metre ile Kaz Dağı'dır. Gelibolu Yarımadası'nda Tekir Dağları'nın uzantısı olan Kuru Dağı 726 metre yüksekliktedir. Diğer yüksek dağlar, Kaz dağı dolaylarında yer almaktadır. Biga yöresinde kuzeydoğu, güneybatı yönünde uzanan 500-1000 metre arasındaki az yüksek sıralar, dalgalı bir görünüm Gelibolu Yarımadası'nda, boğazdan Saroz Körfezine doğru basamak basamak bir yükselme görülmektedir. 400 metreye yaklaşan, tepeler dik yamaçlarla Saroz Körfezine inmektedir.

### Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, yaklaşık 60 kilometre (38 mi) uzunluğunda olup en dar yeri 1,2 kilometre (7,5 mi) en geniş yeri ise 6 kilometre (3,7 mi) açıklıktadır. Ortalama derinliği 55 metre (180 ft) olup, en derin noktası 103 metre (338 ft) ile en dar yeri olan Çanakkale şehrinin kuzeyindeki Kilitbahir mevkiindedir.



Harita 10. Çanakkale Boğaz Akıntı Yönü

Çanakkale Boğazında iki farklı akıntı sistemi mevcuttur. İki akıntı sisteminin biyolojik ve kimyasal özellikleri birbirinden farklıdır. Marmara'dan Ege istikametine bir yüzey akıntısı Ege'den Marmara istikametine bir dip akıntısı mevcuttur. Bu doğal sirkülasyon boğaz ekosisteminin motorudur. Üst akıntının salınımı Ege tarafından yüzeyden - 10 m derine Marmara tarafından -20 m derine inmektedir. Üst akıntı parametreleri meteorolojik olaylardan da oldukça fazla etkilenir (İnandık, 1964). Üst akıntının hızı 0.5-5 knot arasında değişmekte olup Marmara'dan Ege istikametine, alt akıntının hızı ise 0.1-0.6 knot arasında değişip Ege'den Marmara istikameti yönündedir.

Kuzey versiyonlu rüzgarlar estiği zaman üst akıntının hızı artar. Karadeniz'in fazla suyu üst akıntının boşalma akıntısıyla Ege'ye; bunu telafi için yoğun Akdeniz kökenli suların alt akıntı ile Marmara'ya girmesi şeklindedir. Üst akıntının hakim dalga yönü Ocak, Şubat aylarında Kuzey yönde olurken, Nisan ayındaki Lodos rüzgarının etkisiyle zaman zaman Güney yönlü olmasının yanında genel olarak Kuzey istikametlidir. Diğer aylarda ise Kuzey

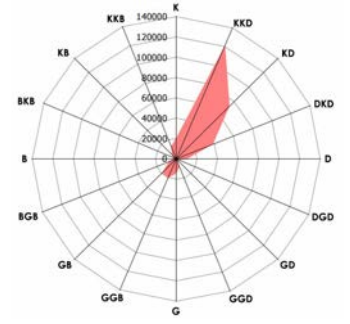
yönlü rüzgarın etkisi kış aylarındaki kadar etkili olmadığından boğazın genel Kuzeydoğu istikametli uzanışına uygun olarak Kuzeydoğu yönlü hakim dalga yönleri saptanır. Dalga boyları ise genel olarak 0.6 m şeklindedir. Ancak Mart ayında maksimum değerlere ulaşılır ve 3-9 mlik dalga boyları saptanır. Bu değişimdeki ana unsur hidrolojik olarak Karadeniz çevresi akarsu kökenli su girdilerinin artmasıdır.

### 7.1.3. İklim Verileri

Çanakkale; yarı nemli bir iklime sahip, kışları serin, yazları sıcak, su fazlası kış mevsiminde, çok kuvvetli olan ve deniz tesirine yakın bir iklime sahiptir.

Akdeniz iklimi ile Karadeniz iklimi arasında bir geçiş iklimin yaşandığı Çanakkale topraklarında iklim daha çok Akdeniz iklimine paralellik göstermektedir. Bunun yanında Çanakkale'nin daha kuzeyde bulunması nedeniyle Akdeniz iklimine göre kış mevsimi ortalama sıcaklık daha düşüktür. İlin kıyı ilçelerinde ve adalarda iklim yaklaşık aynı özellikleri göstermektedir. 1929-2019 yılları arası görülen minimum sıcaklık -11,5 °C ile şubat ayı, maksimum sıcaklık +39,1 °C ile ağustos ayındadır. Yıllık sıcaklık ortalaması 15,1 °C, ortalama nem oranı ise %72.6'dır. Yıllık ortalama yağış miktarı 662.8 m<sup>3</sup> (Gökçeada) ile 854.9 m<sup>3</sup> (Ayvacı) arasında değişmektedir. Yaz aylarında yağış miktarı oldukça düşüktür. Yağışların en fazla görüldüğü aylar aralık, ocak ve şubat aylarıdır. Karla örtülü gün sayısı en fazla 8 gündür.

İlin 2019 yılı aylara göre ortalama iklim verileri aşağıdaki tabloda verilmiştir.



Grafik 17. Çanakkale İli Rüzgar Gülü Grafiği

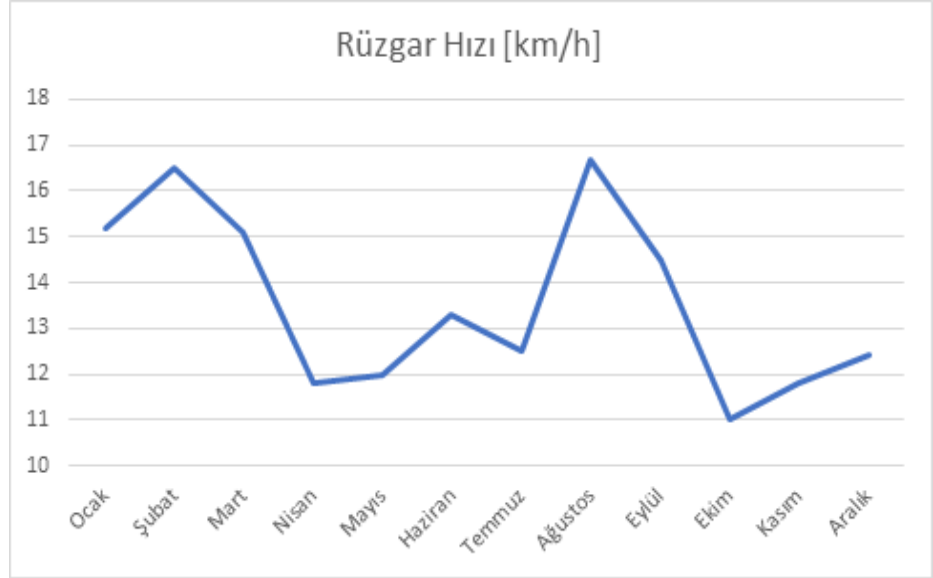
Tablo 22. Çanakkale 2019 Yılı Aylara Göre Ortalama İklim Verileri

	Ortalama Sıcaklık (°C)	Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	Aylık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (mm)	En Yüksek Sıcaklık (°C)	En Düşük Sıcaklık (°C)
Ocak	6.2	9.5	3.1	3.5	12.3	91.7	20	-11
Şubat	6.6	10.2	3.3	4.3	10.4	72.1	21.3	-11.5
Mart	8.3	12.4	4.7	5.4	9.8	66.1	27.3	-8.5
Nisan	12.6	17.2	8.3	7.3	7.8	44.7	30.8	-1.6
Mayıs	17.5	22.6	12.7	9.5	5.6	30.1	39	2.3
Haziran	22.3	27.7	16.5	11.1	4	23.8	36.8	6.6
Temmuz	25.1	30.7	19.2	11.8	1.7	10.9	39	11.2
Ağustos	24.9	30.6	19.5	11.2	1.3	6.3	39.1	9.4
Eylül	20.9	26.3	15.9	8.9	3.3	23.4	35.8	5.9
Ekim	16.1	20.7	12.1	6.4	6.5	53.6	31.7	0.4
Kasım	11.9	15.9	8.4	4.4	8.9	87.3	26.2	-7
Aralık	8.3	11.6	5.2	3.2	12.4	106.7	22.6	-10.5
Yıllık	15.1	19.6	10.7	87	84	616.7	39.1	-11.5

İli iklimsel olarak çevre illerden ayıran diğer bir özelliği de yılın büyük bir kısmının rüzgârlı geçmesidir. İl merkezinde Kuzeydoğu-Kuzeykuzeydoğu yönleri hâkim rüzgâr yönü olduğu; Güneybatı'lı rüzgârların ise daha az sıklıkla gözlenmekle beraber, ikincil hâkim rüzgâr yönü olduğu görülmektedir.

Çanakkale gözlem istasyonu 2019 yılı rüzgar hızının aylara göre dağılımı grafikte yer almaktadır.

Grafik 18. 2019 Yılı  
Çanakkale İli Aylara Göre  
Rüzgar Hızı



Çanakkale ili iklim verileri ile ilgili ayrıntılı analizler Ek-1 (Mevcut Durum Analizi)'de yer almaktadır.

#### 7.1.4. Bitki örtüsü ve Faunası

İl topraklarının yarısından fazlası ormanlar ile kaplıdır. Ormanlar il topraklarının %53,9'unu oluşturur. Kalan diğer alan çayır, mera ve tarıma elverişli arazi ile kaplıdır. Çanakkale'nin sahip olduğu 993.318 hektarlık arazinin; 525.580 hektarı ormanlık ve fundalık arazi, 331.633 hektarı işlenebilir arazi, 104.440 hektarı tarım dışı arazi ve 31.665 hektarı çayır-mera arazisinden oluşmaktadır. Akdeniz iklimine özgü bitki topluluğu makiler, defne, kocayemiş, mersin ve çalılıklardan oluşmuştur. Bu ormanlarda karışık cins ağaç toplulukları bulunur. Kızılcıam, karaçam, köknar, meşe, kayın türündeki ağaçlar çoğunluktadır. Kuru tipi ormanlara, Kazdağı dolaylarında rastlanır. İç kısımlarda, bozkır görünümlü, cılız otlu, tahıl üretimine elverişli alanlar ile su boylarında her mevsim yeşil kalabilen çayırlara rastlanır.

Çanakkale'de önemli bitki alanları bulunmaktadır. Bunların başında, güneydoğusundaki büyük bir alanı 1994 yılında Milli Park ilan edilen Kazdağları gelmektedir. Balıkesir ve Çanakkale arasında uzanan doğal bir sınır oluşturan ve bol yağış alan iklimi sayesinde çok zengin bir bitki örtüsüne sahiptir. Kazdağları'nın eteklerinden başlayıp yüksek rakımlara kadar uzanan karaçam, köknar, kayın ve Kazdağı göknarı karışık ormanlar oluşturmaktadır.



Çanakkale birçok farklı hayvan türünü barındırmaktadır. Bunun başta gelen sebeplerini incelediğimiz zaman karşımıza en başta farklı iklim özelliklerine sahip bir coğrafyanın üzerinde oluşmuş çok zengin bir bitki örtüsü çıkmaktadır. Bu özellik ise Çanakkale ilinin, farklı iklim ve besin ihtiyacı olan birçok hayvan türünün kendisine uygun bir yaşam alanı bulabildiği bir bölge olarak öne çıkmasına yol açmıştır. Bunun hemen ardından Çanakkale'nin Avrupa Asya ve Afrika kıtaları arasındaki kuş göç yolları üzerinde yer alması gelmektedir. Büyük orman alanları ile barındırdığı sulak alanlar da yaban hayatını güçlendiren en önemli faktörlerdendir.



Fotoğraf 13. Çanakkale Kazdağları

Çanakkale ilinin bitki örtüsü ve faunası ile ilgili ayrıntılı bilgi Ek-1 (Mevcut Durum Analizi)'de yer almaktadır.

### 7.1.5. Su kaynakları

Çanakkale'de göl/gölet sınıfında su önem arz eden kütlesi yer almamaktadır. Gelibolu Yarımadası'nda Tuzla Gölü, Biga ilçesi sınırlarında Hoyrat Gölü ve Ece Gölü ile diğer ilçelerde yer alan bazı ufak baraj gölleri ve göletler bulunmaktadır. Biga'ya bağlı Yeniçiftlik beldesinde yer alan yaklaşık 10.000 hektarlık Ece Gölü son birkaç yıl içinde kurutularak tarıma uygun hale getirilmeye çalışılmaktadır.

Çanakkale ilinin coğrafi olarak 4 farklı deniz ile kıyısı bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda ilçelerin kıyısı olduğu deniz ile kıyı ve plaj uzunluklarının çizelgesi yer almaktadır.

İlçe	Kıyı uzunluğu (km)	Kıyısında olduğu deniz	İlin toplam kıyısına oranı (%)	Plaj uzunluğu (km)
Merkez	60.2	Çanakkale Boğazı	8.96	10.25
Ayvacık	83.2	Ege Denizi	12.38	8
Bayramiç	0	-	-	-
Biga	71.6	Marmara Denizi	10.65	7.01
Bozcaada	43.7	Ege Denizi	6.51	4.1
Çan	0	-	-	-
Eceabat	103.1	Boğaz- Saros Körfezi- Ege Denizi	15.35	7.1
Ezine	38,6	Ege Denizi	5.75	6.2
Gelibolu	126.6	Boğaz- Ege Denizi	18.85	10.5
Gökçeada	92	Ege Denizi	13.7	11.8
Lapseki	52.7	Marmara Denizi	7.85	7.5
Yenice	0	-	-	-
<b>Toplam</b>	<b>671</b>	<b>Ege- Marmara- Saros- Boğaz</b>	<b>-</b>	<b>72,40</b>

Tablo 23. İlçelere Göre Kıyı ve Plaj Uzunluğu

## 7.2. Ekonomik ve Fiziksel Altyapı (hammadde kaynaklarına erişilebilirlik, ulaşım ve haberleşme sistemi, su-elektrik- doğal gaz şebekeleri, arazi kullanımı, yan sanayi, dağıtım ve pazarlama olanakları vb.)

### 7.2.1. Ekonomik Altyapı

Bir ülkedeki nüfusun üretici durumda bulunan yani iktisadi faaliyete katılan kısmı o ülkenin işgücüdür. Genellikle 14 yaşından yukarı ve 65 yaşını aşmayan, kazanç getirici bir işte çalışanların toplamını ifade etmektedir.

İllerin ekonomik göstergeleri için de iş gücü önemli bir göstergedir. Çanakkale'nin işgücü potansiyelini incelendiğinde; çalışkan, genç ve dinamik nüfusa sahip olması, ara ve teknik eleman ihtiyacını karşılayan işgücü potansiyelinin bulunması, mesleki eğitim kursları, işbaşı eğitim programları ve girişimcilik eğitim programlarının yaygınlığı ve nitelikli personel için Çanakkale'nin ilgi çekici olması başlıca avantajları arasında yer almaktadır.

### Öne Çıkan Sektörler

Çanakkale, Türkiye'nin Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine (TÜİK, 2011) göre 14. Sırada yer almaktadır. Tarım sektörünün GSKD içindeki payı ülke ortalamasının belirgin şekilde üzerinde iken sanayi sektöründeki payı ülke ortalamalarının altındadır. Bunun temel nedeni olarak Çanakkale'de turizmin ve tarımın ön planda olmasını gösterebiliriz. Ayrıca Çanakkale bu iki ekonomik faaliyetle sanayileşmenin yarattığı hava kirliliği gibi durumların yaşanmadığı bölgelerdendir.

Çanakkale şehrinin ekonomisinde turizm, ticaret ve tarım ön planda olup son yıllarda tarıma dayalı sanayi kolları da gelişme göstermekte ve buna bağlı olarak ekonomide sanayinin payı artmaktadır. Bunun dışında Çanakkale'de hayvancılık, madencilik gibi diğerlerine göre daha az yönelim olan kollar da faaliyetleri de sürdürülmektedir.

### Tarım ve Hayvancılık

TR22 Bölgesi, Türkiye'nin tarımsal üretimde öne çıkan bölgelerinden birisidir. Bölge, temel faaliyet alanı tarım olan kırsal nüfusun fazla olduğu ve çalışan nüfusun önemli bir kısmının tarım sektöründe istihdam edildiği bölgelerden biridir. Son yıllarda tarım sektörünün GSKD içindeki payı bölgede artarken ülkede azalmaktadır.

Tarım sektörü, gayri safi yurtiçi hasıla içinde aldığı pay, istihdama olan etkisi, bitkisel üretimdeki öncülüğü, markalaşmış ürünleri ve ürettiği katma değer ile Çanakkale'nin öncelikli sektörleri arasındadır. Çanakkale geniş yelpazeli tarımsal ürün varlığı ile kişi başı bitkisel üretimde ülke genelinde iller arası sıralamada 4. sırada yer almaktadır.

	Türkiye	Çanakkale
Bitkisel üretim değeri (bin TL)	159.142.178	3.326.007
Canlı hayvanlar değeri (bin TL)	146.184.051	2.040.519

Tablo 24. Türkiye ve Çanakkale Üretim Değeri

Çanakkale'de 2019 yılında işlenebilir arazinin ürün ve kullanım alanına göre dağılımını incelendiğinde; işlenebilir arazinin %76,22'si tarla arazisi (nadas dahil), %6,31'i sebze arazisi (örtüaltı dahil), %6,26'sı meyve arazisi, %1,39'u bağ arazisi ve %9,82'si zeytinliklerden oluşmaktadır.

İşlenebilir Arazi Dağılımı	Alanı (ha)	Payı (%)
Tarla Arazisi (Nadas Dahil)	252.747	76,22
Sebze Arazisi (Örtüaltı Dahil)	20.942	6,31
Meyve Arazisi	20.754	6,26
Bağ Arazisi	4.617	1,39
Zeytin Arazisi	32.573	9,82
Toplam	331.633	100,00

Tablo 25. Çanakkale İşlenebilir Arazi Miktarı

Çanakkale ilinin tarım ve hayvancılık sektörü ile ilgili ayrıntılı analizler Ek-1 (Mevcut Durum Analizi)'de yer almaktadır.

## Sanayi

TR22 Bölgesi'nde sanayi siciline kayıtlı 1.416 işletme bulunmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi, 2013). Bu işletmelerin yüzde 76'sı Balıkesir'de, yüzde 24'ü Çanakkale'dedir. Balıkesir, ulaşım olanaklarının görece iyi olması sebebiyle sanayide Çanakkale'ye oranla daha çok gelişmiştir. Çanakkale ise tarihi özellikleri olan bir alanda bulunmasının da etkisiyle, sanayinin hızla geliştiği Marmara Bölgesi ile paralel gelişme gösterememiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 1/100.000 Ölçekli Balıkesir Çanakkale Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2012).

Çanakkale; İstanbul, Bursa, İzmir gibi metropollere yakınlığı, gelişmekte olan ulaşım altyapısı, AR-GE çalışmalarının gerçekleştirilebileceği teknopark gibi merkezlere sahip olması, üniversite-sanayi işbirliğini mümkün kılacak eğitim altyapısı ve işletmelere önemli avantajlar sunan bölgesel teşvik ve destek unsurları ile çevre dostu yatırımlara önemli fırsatlar sunmaktadır.

İstanbul, Çanakkale'nin hem alışıta hem de satışta en büyük ticaret partneri olan ildir. Ticari ilişkilerin yüksek olduğu diğer iller İzmir, Bursa, Balıkesir ve Ankara olarak sıralanmaktadır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım ağları üzerinde bulunan Çanakkale; gelişen karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşım altyapısıyla ilin sanayi gelişimleri için önem arz etmektedir. Yapım aşamasında olan 1915 Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanmasıyla beraber Çanakkale; İstanbul, İzmir ve Bursa gibi başlıca finans ve üretim merkezlerine çok daha yakın olacaktır.

İl her türlü sanayi yatırımının ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücünü barındırmaktadır. Çanakkale'de sanayi işletmelerinin %70'i mikro ölçekli, %24'ü küçük ölçekli, %4'ü orta ölçekli ve %2'si büyük ölçekli işletmelerden oluşmaktadır. Çanakkale'de bir tanesi Çanakkale Merkez diğeri Biga ilçesinde olmak üzere iki adet Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ve Ezine Gıda İhtisas OSB bulunmaktadır. Biga'da 2 adet, Merkez, Çan, Gelibolu, Gökçeada ve Lapseki ilçelerinde 1'er adet olmak üzere toplam 7 adet küçük sanayi sitesi bulunmakta olup Ezine'de yeni kurulması planlanan bir sanayi sitesine ilişkin süreç devam etmektedir.

Çanakkale ilinin sanayi sektörü ile ilgili ayrıntılı analizler Ek-1 (Mevcut Durum Analizi)'de yer almaktadır.

## Turizm Sektörü

Çanakkale, Anadolu'yla, Avrupa'ya ve Akdeniz'le Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlayan iki geçit bölgesinden biridir. Bu özelliği nedeniyle oldukça zengin bir tarihi vardır. Coğrafi konumu yörede yaşayan topluluklara ekonomik ve askeri üstünlük sağlamış, onlar da uygarlık alanında çağdaşlarını geçmişlerdir. Ancak, bu durum, yöreyi çeşitli göç ve istila hareketlerinin hedefi yapmıştır. Değişik tarihlerde yerleşmek ya da yağmalamak amacıyla bölgeye gelenler olmuş, her iki durumda da belli kültür alışverişi yaşanmıştır. Ayrıca ticaret merkezi oluşu da çevre uygarlıklarla kültür alışverişini yoğunlaştırmıştır.

Diğer taraftan 671 kilometrelik sahil bandı, ada konumundaki iki ilçesi, belli yerlerdeki termal kaynaklar ve zengin flora ve faunasıyla Kazdağları ilin en önemli turizm değerleridir. İlin sahip olduğu doğal ve kültürel değerler, ilde turizm sektörünü de geliştirmiş, ilin istihdamında önemi bir yer edinmiştir.

Raporda "7.4. Turizm Altyapısı" başlığı altında turizm sektörü ayrıntılı olarak incelenmiştir.



Fotoğraf 14. Çanakkale Kıyıları

## 7.2.2. Fiziksel Altyapı

Güçlü bir ekonomi için yüksek kalitede altyapı ve hizmet sunumu hayati öneme sahiptir. Bir yörenin erişilebilirliğinin artırılması daha geniş bir işgücü pazarına erişim imkânı vermekte, tedarikçilere ve müşterilere daha hızlı ve ucuz ulaşımını sağlamakta, pazar alanını genişletmekte, arazi kullanımıyla ilgili kısıtları ortadan kaldırmaktadır. Bu durum işletmelerin ve hane halkının yer seçim kararlarını etkileyerek, istihdam ve yatırım açısından olumlu etkiler doğurabilmektedir (DPT, 2008).

Mevki nitelikleri, fiziksel altyapı elverişliliği ve gereksinimleri, gemiler ve yolcular için yerel denizcilik hizmet sağlayıcıları, gemiler için uygun derinlikte yaklaşım kanalı ve uygun uzunlukta liman rıhtımları, yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterli kapasitede yolcu terminali, gemiler için yeterli manevra alanı gibi daha çok mikro ölçekte belirleyici faktörleri içermektedir (Bagis ve Dooms,2014: 6-15).

Çanakkale sahip olduğu ulaşım altyapısı ve son yıllarda hız kazanan karayolu, havayolu ve denizyolu yatırımları sayesinde lojistik açıdan yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazı'na sahip olması, küresel mal ve hizmet hareket rotaları açısından Doğu-Batı, Kuzey-Güney geçiş koridoru üzerinde bulunması ve sahip olduğu deniz ulaşımı üstünlüğü sayesinde lojistik açıdan önemli avantajlara sahiptir.

### Ulaştırma Altyapısı

Çanakkale; Edirne, Tekirdağ ve Balıkesir il sınırları ile çevrilidir. İl sınırlarına; Ege Denzinde Türkiye'nin en büyük adası olan Gökçeada ile Bozcaada ve Tavşan Adaları da girer. Marmara Bölgesi'nin güney kısmında yer alan Çanakkale; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi metropollere yakınlığı, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazı'nın iki yanında konumlanması ve bu iki kıta arasındaki transit geçiş yollarına sahip olması nedeni ile önemli bir coğrafi konuma sahiptir.

Çanakkale sahip olduğu ulaşım altyapısı ve son yıllarda hız kazanan karayolu, havayolu ve denizyolu yatırımları sayesinde lojistik açıdan yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır. Çanakkale Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazı'na sahip olması, küresel mal ve hizmet hareket rotaları açısından Doğu-Batı, Kuzey-Güney geçiş koridoru üzerinde bulunması ve sahip olduğu deniz ulaşımı üstünlüğü sayesinde lojistik açıdan önemli avantajlara sahiptir.

## Karayolu Ulaşımı

Çanakkale, Türkiye şartlarına göre orta derecede bir engebeye sahiptir. En yüksek noktalar yaklaşık 1500 metreyi geçmemekte ve dağlık bölgeler oldukça sık bir vejetasyonla kaplıdır. Bu bölgeler Doğu Karadeniz bölgesinde olduğu kadar, bazen ulaşımı dahi imkânsız kılacak sıklıkta değildir. Bu kapsamda yol şebekesi ve ulaşım imkânları bakımından çevresi ile elverişli koşulları bulunmaktadır.

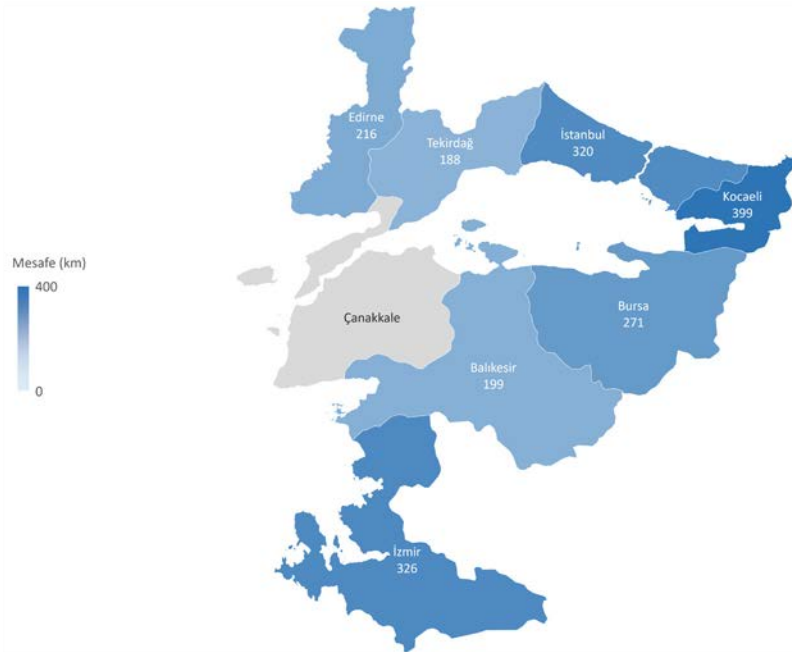
Tablo 26. Çanakkale’de Bulunan Karayolları ve Uzunlukları

Yol Cinsi	Yol Numarası- kısmı	Uzunluk (km)
Otoyol		0
Devlet Yolu	D.120 - 01	6
	D.200 - 01/ 02 (E.90)	113
	D.210 - 01	63
	D.550 - 03/04/05/15 (E.87)	219
	D.555 - 06 / 07	102
	<b>Toplam</b>	<b>503</b>
İl Yolu	Trakya 17-01, 02, 75, 85	20
	Bozcaada 53-1 / 17-56	42
	Gökçeada 17-76 / 17-94	109
	Anadolu 17-04 / 17-58	390
	<b>Toplam</b>	<b>561</b>
<b>Toplam</b>		<b>1064</b>

2020 yılı itibariyle Çanakkale’nin 1.064 km olan toplam karayolu uzunluğunun 561 kilometresi il yolu, 503 km’si ise devlet yoludur. Tabloda yol numaraları ve uzunlukları yer almaktadır.

Metropollerin kesişim noktasında yer alan Çanakkale’nin metropollere ve sınır komşusu olan illere karayolu ile uzaklığı haritada yer almaktadır.

Harita 11. Çanakkale’nin Çevre İllere Olan Karayolu Mesafesi



Diğer birkaç şehire ise:

- Çanakkale-Ankara: 666 km
- Çanakkale-Antalya: 700 km

İlde Aysa ve Avrupa kıtaları arasında mevcutta karayolu ile bağlantı bulunmamaktadır. Geçişler günlük belli aralıklarla yapılan deniz yolu ulaşım seferleri ile sağlanmaktadır. Kesintisiz karayolu ulaşımını ve Çanakkale'den metropol kentlere ulaşım süresinin kılmasını sağlayacak altyapı projeleri devam etmektedir. Kuzey Marmara Otoyoluna bağlı Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi (Çanakkale 1915 Köprüsü dahil), Çanakkale'yi İstanbul-Bursa-İzmir Otoyolu'nun oluşturduğu koridora etkin bir şekilde bağlayabilecek ve Asya ile Avrupa kıtaları arasındaki trafik İstanbul ile beraber Çanakkale'den de akabilecektir.

## Havayolu Ulaşımı

Kruvaziyer sefer rotaları; limanlarda ve yakınlarında sunulan hizmetler, yolcuların memnun kalacakları çevre gezileri, yeterli ve uygun hava yolu ulaşım ve imkanları gibi birçok farklı konu ve seçeneklerden etkilenmektedir (Marti, 2004: 199–211). Bu kapsamda planlama bölgesinin havayolu ulaşımı ve havayolu altyapısı önemlidir.

TR22 bölgesinde; Balıkesir Merkez Havaalanı, Bandırma Askeri Havaalanı, Gökçeada Havaalanı, Çanakkale Havaalanı ve Edremit Körfez Havaalanı yer almaktadır. Bunlardan Çanakkale il sınırları içerisinde yer alanlar: Gökçeada Havaalanı ve Çanakkale Havaalanı'dır.

## Çanakkale Havalimanı

1995 yılında hizmete açılan Çanakkale Havalimanı, günümüzde ulusal ve uluslararası trafiğe hizmet vermektedir. 2008 yılında yeni terminal ve yeni apron inşası ile genişletilmiş ve gerek yolcu hizmetleri gerekse uçaklara verilen hizmetler için daha verimli hale getirilmiştir. 26 Temmuz 2010`da yapımına başlanılan ARFF Binası inşaatı tamamlanmış ve 2011 Temmuz ayında teslim alınmış ve hizmete verilmiştir. 14.12.2012 tarihinde yer teslimi yapılan "Çanakkale Havalimanı Pist Uzatılması, Genişletilmesi ile PAT Sahaları Bakım ve Onarımı" inşaatı tamamlanmış olup; 01.03.2014 tarihinden itibaren uçuş trafiğine açılmıştır.

Şehir merkezine 5 km mesafede hizmet veren Çanakkale Havalimanı'nda 2350x45 m ebadında pist, 5 adet uçak park yeri olan 2 apron, 2.000.000 yolcu/yıl kapasiteli 11.400 m<sup>2</sup> yeni bir terminal binası, 196 araç kapasiteli otopark ve 2 adet taksiyolu bulunmaktadır.



- Çanakkale Havalimanı'ndan dış hatlara da sefer yapılabilmekte olup hava hudut kapısıdır.
- Engelsiz Havalimanı olarak hizmet vermektedir.
- Havalimanı "Yeşil Kuruluş" sertifikasına sahiptir.
- Havalimanı uçakların güvenli bir şekilde iniş kalkış yapmalarını sağlayacak son teknolojiye sahip hava seyrüsefer yardımcı cihazlarıyla donatılmıştır.
- Havalimanına 2017 yılı içerisinde yeni bir iç ve dış hatlar terminal binası, kule, apron ve bağlantı taksiyolu yapımı tamamlanmıştır.
- 2003-2019 yılları arasında 179.876.922 TL yatırım gerçekleştirilmiştir.

Fotoğraf 15. Çanakkale Havalimanı



### **Balıkesir Edremit Koca Seyit Havalimanı**

1997 yılında Balıkesir'in Edremit ilçesinde hizmete açılan bir havaalanıdır. Sivil kategoride bulunan havaalanı DHMİ tarafından işletilmektedir. Edremit ilçe merkezine 4 km. mesafededir. 2011 yılının Temmuz ayında terminal binası tadilata girmiştir. 30 bin metrekarelik yeni terminal binası 2014 yılı içinde hizmete tekrar hizmete açılmıştır.

Konumu; Ayvalık, Altınoluk, Akçay, Küçükkuyu, Ören, Dikili gibi tatil merkezlerine yakındır. Çanakkale il merkezine ise yaklaşık 140 km uzaklıkta yer almaktadır. Karayolu ile ulaşım kolaydır.

Fotoğraf 16. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı





### ***İstanbul Havalimanı***

İstanbul Havalimanı, İstanbul'da bulunan uluslararası bir havalimanıdır. Şehrin Avrupa Yakası'nda, Karadeniz kıyısındaki Tayakadın ile Akpınar köyleri arasında yer alan havalimanı 29 Ekim 2018'de hizmete açılmıştır. Tüm aşamaları tamamlandığında 76,5 km<sup>2</sup> alana yıllık 200 milyon yolcu kapasiteye çıkarılabilen 2 terminali ile birbirinden bağımsız altı pisti olacak şekilde hizmet vermesi planlanmaktadır.



*Fotoğraf 17. İstanbul Havalimanı*

Asya ile Avrupa'yı birbirine karayolu ile bağlayacak olan Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyol Projesi tamamlandıktan sonra Çanakkale-İstanbul arası ulaşım süresi kısılacaktır. Kuzey Marmara Otoyoluna bağlı olan Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu ile Çanakkale'den İstanbul Havaalanı'na karayolu ulaşımının yaklaşık 2 saat sürmesi beklenmektedir.

### **Denizyolu Ulaşımı**

Çanakkale sahip olduğu coğrafi konum itibariyle deniz ulaşımı kullanım oranının yüksek olduğu bir ildir. Sahip olunan Çanakkale Boğazı ulusal ve uluslararası gemi taşımacılığında büyük öneme sahiptir. İlde bulunan iskele ve limanlar aracılığıyla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır.

Yapılan çevre planlarında deniz ulaşımının geliştirilmesi için mevcut liman ve liman geri sahaları korunmuş, öncelikli olarak bu alanların mevcut alanlarında geliştirilmesi öngörülmüştür. Deniz ulaşımını destekler kararların geliştirilmesi ve bölgede gerçekleştirilecek yaklaşımlar için plan kapsamında noktasal deniz ulaşımı bağlantı noktaları belirlenmiştir. Bu kapsamda deniz ulaşımı için belirlenen noktasal bağlantı noktaları; Akçay, Burhaniye, Ayvalık Adaları, Ayvalık, Küçükköy, Geyikli, Bozcaada, Kepez, Çanakkale Merkez, Eceabat, Gelibolu, Lâpseki, Gelibolu Tarihi Yarımadası, Gökçeada, Avşa, Marmara Adası, Saraylar ve Bandırma yerleşimlerini kapsamaktadır.



*Fotoğraf 18. Çanakkale İskelesi*

Çanakkale’de Çanakkale Merkez-Kilitbahir, Çanakkale Merkez-Eceabat, Lapseki-Gelibolu, Çardak Gelibolu arasında günlük deniz yolu ulaşım seferleri yoğun bir şekilde yapılmaktadır. Gökçeada ve Bozcaada için günün belirli saatlerinde ulaşım seferleri yapılmaktadır. Ayrıca yaz aylarında Bozcaada ve Gökçeada’ya Çanakkale’den Deniz otobüsü seferleri de yapılmaktadır. Denizyolu ulaşımı 2006 yılında yolcu, araç ve yük taşımacılığı hizmetini devir alan GESTAŞ tarafından gerçekleştirilmektedir.

Fotoğraf 19. Çanakkale  
Feribot İskelesi



Aynı zamanda Yunanistan’ın Limni adasına, Çanakkale Kepez limanından haftanın iki günü feribot seferleri 2010 yılında başlamıştır. İlk seferde 40’ı Yunan toplam 54 turist Çanakkale’ye gelmiştir. Limni Adası’ndan saat 07.00’da kalkan deniz otobüsü yaklaşık üç saatte Çanakkale’ye ulaşmıştır. Bunun yanında Çanakkale’nin Ayvacık ilçesine; haftanın her günü Midilli, Sakız, Sisam ve Kavala’dan, haftada birkaç gün ise Pire, Selanik, Dedeoğlu ve Rafina’dan feribot ve deniz otobüsü seferleri yapılmaktadır.

### **Çanakkale Kepez Limanı**

Çanakkale Liman İşletmesi Sanayi ve Ticaret A.Ş tarafından 2004 yılında temeli atılan Çanakkale (Kepez) Limanı’nın üst yapı inşaatı, Kolin İnşaat A.Ş. tarafından tamamlanmıştır ve 2005 yılında hizmete açılmıştır. Toplamda 428 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip iki iskele ve bir rıhtımdan oluşmaktadır.

Fotoğraf 20. Çanakkale  
Kepez Limanı



Sahip olduğu ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu) ve Kıyı Tesisi İşletme İzin Belgesi kapsamında verebildiği hizmetler şu şekildedir:

- Feribot, Yüksek Hızlı Yolcu, Kruvaziyer Gemi
- Genel Kargo Gemisi
- Dökme Yük Gemisi
- Petrol / Ürün Tankeri
- Kimyasal Tanker
- Ro-Ro Gemisi
- Konteyner Gemisi ve
- Gas-Free olmak şartıyla ve kargo tanklarının soğutulmasına yönelik amonyak (NH<sub>3</sub>) ikmalı yapmak üzere LPG Gemileri

Çanakkale (Kepez) Limanı, konumu ve hizmet çeşitliliği ile birlikte ithalat, ihracat ve dâhili kabotaj yüklerinin uygun fiyatlarla elleçlenmesine de imkân sunabilmektedir.

### **Karabiga Belediye Limanı**

Karabiga Belediye Limanı'ndan Tekirdağ'a günlük feribot seferleri aracılığıyla yük taşımacılığı yapılabilirken limanda yükleme-boşaltma faaliyetleri de gerçekleştirilmektedir.

### **Özel Limanlar**

Çanakkale'de İÇDAŞ 1, İÇDAŞ 2 ve Akçansa olmak üzere 3 özel liman bulunmaktadır.

#### ***İÇDAŞ Limanları***

- 1655 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip İÇDAŞ 1 Limanı iki iskele ve bir rıhtımdan oluşmaktadır. Ebatlarına göre aynı anda 12 ila 20 gemi yanaştırma kapasitesine sahiptir.
- 624 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip İÇDAŞ 2 Limanı tek iskeleye sahiptir.
- Liman hizmetleri kapsamında genel kargo elleçleme, konteyner elleçleme, sıvı yük elleçleme, depolama hizmetleri, pilotaj hizmetleri ve atık alım hizmetleri bulunmaktadır.

#### ***Akçansa Limanı***

- Rıhtım-iskele uzunluğu 620 m olan limanda her çeşit dökme yük ve genel kargo elleçlenmektedir.

## Demiryolu Ulaşımı

Çanakkale il sınırları içerisinde mevcutta aktif demiryolu ulaşımı bulunmamaktadır. TR22 bölgesi içerisinde geliştirilmesi düşünülen demiryolu bağlantıları; başta Devlet Demiryolları tarafından yatırım programına alınmış Bursa - İzmir Yüksek Hızlı tren hattı, aynı hat ile bağlantılı Bandırma - Balıkesir hattı ve Bandırma - Ayazma - Osmaneli Yüksek Hızlı hattı oluşturmaktadır. Plan kapsamında bu hatlara paralel diğer demiryoluna ilişkin yaklaşımlar stratejik kararlar çevre planı kapsamında değerlendirilmiş olup ilgili kurum tarafından bölgeye yönelik yeni yatırım kararlarında yüksek hızlı tren hatlarına paralel yük ve yolcu taşınmasını amaçlayan demiryolu hattı planda gösterilmediği halde plan kapsamındaki stratejik kararlar dâhilindedir. Demiryoluna ilişkin bölgeye yönelik ilgili kurum tarafından yapılacak yatırımlarda demiryolu bağlantı noktaları önerilmiş olup bu noktalar ile ilgili yatırımlar kurum onayına bırakılmıştır. Demiryolu yatırımlarına ilişkin stratejik bağlantı noktaları Çanakkale sınırları için şu şekildedir:

Gerçekleşme oranına bağlı olarak önemli sanayi ve lojistik merkez alanları ile yerleşim odaklı olarak Çanakkale İl Merkezi, Gelibolu, Karabiga, Biga, Balıklıçeşme, Çan ve Bolayır'dır.

Demiryolu projesiyle ilgili 2019 yılı eylül ayında yapılan açıklamada; GMKA tarafından hazırlanan Bandırma-İzmir, Bandırma-Bursa-Bilecik hızlı tren projesi ve Bandırma-Çanakkale-Tekirdağ demiryolu projesi için çalışmaların sürdüğü belirtilmektedir. Projeler tamamlandığında Bandırma-Bursa arasının 30, Bandırma-İzmir arasının 90, Bandırma-Tekirdağ arasının 240 dakikaya ineceği tahmin edilmektedir. Egeyi, Bandırma ve Tekirdağ Limanları ile Avrupa kıtasına bağlayacak olan proje; yük ve yolcu taşıma hattı olarak hizmet verecek. Bursa bağlantısı ile de Ankara-İstanbul hattına bağlanacak olan 215 km uzunluğundaki projenin tamamlanmasıyla, sanayisi gelişmiş bir olan Bursa ile Bandırma arasındaki ulaşımın demiryolu ile de sağlanması planlanmaktadır.

Bandırma-Çanakkale arasında ise yolcu ve yük taşımacılığına hizmet verecek olan demiryolu projesi Bandırma'dan başlayarak; Bandırma OSB, Gönen Deri İhtisas ve Karma Organize Sanayi Bölgeleri'ni kapsayacak şekilde, Biga ve Karabiga güzergahları üzerinden Çanakkale'ye ve oradan Tekirdağ'a ulaşacaktır.

### 7.3. Sosyal Altyapı (nüfus, istihdam, gelir dağılımı, sosyal hizmetler, kültürel yapı)

Kentler; insanlara ekonomik ve kültürel gelişim olanakları sunan mekân olmalarının yanında, tarihi, sosyal, kültürel, siyasi, ekonomik özelliklere sahip yerleşmeler olarak tanımlanmakta; modern, estetik olarak, temiz, güvenli ve daha fazla çeşitliliği bünyesinde barındıran bir yerleşim birimi olarak algılanmakta turizmin gelişmesine zemin hazırlamaktadır (TÜCAUM 30. Yıl Uluslararası Coğrafya Sempozyumu, 2018).

Kentte sunulan hizmetlerin kalitesi göreceli olarak diğer yerleşmelere göre daha yüksek olmaktadır. Fiziksel ve coğrafi özelliklerle birlikte, ekonomik ve fiziksel altyapının kentte yaşayanlara yansımaları kentte sosyal altyapıyı oluşturmaktadır. Nüfus, istihdam, gelir dağılımı, yaşam endeksleri, sosyal hizmetler ve kültürel yapı sosyal altyapı analizinin temel birleşenlerini oluşturmaktadır.

2019 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre Çanakkale’de 272.097 erkek, 270.060 kadın olmak üzere 542.157 kişi yaşamaktadır (TÜİK, 2020). Proje yeri Çanakkale ili Merkez ilçede, Kemalpaşa Mahallesi’nde yer almaktadır. Proje alanının bulunduğu ve çevresinde bulunan (yaklaşık 1 km’lik) mahallelerin toplam nüfusu 2019 yılı ADNKS sonuçlarına göre 49.450 kişidir. Bu nüfus kent merkezi nüfusunun yaklaşık yüzde 30’unu kapsamaktadır.

Mahalle Adı	Mahalle Nüfusu	Kadın	Erkek
Cevat Paşa Mahallesi	23.282	12.416	10.866
Fevzipaşa Mahallesi	1.897	918	979
İsmetpaşa Mahallesi	21.393	11.266	10.127
Kemalpaşa Mahallesi	1.769	891	878
Namık Kemal Mahallesi	1.109	612	497
<b>Toplam</b>	<b>49.450</b>	<b>26.103</b>	<b>23.347</b>

Tablo 27. Proje Alanı ve Çevresi Mahalle Nüfusları (TÜİK, 2020)

Limanın yaklaşık 1 kilometrelik yakın çevresinde ağırlıklı olarak kent merkezinin ticarethaneleri yer almaktadır. Yürüme mesafesinde olan işletmeler, alışveriş ve yeme-içme gibi birçok türde olanak sunmaktadır. Adı Çanakkale ile özdeşleşen, kitaplara ve türkülere konu olan yaklaşık 130 yıllık Aynalı Çarşı da bunlardan biridir.



Proje yerinin sosyal altyapısı analiz edilirken, Türkiye İstatistik Kurumu'nun konu ile ilgili en güncel verisi olan "2015 yılı illerde yaşam endeksi gösterge değerleri" kullanılmıştır.

Çalışma hayatına ait istihdam, işsizlik ve işinden memnuniyet oranları (%) ile ortalama günlük kazanç değeri tabloda yer almaktadır.

Tablo 28. Çanakkale Çalışma Hayatı Verileri (TÜİK, 2015)

İstihdam oranı (%)	İşsizlik oranı (%)	Ortalama günlük kazanç (TL)	İşinden memnuniyet oranı (%)
45	6,1	58	81,9

Çanakkale'nin işsizlik oranı, Türkiye ortalamasının altında yer alırken; ortalama günlük kazanç miktarı ve iş memnuniyeti oranı Türkiye ortalamasının üstündedir.

Gelir ve servet ile ilgili veriler; kişi başına düşen tasarruf mevduatı (TL), orta ve üstü gelir grubundaki hanelerin oranı (%) ve temel ihtiyaçlarını karşılayamadığını beyan eden hanelerin oranı (%) olmak üzere 3 başlıkta incelenmiştir.

Tablo 29. Çanakkale Gelir ve Servet Verileri (TÜİK, 2015)

Kişi başına düşen tasarruf mevduatı (TL)	Orta ve üstü gelir grubundaki hanelerin oranı (%)	Temel ihtiyaçlarını karşılayamadığını beyan eden hanelerin oranı (%)
5.232	31,4	46,2

Temel ihtiyaçlarını karşılayamadığını beyan eden hanelerin oranı 2015 yılında Türkiye geleninde %54 iken Çanakkale'de bu oran %46'dır. İlde orta ve üstü gelir grubundaki hanelerin oranı ise %31'dir.

Yaşam endeksinin bir diğer göstergesi ise konuttur. Fert başına düşen oda sayısı, konutun içinde tuvalet mevcudiyeti oranı (%) ve konutun kalitesinde problem yaşayanların oranına (%) ait veriler tabloda yer almaktadır.

Tablo 30. Çanakkale Yaşam Endeksi Konut Verileri (TÜİK, 2015)

Fert başına düşen oda sayısı	Konutun içinde tuvalet mevcudiyeti oranı (%)	Konutun kalitesinde problem yaşayanların oranı (%)
1,5	86,7	17,8

Temel sosyal hizmetlerden olan sağlık ve eğitim ile ilgili olanaklarda Çanakkale ili Türkiye ortalamasının üstünde yer almaktadır.

Çanakkale'de 12 devlet hastanesi, 1 ağız ve diş sağlığı merkezi, Merkez ilçede 17 adet olmak üzere; toplam 63 tane aile sağlığı merkezi, 12 toplum sağlığı merkezi, 1 halk sağlığı laboratuvarı, 1 adet Ketem, 1 adet Verem Savaş Dispanseri, 1 üniversite hastanesi ve 2 özel hastane bulunmaktadır.

Çanakkale ili hekim sayısını ise: 546 uzman hekim, 312 pratisyen hekim, 163 asistan hekim olmak üzere toplam 1.021 hekim, 179 diş hekimi, 219 eczacı, 1.374 sağlık memuru, 1.375 hemşire, 601 ebe bulunmaktadır (TÜİK, 2020).

Proje alanındaki sağlık ile ilgili yaşam endeksleri tabloda yer almaktadır. Bebek ölüm hızı Türkiye ortalamasının altında ve binde 7,5 değerindedir. Kamunun sağlık hizmetlerinden memnuniyet oranı ülke genelinde yaklaşık %40 iken Çanakkale %79,8’lik orana sahiptir.

Bebek ölüm hızı (‰)	Doğuştaki beklenen yaşam süresi (yıl)	Hekim başına düşen müracaat sayısı	Sağlığından memnuniyet oranı (%)	Kamunun sağlık hizmetlerinden memnuniyet oranı (%)
7,5	77,7	5.238	70,1	79,8

Tablo 31. Çanakkale Yaşam Endeksi Sağlık Verileri (TÜİK, 2015)

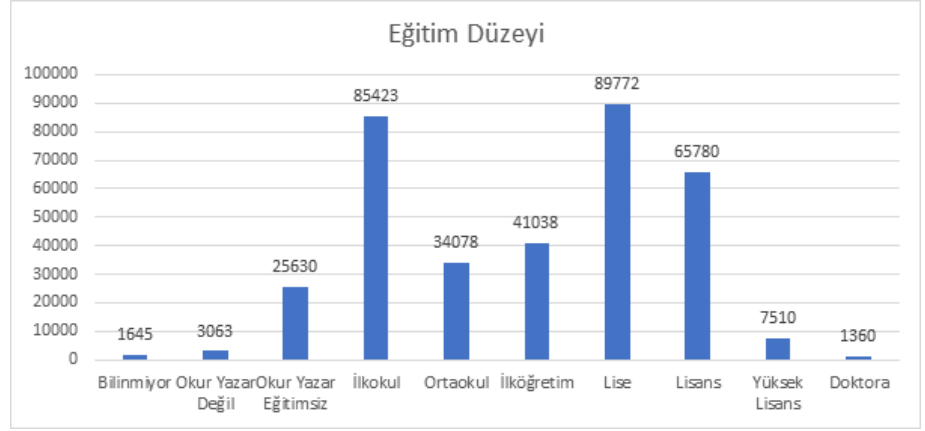
Çanakkale ilinin sahip olduğu eğitim altyapısını ve eğitim düzeyini incelendiğinde; ilkokul, ortaokul ve ortaöğretim okullaşma oranlarının ise %90’ın üstünde olduğu görülmektedir (E1’de detaylı olarak yer almaktadır). 124 tane ilkokul, 107 tane ortaokul ve 95 tane ortaöğretim okulu bulunan ilde 1 tane de üniversite bulunmaktadır.

Çanakkale için Güney Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan “Çanakkale’ye Yatırım Yapmak için 101 Neden” adlı kitapçıkta, Çanakkale eğitim altyapısını şu şekilde özetlemiştir:

- Nitelikli eğitimiyle Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi.
- Üniversitede öğrenim gören 50.000’i aşkın öğrenci.
- Üniversite bünyesinde bulunan 14 fakülte, 8 yüksekokul, 13 meslek yüksekokulu ve 4 enstitü.
- Üniversiteye bağlı 32 araştırma ve uygulama merkezi.
- Nitelikli birey yetiştiren 350’nin üzerinde eğitim kurumu.
- Özel sektöre yönelik mesleki bilgi ve beceriye sahip insan kaynağı yetiştiren meslek liseleri.
- Meslek edindirme ve girişimcilik kurslarının yaygınlığı.
- Gençlere yönelik eğitim projelerinin varlığı.

Çanakkale eğitim düzeyine ait grafik aşağıda yer almaktadır. Lise mezunlarının en yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. İlde okuma yazma bilen oranı ise %98,65'tir. Kamunun eğitim hizmetlerinden memnuniyet ise %75,5 oranındadır.

Grafik 19. Çanakkale Eğitim Düzeyi (TÜİK, 2020)



Çanakkale'de yaşayanların altyapı hizmetlerine erişim oranını incelendiğinde ise temel altyapı olan kanalizasyon ve şebeke suyuna erişim oranının yaklaşık %66 olduğunu tespit edilmiştir.

Tablo 32. Çanakkale'de Yaşayanların Altyapı Hizmetlerine Erişim Verileri (TÜİK, 2015)

İnternet abone sayısı (yüz kişide)	Kanalizasyon ve şebeke suyuna erişim oranı (%)	Havalimanına erişim oranı (%)	Belediyenin toplu taşıma hizmetlerinden memnuniyet oranı (%)
14,1	65,8	855,3	61,3

İlde 12 adet sinema salonu, 9 adet tiyatro bulunmaktadır. Sinema ve tiyatro seyirci sayısı yaklaşık %64'tür. Sosyal ilişkilerden memnuniyet oranı ise %87,5 ile ülke ortalamasının çok üstündedir.

Tablo 33. Çanakkale Yaşam Endeksi Sosyal Yaşam Verileri (TÜİK, 2015)

Sinema ve tiyatro seyirci sayısı (yüz kişide)	Bin kişi başına düşen alışveriş merkezi alanı (m <sup>2</sup> )	Sosyal ilişkilerinden memnuniyet oranı (%)	Sosyal hayatından memnuniyet oranı (%)
63,5	103,4	87,5	64,8

Çanakkale yıl içinde birçok türde festival, şenlik, fuar ve etkinliklere ev sahipliği yapmaktadır. Ternationla Troya Drop Folk Dance & Music Festival, Bozcaada Caz Festivali, Uluslararası Troya Yetişkin Halk Dansları Festivali, Çanakkale Uluslararası Koro Festivali gibi dans ve müzik alanında yapılan festivallerden birkaçıdır.

Kentte yapılan festivalleri; İda (Kazdağı) Kültür ve Sanat Etkinlikleri, Uluslararası Gelibolu Altın Sardalya Kültür ve Sanat Festivali, Bozcaada Kültür Sanat ve Bağbozumu Festivali, Bozcaada Uluslararası Ekolojik Belgesel Film Festivali gibi kültür sanattan, doğa temasına kadar birçok alanda çeşitlendirmek mümkün olmaktadır. Kent; Çanakkale Kitap, Eğitim ve Sanat Fuarı, Biga Tarım ve hayvancılık Fuarı gibi farklı konularda fuarlara da ev sahipliği yapmıştır.



Uluslararası Çanakkale Troia Festivali ise kent için en önemli festivallerdendir. Çanakkale’de 1963’ten itibaren her yıl düzenli olarak organize edilen bir festivaldir. Çanakkale Belediyesi tarafından, kültürel ve sanatsal etkinlikleri yoğunlaştırmak, UNESCO tarafından dünya mirası olarak gösterilen Troya Antik Kenti kültürü ile bağımsızlığın simgesi Çanakkale Zaferi’ni kültürel ve sanatsal etkinlikler ile kaynaştırmak ve dünya barışına katkı için kültürel değerleri buluşturmak amaçlarıyla düzenlenmektedir.

Aynı zamanda yağlı pehlivan güreşleri ve deve güreşleri de her yıl Çanakkale’nin farklı ilçelerinde gerçekleşen etkinlikler arasındadır.

Kentin güvenli olma düzeyini gösteren verileri incelendiğinde ise cinayet oranının ve ölümlü/yaralanmalı trafik kazası sayısının çok düşük olduğunu görmekteyiz. Gece yalnız yürürken kendini güvende hissedenlerin oranının ise ülke ortalamasının çok üstünde olan yaklaşık %77 değerinde olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda halk kamunun asayiş hizmetlerinden memnundur.

Cinayet oranı (bir milyon kişide)	Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısı (bin kişide)	Gece yalnız yürürken kendini güvende hissedenlerin oranı (%)	Kamunun asayiş hizmetlerinden memnuniyet oranı (%)
19.5	2.8	76.8	87.1

Tablo 34. Çanakkale Yaşam Endeksi Güvenlik Verileri (TÜİK, 2015)

Yaşam memnuniyeti verisi olan mutluluk düzeyi ise Çanakkale’de %63,6’dır.

Kruvaziyer liman için seçilen bölge sosyo-ekonomik özellikleri (bölgenin gelişmişlik düzeyi, eğitim düzeyi, yetişmiş iş gücü durumu, ticari olanakları, şehircilik ve endüstri durumu, gibi tüm sosyal ve ekonomik göstergeler) itibarı ile turizme yatkın olmalıdır. Liman elektrik, su, kanalizasyon yol gibi temel altyapı imkanlarına sahip olmalıdır. Bunun yanı sıra sağlık olanakları gelişmiş olmalıdır (7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 2011).

Çanakkale ilinin sosyal altyapı analizi sonucunda; ilin temel altyapı olanaklarına sahip olduğu anlaşılmaktadır. İlin güvenlik oranının yüksek olduğu ve yaşayan halkın ortalama düzeyin üzerinde sosyal yaşam olanaklarına sahip olduğu tespit edilmiştir.

İncelenen veriler ilin geneline ait verilerdir. Yapılan derinlemesine görüşmeler (Ek-3) ve araştırmalar; bu oranların projenin uygulanması planlanan Merkez ilçede daha yüksek pozitif değerlere sahip olduğunu göstermektedir.

## 7.4. Turizm Altyapısı

Kruvaziyer turizm incelendiğinde, müşteriler için sunulan cazibe noktaları ve rotaların cezbedici olmasının önemli olduğu görülmektedir. Limanların sahip oldukları kültürel ve tarihi kaynaklar kruvaziyer yolcuların ilgisini büyük oranda çekmektedir. Bir de bölgesel düzeyde çevre paydaşları içine alan durum nitelikleri limanların başarılarındaki en önemli faktörlerdendir. Durum faktörleri daha çok bölgesel cazibe olanaklarını içermektedir. Kruvaziyer şehrinin ve çevresinin turistik potansiyeli kruvaziyer operatörler için limanın seyahat programına dahil edilmesindeki en önemli etkidir (Bagis ve Dooms, 2014).

İlin turizm altyapısı fiziki altyapı, hizmet altyapısı ve turizm odakları olmak üzere üç ana başlıkta incelenmiştir. Yapılan analizlerde Kültür Turizm Bakanlığı verileri ve Çanakkale’de turizm sektöründe bulunan paydaşlar ile yapılan derinlemesine görüşmelerde (Ek-3) edinilen bilgiler kullanılmıştır.

### 7.4.1. Fiziki Altyapı

#### Konaklama Altyapısı

Turizm tesislerine; bakanlık belgeli ve belediye belgeli olmak üzere iki farklı belge verilmektedir. Turizm tesisleri için yatırım aşamasında verilen ilk belge “Turizm Yatırım” belgesidir. Yönetmelikte belirtilmiş bazı tesisler için yatırım belgesi verilmesi, değerlendirme kurulunun kararına bağlıdır. Yatırım süresi sonunda ya da tesis tamamlandığında, “Turizm İşletmesi Belgesi” almak için başvuru yapılması gerekir. Başvuruda bulunulmamış ise, tesis mahallinde durum tespiti için denetim yapılır ve kanun gereği gereken işlem tesise uygulanır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü 2020 yılı mart ayı verilene göre; Çanakkale ilinde turizm işletme belgeli 78 tesis faaliyet göstermektedir. Bu işletmelerin yatak kapasitesi 7026 iken, turizm yatırım belgesi aşamasındaki 13 konaklama tesisinin kapasitesi ise 341 yataktır. İlde belediye belgeli 344 konaklama tesisi faaliyet gösterirken bu tesislerin yatak kapasitesi 16025 yataktır. İlde çevreye duyarlı işletme belgeli de 2 adet tesis bulunmaktadır.

Tablo 35. Çanakkale Belgeli Tesis, Oda ve Yatak Sayıları (Kültür Turizm Bakanlığı, 2020)

Çanakkale (08.04.2020)	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
İşletme Belgeli	78	3.465	7.026
Yatırım Belgeli	13	341	779
Belediye Belgeli	344	6.808	16.025
Çevreye Duyarlı İşletme Belgeli	2	18	38
<b>Toplam</b>	<b>437</b>	<b>10.632</b>	<b>23.868</b>

Bu otel ve pansiyonlarda her bütçeye uygun barınma olanağı mevcuttur. Çevre iller yakınlığı ve il içi ulaşım ağının gelişmişliği nedeniyle turizm odaklarına gününbirlik ziyaret de yapılabilmektedir.

Yıllar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
İşletme Belgeli Tesis Sayısı	40	47	46	50	52	56	68	70	74	77	78
Yatırım Belgeli Tesis Sayısı	18	18	17	21	16	20	25	26	22	16	13
Belediye Belgeli Tesis Sayısı	341	341	344	344	343	343	343	297	290	340	344
<b>Toplam</b>	<b>399</b>	<b>406</b>	<b>407</b>	<b>415</b>	<b>411</b>	<b>419</b>	<b>436</b>	<b>393</b>	<b>386</b>	<b>433</b>	<b>435</b>

Çanakkale nitelikli tesis sayısını yıllar geçtikçe geliştiren bir ildir. 2010-2020 yılları arası tesis sayıları tabloda yer almaktadır. Tablo incelendiğinde 10 yıllık süreçte toplam tesis sayısının arttığı görülmektedir.

Tablo 36. Çanakkale Yaşam Endeksi Güvenlik Verileri (TÜİK, 2015)

## Yeme-İçme Altyapısı

Gastronominin yüksek katma değerli etkisini turizm için önemli bir yere sahiptir. Yeme-içme sektörü, ülkemizde büyüyen sektörler arasında yer almaktadır. Turizm Restoran Yatırımcıları ve Gastronomi İşletmecileri Derneği (TURYİD) verilerine göre, Türkiye’de yeme-içme sektörünün büyüklüğü 6.5 milyar dolar olup, bunun 3.5 milyar dolarlık bölümü İstanbul’da bulunmaktadır. Türkiye ekonomisinin gelecekteki performansına bağlı olmakla beraber, tüketici gelirlerinin artmasına paralel olarak, dışarıda yeme-içme alışkanlıklarının daha yaygınlaşması beklenmektedir. Gelir düzeyindeki artışın yanında, artan iş yoğunluğu, çalışan kadın sayısındaki artış ve dışarıda yemek yemenin sosyalleşmeye araç olmasının, yeme-içme sektörünün büyümesini sağlayan faktörler olduğu söylenebilir (TURYİD, 2020).

Çanakkale mutfağının lezzetlerini il merkezinde ve ilçelerde bulunan yeme-içme tesislerinde bulmak mümkündür. İlde turizm sektörüne hizmet verebilme potansiyeli taşıyan ve hizmet veren birçok yeme-içme tesisi bulunmaktadır.

Kruvaziyer liman projesinin, Çanakkale Merkez ilçede mevcutta feribot iskelesi olarak kullanılan yere yapılması planlanmaktadır. Gemiler ile gelecek turistlere hitap edecek yakın çevredeki yeme-içme tesisi alt yapısı rapor kapsamında incelenmiştir.

Çanakkale sahilinde; balık restoranları, et restoranları, lokantalar, kebabçılar, ev yemekleri tesisleri, kafeler, pastaneler, fırınlar ve çay bahçeleri gibi farklı türlerde hizmet veren birçok tesis bulunmaktadır. Bu tesisler; tarihi, herkes tarafından bilinen ve her kesime hitap edebilecek özelliktedir.

Çanakkale boğazında balık yemek isteyenler için sahilinde yer alan lüks balık restoranları; sunum teknikleri ve menü çeşitliliği ile ziyaretçilere değişik lezzetler ve konfor sunabilecek niteliktedir. Aynı sahil bandında yer alan; orta-lüks balık restoranları da mevcuttur. Küçük ve şirin restoranlar özellikle dekorasyonu ile samimi bir ortam sunmaktadır. Eski esnaf lokantaları görünümüne sahip, küçük ahşap masalar ve sandalyelerle döşenmiş; taze balık bulunabilecek tesislerdir.

Sahilde bulunan, feribot iskelesi civarında ve arka sokaklarda ekmeek arası deniz ürünleri, balık, midye, kalamar vb. bulunan işletmeler de yer almaktadır. Çanakkale'nin taze deniz ürünlerinin tadı bu tesislerde de deneyimlenebilmektedir.

Çanakkale'de diğer tüm yeme-içme tesisleri olduğu gibi ev yemeği yapan işletmeler de bulunmaktadır. Bunlardan birçoğu Çanakkale feribot iskelesine yakın mesafelerde hizmet vermektedir. Bu tesislerde yemek çeşitliliği oldukça fazladır.

Çanakkale sahil boyunca her tarza hitap eden çok çeşitli kafeteryalar bulunmaktadır. Belediyeye ait sosyal tesisleri ve çay bahçelerinden lüks kafeteryalara kadar her hizmet kolaylıkla bulunabilmektedir.

Çanakkale sahilinde ilin meşhur tatlısı Peynir Helvası'nın yenebileceği birçok tatlıcı ve pastane ile ulusal anlamda ün kazanmış tesisler de bulunmaktadır. Bu tesisler saat kulesi mevki ve iskele meydanı civarında yürüme mesafesinde yer almaktadır.

## **İnsan Kaynakları Altyapısı**

Çanakkale ilinde turizm 54 yan sektör ile doğrudan veya dolaylı bağı olan bir sektördür. İlde tüm hizmet sektörleri ile istihdamın %15'ine yakını turizm sektörü sağlamaktadır. Sahip olduğu eğitim altyapısı ve ilde eskiden beri var olan bir sektör olması sayesinde turizm sektörünün ihtiyaç duyduğu ara eleman ve nitelikli insan kaynağı Çanakkale'de bulunmaktadır.

Aynı zamanda, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nde Turizm fakültesi de bulunmaktadır. Turizm fakültesi bünyesinde: Turizm İşletmeciliği, Seyahat İşletmeciliği ve Turizm Rehberliği, Gastronomi ve Mutfak Sanatları lisans bölümleri bulunmaktadır.

Kruvaziyer turizmde, limanın bulunduğu bölgede yer alan rehber sayıları da önemli bir yere sahiptir. Gemi rotasını turistik cazibenin yüksek olduğu alanlara göre ayarlamaktadır. Turizm odaklarını görmek isteyen müşteriler gemide sunulan turları satın almaktadır. Gittikleri limanın turistik destinasyonlarını gezmek için satılan turlar, 2019 CLIA verilerine göre kruvaziyer gemi işletmecilerin gelirlerinin yaklaşık %40'nı oluşturmaktadır. Gemi işletmecileri, turlarda ulaşım ve rehber desteğini gittiği limanın bulunduğu bölgeden sağlamaktadır.

Türkiye Turist Rehberleri Birliği 2020 yılı verilerine göre Çanakkale ilinde 197 tane rehber bulunmaktadır. Bu birliğe Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası (ÇARO)'da üyedir. ÇARO başkanı ile yapılan derinlemesine görüşmede (Ek-3); Çanakkale'nin nitelikli rehber altyapısında sorun yaşamayacağı, yeterli sayıda eğitilmiş rehber bulunduğu bilgileri edinilmiştir.

## 7.4.2. Hizmet Altyapısı

### Seyahat Acenteleri

Seyahat acenteleri, kâr amacı ile turistlere turizm ile ilgili bilgiler vermeye, paket turları oluşturmaya, turizm amaçlı konaklama, ulaştırma, gezi, spor ve eğlence hizmetlerini görmeye yetkili olan, oluşturduğu ürünü kendi veya diğer seyahat acenteleri vasıtası ile pazarlayabilen ticarî kuruluşlardır.

Seyahat acentaları gördükleri hizmetlere göre üç grupta toplanırlar:

- A Grubu Seyahat Acentaları: Tüm seyahat acentalığı hizmetlerini ifa ederler.
- B Grubu Seyahat Acentaları: Uluslararası kara, deniz ve hava ulaştırma araçları ile (A) grubu seyahat acentalarının düzenleyecekleri turların biletlerini satarlar.
- C Grubu Seyahat Acentaları: Yalnız Türk vatandaşları için yurt içi turlar düzenlerler.

Ayrıca, B ve C grubu seyahat acentaları, kendilerine A grubu seyahat acentalarınınca verilen hizmeti yerine getirir ve bu acentaların ürünlerini tanıtır, pazarlar veya satar.

Kültür Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü'nün 2020 yılı verilerine göre Çanakkale'de bulunan tüm seyahat acentaları A grubu belgesine sahiptir. İlde toplamda 52 adet A grubu belgeli seyahat acentesi bulunmaktadır.

### Fuarlara Katılım

Çanakkale İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, Çanakkale Turistik Otelciler ve Yatırımcılar Derneği, Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası, ilde buluna belediyeler ve turizm birlikleri birçok uluslararası ve ulusal fuara katılmıştır.

Fuarlarda Çanakkale; kültürel mirası, doğal güzellikleri, el işçiliğinden mutfağına ve daha birçok alanda temsil edilmiştir.

Bu fuarlardan bazıları; Selanik Turizm Fuarı, Butur Bursa Turizm Fuarı, Travel Turkey Turizm Fuarı, Emitt Turizm Fuarı, Sofya Turizm Fuarı, Bükreş Turizm Fuarı ve ITB Berlin Turizm Fuarı'dır.



Fotoğraf 21. 2019 Yılı Emitt Fuarı

### 7.4.3. Turizm Odakları

#### **Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihî Alanı**

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihî Alanı, Çanakkale ili sınırları içerisinde, Gelibolu yarımadasının güney ucunda, Eceabat ilçesinin hemen hemen tamamını kapsayan ve Çanakkale Boğazi'nin Avrupa yakasında 33.000 hektarlık bir alanı içeren büyük bir alandır.

I. Dünya Savaşı Çanakkale Deniz ve Kara Muharebelerinin yapıldığı yerler Gelibolu Yarımadası içerisinde yer almaktadır. Ayrıca batık gemiler, toplar, siperler, kaleler ve burçlardan ve savaşla ilgili yüzlerce başka kalıntıdan oluşan geniş bir yelpazenin yanı sıra 60.000'i aşan Türk şehidinin ve yine 250.000'i aşan Avustralya, Yeni Zelanda, İngiliz ve Fransız askerlerinin savaş mezarları ve anıtları bura yer almaktadır.

*Fotoğraf 22. Abide,  
Çanakkale Savaşları Gelibolu  
Tarihî Alanı*



Gelibolu Yarımadası'nın en çok ziyaret edilen ana ziyaret noktası olan Abide, eski Hisarlık burnu üzerinde yer almaktadır. Açılan bir proje yarışması sonucunda 37 proje arasından Doğan Erginbaş, İsmail Utkular ve Feridun Kip tarafından hazırlanan proje seçilmiş olup Abidenin temeli 17 Nisan 1954 tarihinde atılmıştır. İkinci Anafartalar Zaferi'nin 45. Yıldönümü olan 21 Ağustos 1960 tarihi ziyarete açılan Çanakkale Şehitler Abidesi, Çanakkale Muharebeleri'nde şehit düşen tüm askerleri simgelemekte ve onların anısını yaşatmaktadır.



*Fotoğraf 23. Fransız Savaş  
Mezarlığı ve Anıtı, Çanakkale  
Savaşları Gelibolu Tarihî  
Alanı*

Muharebe alanları, savaş mezarları, anıtlar ve savaşla ilgili kalıntılar "tarihi sit alanı" ve "kültürel varlık" olarak tescil edilmiştir. Ayrıca M.Ö. 4000 tarihine dek giden birçok "arkeolojik sit alanı ve anıtı" vardır. Çok çeşitli "doğal sit alanları ve anıtlar" içerisinde ise kumsallar, koyaklar, Akdeniz çalılıarı (maki) ile karışık koru parçaları, çarpıcı görünlü jeolojik ve jeomorfolojik oluşumlar, bir tuz gölü(yakın zamana kadar bir kıyı gölüydü) ve 15. yüzyıl askeri mimarisinin eşsiz örneklerini içeren ilginç bir "kültürel miras" koleksiyonu bulunmaktadır.



### **Troya Antik Kenti**

Homeros'un İlyada Destanı'nda bahsedilen Troya Savaşı'nın yapıldığı yer olarak da bilinen Troya Antik Kenti UNESCO Dünya Miras Listesi'ne 1998 yılında girmiştir. M.Ö. 3000 yılına kadar uzanan tarihi geçmişi ile dünyanın en ünlü arkeolojik alanlarından biri olan kent, Çanakkale il sınırları içinde yer almaktadır (Kültür Portalı web sitesi, Haziran 2020).

Troya'da 1871 yılından itibaren yapılan kazılar, kentin tarihi boyunca defalarca kurulup yıkıldığını ortaya koymuştur. Dokuz kent katmanının yanında kırk iki yapı katı ortaya çıkarılmıştır. Daha sonraki yıllarda devam eden kazılar sonucu, tiyatro, hamamlar, çeşitli buluntular ile son derece gelişmiş bir kanalizasyon sistemi ve yapı temellerine de ulaşılmıştır (Kültür Portalı web sitesi, Haziran 2020).

29 Eylül 2018 tarihinde açılan Troya Müzesi, Troya Antik Kenti girişinde yer almaktadır. 3.000 m<sup>2</sup> sergi salonu, 11.200 m<sup>2</sup> kapalı alana sahiptir. 2019 yılında 91.210 ziyaretçiye ev sahipliği yapan müze, projeyi doğrudan etkileyen önemli turistik odaklardandır.

Antik kentin ismini tüm dünyaya duyuran, hakkında çok sayıda film ve dizi çekilmesine neden olan Troya Savaşı'nın burada gerçekleştiğine inanılıyor ve Homeros'un ünlü destanı İlyada'nın bu savaşı anlatması, Troya'nın çekiciliğini daha da arttırıyor. Bu yüzden kültür turizmine meraklı kruvaziyer turistlerin de dikkatini çekmektedir. Rapor kapsamında yapılan görüşmeler ve araştırmalar sonucu, Çanakkale'ye gelen kruvaziyer turistlerin öncelikli tercihinin Troya Antik Kenti olacağı tespit edilmiştir.

### **Assos Antik Kenti**

Assos ya da diğer adıyla Behramkale, Çanakkale'nin Ayvacık ilçesinin yaklaşık 17 km güneyindeki Behramkale Köyü'nde yer alan bir antik kenttir. Antik Çağda Troas olarak adlandırılan bölgenin güney ucunda yer alan volkanik bir tepenin zirvesi ve yamaçları üzerinde, Midilli adasının karşısında kurulmuştur.

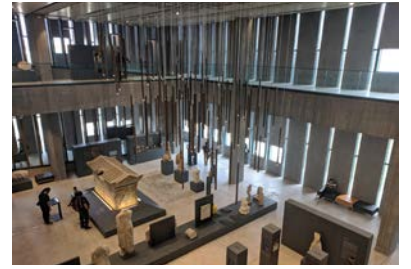
Behramkale tescilli bir Osmanlı köyüdür. Assos Antik Kenti de bu köyün sınırları içindedir. Antik Assos kenti bir volkan konisi üzerinde konumlanmıştır. Akropol (yukarı şehir) ve güneye doğru inen teraslar üzerinde diğer yapılar vardır. Assos'un çevresi yaklaşık 4 km uzunluğundaki surlarla çevrilidir. Şehrin iki ana kapısı olan doğu ve batı kapılarının önünde nekropoller vardır. En üst noktada yer alan ve tanrıça Athena'ya adanmış tapınak İ.Ö. 525 yıllarına tarihlenir. Agora, güney yamaçlarında teras üzerindedir. Kuzey stoası iki katlı, güney stoası dört katlıdır. Kısmen restore edilmiş tiyatro 5000 kişiliktir. Yunan ve Roma dönemlerinde kullanılmıştır. Assos antik limanı bugün gözde bir tatil mekanıdır. Kente ait arkeolojik buluntular; Boston Güzel Sanatlar Müzesi, Louvre Müzesi, İstanbul ve Çanakkale arkeoloji müzelerinde sergilenmektedir (Özdem, 2012).



Fotoğraf 24. Troya Antik Kenti



Fotoğraf 25. Truva Atı



Fotoğraf 26. Troya Müzesi



Fotoğraf 27. Assos Antik Kenti  
(Kültür Portalı web sitesi, Haziran 2020)

## 7.5. Kurumsal Yapılar

Projenin sahibi Çanakkale Valiliğidir. Proje Yap-İşlet-Devret modeliyle ihaleye çıkarılacaktır. 3996 numaralı kanun gereğince Yap-İşlet-Devret modeline ilişkin mevzuata uyulacaktır. 3996 sayılı Kanunun 3'üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3'üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli, "İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi" şeklinde tanımlanmıştır.

5302 sayılı İl Özel idaresi Kanunu ise İl Özel İdarelerin YİD modelini kullanabileceği belirtilmektedir. 373 sayılı Milli Emlak Genel Tebliğine istinaden 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümleri uyarınca, İl Özel İdaresi tarafından ihale edilecektir. Liman yapım aşamasında, 3621 numaralı Kıyı Kanunu'na uygun davranılacaktır.

## 7.6. Çevresel Etkilerin Ön-değerlendirmesi

### *Katı Atık Yönetimi*

Planlama bölgesi olan Çanakkale ili içerisinde yer alan yerleşimler müstakil katı atık depolama alanlarına sahip olmak dışında belediye birlikleri halinde atık depolama alanları oluşturmuş ancak bu alanlar çoğunlukla vahşi depolama ve ortak depo alanları olmak dışında ayrıştırmaya yönelik ilerleme kaydedememiş alanlardan oluşmaktadır. Bu alanların atığın geri dönüşümü ve yok edilmesi konusunda organize alanlar haline dönüştürülmesi çevresel hedefler kapsamında değerlendirilen konulardandır .

### *Sıvı Atık Yönetimi*

Çevre kirliliği için kontrolü zor ve kirlenici etkisi büyük olan sıvı atıkların toplanması ve arıtılması için öncelikle yapımı başlamış arıtma tesislerinin tamamlanması, mevcut tesislerde kapasite artırımı ve iyileştirmelerin yapılması, arıtma tesisi olmayan yerleşimlerin ise bu yöndeki faaliyetlerine öncelik vermesi gerekmektedir.

Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın 2015 yılında Balıkesir-Çanakkale için hazırladığı ve 19.02.2020 tarihinde güncellenen rapora göre: Tüm yerleşmeler için öncelikli faaliyetler kapsamında arıtma sistemlerinin kurulması, atık su iletim hatlarındaki eksikliklerin giderilmesi ve mevcut altyapının iyileştirilmesi ile sıvı atık kaynaklı kirliliğin önlenmesine dayalı plan kararları geliştirilmiştir. Kıyı alanları ve turizm amaçlı kullanımlarda kara ve deniz bağlantılı faaliyetlerde büyük gemi atıkları (sintine tankı temizliği) ve atık su kapasitesini artıran tesis atıkları için müstakil çözüm şartları plan kararları olarak geliştirilmiştir.



### **Çanakkale Kepez Limanı**

İlde atık konusunda hizmet veren bir limanda bulunmaktadır. Çanakkale Kepez Limanı, sahip olduğu ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği) Kod dâhilinde neredeyse her türde gemiye yük elleçleme hizmetleri sunmaktadır. Ağırlıklı olarak ihracat yüklerinin elleçlendiği limanda, genel olarak endüstriyel hammadde olarak maden yüklerini yükleyecek gemiler uğrak yapmaktadır. Limanın konumu ve hizmet çeşitliliği sayesinde bölge sanayisinin yanı sıra ithalat, ihracat ve iç kabotaj yüklerinin uygun fiyatlar ve maliyetlerle elleçlenmesinde ülke geneline de hizmet verilebilmektedir. Bu konuda Türkiye’de 1. ve Avrupa’da 2. sırada yer almaktadır.



Fotoğraf 28. Çanakkale Kepez Limanı

### **Su Kullanımı ve Kirliliği**

Su kirliliğinin oluşması faaliyetlerinde insan faaliyetlerinin etkisi doğal etkilerin üzerinde bir nicelik ortaya koymaktadır. Su kirliliğinin oluşmasındaki temel etkenler olarak sanayileşme, kentleşme, zirai ilaç kullanımı ve kontrol mekanizmalarının yetersizliği gösterilebilir.

Bu konuda var olan yasal çerçeve yaptırımları dışında Çevre Düzeni Planı ile öngörüler tedbirler konusu da Çanakkale ilinin su kullanımı ve kirliliğin giderilmesi ile ilgili hedef olarak belirlenmiştir.

### **Deniz Çöpleri**

Kıyıya veya denize atılmış, bırakılmış ya da çeşitli yollarla ulaşmış ve denizde kalıcılık teşkil eden katı maddeler deniz çöpleri olarak tanımlanmaktadır. Deniz çöpleri, insanların ve/veya diğer canlıların yaralanmalarına, zarar görmelerine ve ekonomik kayıplara neden olmaktadır.

Deniz çöpleriyle etkin bir mücadele yapmak ve doğal kaynakların kullanılmasında, ekolojik dengeye zarar vermemek amacıyla, deniz çöpu oluşmaması için katı atıkların kaynağında azaltılması, deniz çöplerinin temizlenerek azaltılması ve oluşumunun önlenmesine yönelik çalışmaların ilgili kurum/kuruluş ve belediyelerle birlikte bölgesel ve ulusal düzeyde eşgüdümle yapılması, deniz çöplerinin kaynağında azaltılması için ihtiyaç duyulan sosyal ve kültürel altyapının güçlendirilmesine yönelik eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının ilgili kurum/kuruluşlarla birlikte gerçekleştirilmesi önem arz etmekte olup, konuya entegre bir yaklaşım getirmesi ve yapılan çalışmaların düzenli ve sürekliliğinin sağlanabilmesi için eylem planlarının oluşturulması ve uygulanması gerekmektedir (Çanakkale İli Deniz Çöpleri Eylem Planı 2020-2025).

Çanakkale’de; denizlerde yaşanan kirliliğin önlenmesi amacıyla il, ilçe, belde belediyeleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı, sivil toplum kuruluşları, kıyı tesisleri, gönüllü halk toplulukları, kamu kurum kuruluşları ve özel sektör işletmecileri ve öğrencilerin katılımıyla kıyı temizlik etkinlikleri düzenlenerek Çanakkale halkına sıfır atık mavi ve deniz çöpleri hakkında gerekli farkındalık yaratmak amacıyla birçok çalışma yapılmıştır.



Grafik 20. Çanakkale 72 Saatlik Hava Kalitesi

### **Hava Kalitesi ve Kirliliği**

İllere ilişkin hava kirliliğinin önlenmesi konusu ülke ölçeğinde değerlendirilecek konulardandır. Mevcut yapılaşmış alanlar ve trafik kaynaklı emisyonların ölçüm ve önlem esaslarına uygun olarak önlenmesi gerekmektedir. Bu konuda kirliliğin insan sağlığını tehdit eder boyutlara ulaşması hususu tespit edildiğinde kaynağın tespiti ve önlem biçimleri (doğalgaz kullanımı, büyük tesisler için baca filtresi, egzoz emisyonu için cezai yaptırımlar vb.) hassasiyetle belirlenmelidir.

Uygulama görmemiş alanlarda kitlesel kullanımların hâkim rüzgâr yönü, yapı yükseklikleri ve rüzgâr koridorlarının dikkate alınması gerekmektedir. Sanayi kullanımlarında hâkim rüzgâr yönü, yapı yüksekliği ve rüzgâr koridorları hassasiyeti dışında baca filtreleri denetimi sıklaştırılmalıdır. Yakıt kullanımı gerektiren faaliyetlerde niteliksiz yakıt kullanımı önlenmelidir.

Hava Kalitesi Endeksi, belirli bir yerdeki havanın kalitesinin ifade edilmesi için kullanılan ölçüdür. Hava kalitesi ölçümlerinde gösterge sayısının yükselmesi artan hava kirliliği yüzdesinin ciddi sağlık sorunlarına neden olacağını belirtir. Yapılan ölçümlere göre Çanakkale'nin hava kalitesi endeksi 20 ile 40 arasında değişmektedir. (havaizleme.gov.tr).

### **Toprak Kirliliği ve Erozyon**

Nitelikli toprak varlığının korunması ve nitelikli toprak olarak geri kazanımı mümkün toprakların bu yönde geri kazanılması konusu TR22 bölgesi çevre planının hedeflerindedir. Planlama bölgesi dâhilinde yer alan sulama alanları verimli tarım toprakları ve özel mahsul yetiştirilen tarım topraklarının korunması; yeteri düzeyde gübreleme, sulama ve diğer kentsel faaliyetler ile bağlantısının tamponlanması ile mümkün olacaktır.

Toprak kirliliğinden söz edilebilmesi için toprak varlığının olması gerekmektedir. Özellikle inşaat hafriyatı, kapalı besicilik tavuk çiftliği gibi alt sektör yapılarında zeminin beton ile kaplanması toprak varlığını azaltmaktadır. Bu faaliyetlere yönelik olarak zeminin toprakla bağlantısını taban olarak değil noktasal olarak kuran mimari çözümler geliştirilmelidir.

Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın 2015 yılında Balıkesir-Çanakkale (TR22 Bölgesi) için hazırladığı planda toprak kirliliği ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler: "Toprak varlığı açısından koruma kullanma dengesi gözetilerek, toprak kirliliğinin önlenmesi için önlemler alınmıştır. Planlama bölgesine yönelik yürütülen plan yaklaşımlarında %30 ve üzerindeki eğimli alanlar mekânsal kullanım alanları açısından riskli alanlar olarak kabul edilmiştir.

Zemin yapısına bağılı olarak kayalık zemin yapıları toprak zemin yapısına göre bu yönde daha güvenilir alanları oluştururken, toprak zemin yapıları yüksek yağış ihtimali göz önünde bulundurularak eğimin %30'a yaklaştığı alanlarda heyelanla birlikte kütle hareketlerine yer verebilmektedir.

Topografik açıdan eğimli alanlar ve zemin yapısı açısından riskli alanlarda heyelan ve sel riski gibi doğal afetler göz önüne alınarak mekânsal kullanım açısından kullanılması riskli olan alanlar olarak belirlenmiştir. Mevcut yapılaşmış alanlarda benzer doğal afetler gözetilerek gerekli önlemler alınmalıdır. Topografik açıdan sakıncalı alanların belirlenmesi açısından meteorolojik verilere bağılı olarak değişken yağış rejimleri bu yönde dikkate alınması gereken hususlar olarak belirlenmiştir.” şeklindedir.

## 7.7. Alternatifler, Yer Seçimi ve Arazi Maliyeti (kamulaştırma bedeli)

Kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar tarihi ve doğal güzelliklere erişimin kolay olduğu yerlerde konuşlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer gemilere hizmet veren limanlar göz önüne alındığında birçoğu doğal ve tarihi güzelliklere sahip önemli kentlerde bulunmaktadır. Bu yaşlı kentlerde gemilerin yanaştığı limanlar genellikle mevcut kullanılan limanlardır. Bununla birlikte gemi sayısının, gemilerin sefer sayısının ve yolcu kapasitesini artması sadece kruvaziyer gemilerine hizmet veren terminalerin oluşturulmasını zorunlu hale getirmiştir.

Ortalama büyüklükte bir gemi ile kente gelen turistlerin gezmek istedikleri yerlere ulaşmaları için yaklaşık 60 otobüse ihtiyaç vardır. Gemi boyutlarındaki büyümeye paralel olarak taşınan yolcu sayısı da artmaktadır. Aynı anda birden fazla geminin yanaşması durumunda otobüslerin liman içinde, liman kapı çıkışında ve kent trafiğinde bir yoğunluk oluşturmaması için planlı yeni terminaler yapısı gerekmektedir (Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, 2010).

Yeni kruvaziyer limanlarında yer seçiminde asgari olarak göz önünde bulundurulması gereken hususlar (8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 2014):

a) Liman gerek yatırım gerekse işletme aşamasındaki faaliyetleri ile fiziksel, kimyasal ve biyolojik çevreyi olumsuz etkilemeyecek bir konumda bulunmalıdır. Yapım ve işletme aşamasında oluşacak muhtemel etkiler geçici ve kısa süreli olmalıdır. Seçilen alanın oluşacak veya oluşabilecek etkileri yüksek oranda tolere edebilecek bir konumda bulunması gerekmektedir.

b) Seçilen alan “Milli Parklar, Tabiat Alanları”, “Tabiat Koruma Alanları” içinde yer almamalıdır. “Yaban Hayatı Türlerinin Yaşam Ortamı”, “Orman Alanı”, “Tarım Alanı”, “Tarımsal Kalkınma Alanı”, “Sulanan 1.,2.,3. sınıf ve kuru şartlarda 1. ve 2. sınıf tarım alanı”, “Özel Mahsul Plantasyon Alanı” olmamalıdır. Sulak alanlar, derinliği 6 metreyi geçmeyen tatlı, acı sulu ve tuzlu göl, lagün (dalyan), akarsu, sazlık, bataklık ve turbiyer ile bu alanların kıyı kenar çizgisinden itibaren kara tarafına doğru ekolojik açıdan sulak alan etkisinde kalan “Hassas Yörelere” kapsamında yer almamalıdır. “Kültür Varlıkları”, “Sit”, “Koruma Alanı” olarak tespiti ve tescili yapılan alanlar içinde olmalıdır. “Kültürel Miras” ve “Doğal Miras” statüsü verilen kültürel, tarihi ve doğal alanlarda bulunmamalıdır.

c) Liman, kruvaziyer turizme konu olan hedef cazibe merkezlerine yakın olmalıdır. Seçilen liman alanı turistlerin ilgi alanlarına giren ve görmeyi arzu ettikleri merkezlere gerek ulaşım mesafesi gerekse, ulaşım konforu temel alındığında elverişli bir konumda bulunmalıdır.

d) Liman için seçilen bölge sosyo-ekonomik özellikleri (bölgenin gelişmişlik düzeyi, eğitim düzeyi, yetişmiş iş gücü durumu, ticari olanakları, şehircilik ve endüstri durumu, gibi tüm sosyal ve ekonomik göstergeler) itibarı ile turizme yatkın olmalıdır.

e) Liman elektrik, su, kanalizasyon yol gibi temel altyapı imkânlarına sahip olmalıdır. Zira söz konusu altyapının limana ulaştırılması yalnızca maliyeti arttıran bir unsur değildir. Ayrıca temel altyapının liman sahasına ulaştırılması değişik amaçla kullanılan arazilerin vasfını değiştirecektir.

f) Liman için seçilen bölgede liman için yeterli büyüklükte geri saha bulunmalıdır. Liman tesisleri ve özellikle tur otobüslerinin park alanları aynı anda liman sahasına incek yolcuların rahat erişebileceği büyüklükte ve uygun geometride olmalıdır. Kruvaziyer yolcusunun geldiği bir şehirde, o şehre ilişkin göreceği ilk ve son şey kruvaziyer liman olacaktır. Bu nedenle yeterli büyüklükte ve konforlu terminal alanı oluşturabilecek bir geri saha olmalıdır.

g) Liman için seçilen alanın geri sahasında yoğun kentsel yapılaşma bulunmamalı, liman yatırımı içinde yer alan yapılar (terminal binası, kamu otoriteleri binası vb) liman geri sahasında bulunan konutların önünü kapatmamalı, rahatsızlık vermemelidir.

h) Liman için seçilen bölgenin ulaşım olanakları (yeterli karayolu bağlantısının olması, mevcut kasaba veya şehrin durumu, gb.) açısından elverişli olmalıdır. Gerek bulunduğu kente gerekse liman çevresindeki turistlerin merak duygusunu çekecek, cazibe merkezlerine ulaşımın kolay olması istemektedir.

i) Liman olarak seçilen alanın deniz ulaşım özellikleri (mevcut deniz trafiği, navigasyon, yük ve yolcu yoğunluğu, gb.) elverişli olmalıdır. Limanın yaklaşım rotaları üzerinde seyre emniyetsiz olarak adlandırılan su çekimi sınırlaması ve sefer imkanlarını sınırlayıcı önemli bir engel bulunmamalıdır. Limanı kullanan her özellikteki geminin güvenli ve kolay manevra yapmasını sağlayacak yeterli alan bulunması gereklidir. Her meteorolojik koşul ve deniz şartı altında liman emniyetli olmalıdır.

j) Liman için seçilen bölgenin coğrafyası (topoğrafyası, batimetrisi, kıyı çizgisinin mevcut durumu, gerekli olan korunmuş saha ile doğal korunma imkanları) elverişli bir konumda olmalıdır. Geri saha topoğrafyası alan kazanmak amacı ile büyük hacimli hafriyat gerektirmemelidir. Benzer şekilde su derinlikleri itibarı ile yüksek hacimli tarama ihtiyacı bulunmamalıdır.

k) Meteorolojik özellikler ve iklim durumu (Hakim rüzgar yönleri, esme süreleri ve şiddetleri, sıcaklık, yağış, sis, nem, gün ışığı uzunluğu gb. rasat değerleri) elverişli olmalıdır. Deniz turizmi için en önemli konu meteorolojik koşullardır. Şiddetli rüzgar ve yağış, görüş mesafesinin az olması, gün ışığı uzunluğunun kısa olması istenmeyen durumlardır. Mevsimsel özellikler nedeniyle deniz sezonunun uzun olması avantaj sağlamaktadır.

l) Seçilen saha jeolojisi, jeoteknik özellikleri, jeomorfolojik özellikleri, depremsellik durumu (genel jeolojisi, mevcut faylar, yapısal ve tektonik oluşumlar, zemin özellikleri, deniz dibi kum hareketleri, kıyı bölgesindeki erozyon ve akümülyasyon vb.) yönünden liman yatırımına uygun olmalıdır. Liman inşaat maliyetini doğrudan etkileyen faktörlerin başında zemin özellikleri gelmektedir. Taşıma kapasitesi düşük, zayıf zeminler inşaat maliyetini arttırmaktadır. Bölgeden geçen aktif faylar ise deprem riskini arttırmakta ve tesisin yapı güvenliği açısından risk oluşturmaktadır. Dalga ve akıntı etkileri ile oluşan kum hareketleri ve karadan yüzey suları ve meteorolojik etkilerle denizde sediment taşınımının oluşturduğu sığlaşma limanlar için önemli bir problemdir. Liman içi sığlaşma probleminin olmaması ya da en az olması istenmektedir. Denize malzeme taşınımının fazla olduğu dere mansapları limanlar için uygun yerler değildir.

m) Seçilen alan bölgenin oşinografik özellikleri (dalga iklimi, deniz akıntıları, uzun periyotlu deniz seviyesindeki değişimler, gel-git miktarı ile suyun fiziksel, kimyasal ve biyolojik özellikleri) yönü ile liman yapımına elverişsiz özellik barındırmamalıdır. Deniz şartları ve meteorolojik özellikler gemilerin limanına ulaşımına ve iskelede barınma koşullarına olumsuz etki yapmamalıdır.

## 7.7.1. Kruvaziyer Liman için Alternatif Saha

İşletmecilik açısından bir kruvaziyer limandan beklenen en önemli özellik kruvaziyer gemileri limana çekebilmesidir. Kruvaziyer limanının temel işlevi kruvaziyer gemi ve yolcularına uygun hizmeti sunabilmesidir. Bu anlamda kruvaziyer limandan beklenen işlevi yerine getirmesinde liman yeri birinci derece öneme sahiptir. Yanlış bir yer seçimi başarılı olabilecek bir yatırımın boşa gitmesine neden olacaktır. Bölgedeki en uygun yer seçiminin yapılabilmesi için fiziksel özellikleri ile liman olabilecek potansiyel yerlerin birbirleri ile karşılaştırılması gerekmektedir.

Bu kapsamda 671 kilometrelik kıyı uzunluğuna sahip olan Çanakkale'de kruvaziyer liman yeri olarak birçok alternatif yer bulunmaktadır. Alternatif sahaların hepsi şehir merkezinden uzak konumdadır. Alternatif sahalar arasında en öne çıkan yer Çanakkale Kepez'dir.

Harita 12. Kruvaziyer Limanı Alternatif Saha, Çanakkale Kepez



Kepez Çanakkale şehir merkezine 8 km uzaklıkta, merkezin güneybatısında yer almaktadır. Kepez'de mevcut bir liman bulunmaktadır. Çanakkale Kepez Limanı, sahip olduğu ISPS Kod dâhilinde neredeyse her türde gemiye yük elleçleme hizmetleri sunmaktadır. Ağırlıklı olarak ihracat yüklerinin elleçlendiği limanda, genelde endüstriyel hammadde olarak maden yüklerini yükleyecek gemiler uğrak yapmaktadır. Bu konuda Türkiye'de 1. ve Avrupa'da 2. sırada yer almaktadır. Bu hizmetin sebep olduğu kötü koku ve görüntü kruvaziyer müşterisinin istemediği ve rahatsız olduğu bir durumdur.

Liman sahası seçilirken dikkate alınması gereken bir diğer konu ise liman geri sahasıdır. Kepez'e yapılacak kruvaziyer limanın geri sahası şehir merkezinden daha fazla olacaktır. Bu durum liman operasyonlarında kolaylık sağlayacaktır.

Limanın yürüme mesafesinde birçok yeme-içme ve alışveriş olanaklarına sahip olması diğer önemli unsurdur. Bu durumda Kepez'e yapılacak liman bu olanaklara yürüme mesafesinde bulunmamaktadır.

Olumlu olumsuz bütün veriler ve paydaş görüşleri değerlendirildiğinde; şehir merkezinde bir liman olmasının daha çok avantajı olduğuna karar verilmiştir. Özellikle ekonomik ve sosyal faydanın bu durumda çok daha fazla olduğu tespit edilmiştir.

Kruvaziyer gemide tur satın almayan turistler, şehir merkezini bireysel olarak gezme fırsatı bulacaklardır. Turdan dönen ve gemi kalkış saatini bekleyen turistler de aynı fırsatı bulacaktır. Bu durum Çanakkale ekonomisine katkı sağlayacaktır. Şehir merkezine uzak konumda olduğunda sadece tur satın alan turistler şehri deneyimle fırsatı bulacaktır. Turizm odaklarını ziyaret ettikten sonra şehir esnafından harcama yapmadan gemilerine döneceklerdir.

Kruvaziyer liman projesinde temel amaçlardan biri ekonomiyi ve tanınırlığı arttırmak olduğu için şehir merkezinde bir liman yapılması öncelikli tercih olmuştur. Aynı zamanda liman sahası Çanakkale Valiliği'ne aittir. Herhangi bir kiralama veya satın alma maliyeti olmayacaktır. Mevcutta feribot seferi yapan iskele alanı yenilenmiş ve birçok problemi çözülmüş olacaktır.







## 8. TEKNİK ANALİZ VE TASARIM

## 8. TEKNİK ANALİZ VE TASARIM

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın teknik analizi ve tasarımında öncelikli olarak Deniz Turizmi Yönetmeliği incelenmiştir. Temel kriterler bu doğrultuda belirlenmiştir.

Söz konusu kriterlerden, deniz turizmi tesisleri alt yapı ve üst yapı nitelikleri belirlenirken; 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı resmî gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğinde tanımlanan nitelikler dikkate alınmıştır.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde belirtilen "Alt yapı" nitelikleri MADDE 6 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen alt yapı nitelikleri aranır:

- Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.
- Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.
- Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
- Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlıklı uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.
- Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
- Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.
- Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark.
- Dahili ve harici telefon, faks, post cihazı, data, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazları.
- Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları.
- Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistem.

MADDE 7 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen üst yapı nitelikleri aranır:

- Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.
- Ön büro ve yönetim ünitesi.
- Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.
- Yeme, içme ünitesi.
- Kadın ve erkekler için yeterli sayıda tuvalet.
- Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi.
- İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.
- Deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri.
- Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.
- Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu.
- Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi.
- Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası.

Deniz Turizmi Yönetmeliği kruvaziyer limanları şu şekilde tanımlanmaktadır: “MADDE 8 – (1) Kruvaziyer gemi limanları, 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alış-veriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleridir. Kruvaziyer gemi limanları; A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılır.”

Yönetmelikte belirtilen bu tanımlar ve nitelikler, 5.2.Ulusal ve Bölgesel Düzeyde Gelecekteki Talebin Tahmini bölümünde yapılan analizler ve yapılan derinlemesine görüşmelerde uzmanların belirttiği şartlar temel alınarak; kapasite analizi ve seçimi ile teknik tasarım kriterleri belirlenmiştir.

## 8.1. Kapasite Analizi ve Seçimi

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın kapasitesinin belirlenmesinde 2 temel kabul uygulanmıştır. İlki yapılan derinlemesine görüşmeler ve talep analizleri ile gerekliliği anlaşılan limanın aynı anda hizmet vereceği gemi sayısıdır. İskele formunda olan limanın aynı anda en az 2 gemiye hizmet verebileceği kabul edilmiştir.

İkincisi ise limana yanaşacak gemi yüksekliğidir. Çanakkale'nin içinde bulunduğu Marmara bölgesinin en önemli kruvaziyer limanı İstanbul limanıdır. İstanbul limanına gelecek gemilerin belli bir kısmının Çanakkale limanına yanaşması amaçlanmıştır. Bu kapsamda yapımı devam eden 1915 Çanakkale Köprüsü'nün yüksekliği dikkate alınmalıdır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Limanlar Yönetmeliği'nde: 1915 Çanakkale Köprüsü altından hava çekimi 70 metre ve daha fazla olan gemi ve deniz araçları geçemeyeceği belirtilmiştir. Hava çekimi 66 metre ile 70 metre arasında olan gemi ve deniz araçları Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne belirlenecek şartları sağlamaları halinde bu köprü altından geçebileceği aynı yönetmelikte yer almaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda geçebilecek maksimum gemi yüksekliği 70 metre olarak belirlenmiştir.

Kruvaziyer yolcu gemileri, gemi tiplerine göre 5 ana başlıkta incelenmektedir. Tabloda gemi tipi, yolcu kapasitesi ve sicile kayıtlı gros ton miktarları yer almaktadır.

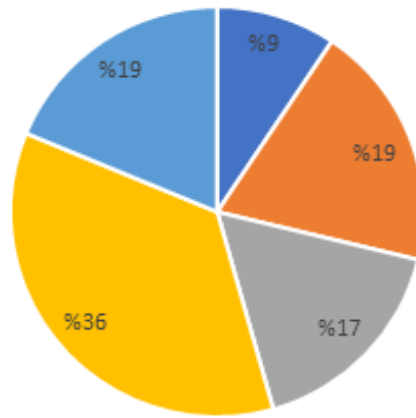
Tablo 37. Gemi Tipine Göre Yolcu Kapasitesi ve Sicile Kayıtlı Gros Ton Miktarları

Gemi Tipi	Yolcu Kapasitesi	Sicile Kayıtlı Gros Ton
Butik	<200	1.000 - 5.000 GT
Küçük	200 - 500	5.000 - 25.000 GT
Orta	500 - 1.200	25.000 - 50.000 GT
Geniş	1.200 - 3.000	50.000 - 100.000 GT
Mega	3.000 - 6.000	100.000 - 250.000 GT

Geniş ve mega gemi tipleri toplam yolcu gemilerinin %55'ini oluşturmaktadır. Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın da geniş ve mega gemi tiplerinin yanaşmasına uygun tasarlanması öngörülmektedir. Yapılan araştırmalar sonucu mevcutta Akdeniz'de sefer yapan ve 100.000 - 250.000 GT olan gemilerin maksimum yüksekliğinin 63,7 m olduğu tespit edilmiştir.

Grafik 21. Gemi Grosstonuna Göre Kruvaziyer Gemi Dağılımı

#### Kruvaziyer Gemi Dağılımı



■ 1.000 - 5.000 GT ■ 5.000 - 25.000 GT ■ 25.000 - 50.000 GT  
■ 50.000 - 100.000 GT ■ 100.000 - 250.000 GT

Teknik tasarımı etkileyecek diğerk bir nokta ise limana yanaşması hedeflenen gemilerin uzunluk, genişlik ve su altında kalan ortalama gemi yüksekliğidir.

Tabloda gemi grostonuna göre uzunluk, genişlik ve su altında kalan ortalama yükseklik bilgileri yer almaktadır. Limana yanaşması hedeflenen gemi tiplerinin sicile kayıtlı gros tonları 50.000 – 250.000 GT arasında yer almaktadır.

Gemi GT	Gemi Uzunluk (Metre)	Gemi Genişlik (Metre)	Su Altında Kalan Ortalama Gemi Yüksekliği (Metre)
1.000	56	8	3
5.000	115	16	4
25.000	176	24	6
50.000	255	32	7
100.000	324	42	8,6
250.000	362	48	9,3

Tablo 38. Gemi Grostonuna Göre Gemi Teknik Özellikleri

Tablo incelendiğinde en yüksek gros tona sahip olan geminin uzunluğu 362 metre, genişliği 48 metre, su altında kalan ortalama gemi yüksekliği 9,3 metredir. Liman rıhtımı için bu gemi boyutları dikkate alınmıştır. Bu boyutları ve kruvaziyer turizmin hızlı ilerleyişinin gemi boyutlarına pozitif etkisini dikkate aldığımızda; rıhtım boyunun minimum 385 metre olması gerektiği öngörülmektedir. Limanın aynı anda en az 2 gemiye hizmet verebileceği kabulü de göz önüne alınarak gemi rıhtım genişliğinin minimum 14 metre olması gerektiği tespit edilmiştir.

## 8.2. Alternatif Teknolojilerin Analizi ve Teknoloji Seçimi

Kıyı yapılarının özellikle deniz altyapısı yapılırken: Kıyılarda hareketli taban problemi, limanların kumlanması, kıyılarda kurulu enerji santralleri ile rafinerilerdeki soğutma suyu giriş ve deşarj yapılarında kumlanma, kıyı taşkınları, kıyı erozyonu, dolayısıyla doğal ve yapay plajların yok olması, açık deniz platformlarında, boru hatlarında, kazıklı yapılarda, rıhtımlarda, dalgakıran kafalarında meydana gelen yerel taban hareketleri nedeniyle ortaya çıkan stabilite problemi gibi birçok analiz edilip çözülmesi gereken teknik konular mevcuttur. Çelik boru kazık çakma, kazık sondajı, zemin ıslahı, zemin özelliklerinin iyileştirilmesi, hidrolik dolgu, kazı, betonarme ve iskele aksesuarları (dubalar, usturmaçalar vb.) montajı gerçekleştirilirken son teknolojik yöntemlerden yararlanılmalıdır.

Liman yapılarının kullanıcıları olan gemiler ise büyük yatırımların yapıldığı taşıtlardır. Özellikle kruvaziyer gemiler gerek sürekli sabit yatırımları ve gerekse de sermaye ve teknoloji yatırımları açısından kapsamlı yatırım konumundadırlar. Kruvaziyer liman tercihinde gemi operatörleri gemilerinin güvenliğini ön planda tutmaktadır. Teknoloji verimli kullanılıp, gemilerin güvenliğinin sağlanacağı yapılar yapılmalıdır. Özellikle rıhtımda kullanılacak usturmaçalar kruvaziyer gemilere uygun teknolojide seçilmelidir. Usturmaça denizcilikte, her tür deniz aracının genellikle de tekne gemi yat gibi büyük deniz araçlarının kenarlarına asılan, rıhtım, iskele vb. yerlere yansmaları sırasında olabilecek çarpmaları ve hasarları önlemek amacıyla halat, ağaç, lastik, plastik gibi esnek maddelerden yapılan yastıktır.

Aynı zamanda liman inşasında kullanılacak malzemenin ve ekipmanın niteliği açısından yüklenici Yapım İşleri Genel Şartnamesi 'ne uygun şekilde teknoloji seçimini yapmakla yükümlü olacaktır.

### **8.3. Seçilen Teknolojinin Çevresel Etkileri, Koruma Önlemleri ve Maliyeti**

Kruvaziyer liman projesinde; seçilen teknolojinin çevresel etkileri ve koruma önlemleri için öncelikli olarak ÇED raporu alınmalıdır. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporu: Gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, "seçilen yer" ile "teknoloji alternatiflerinin" belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalar olarak tanımlanmaktadır. ÇED raporu maliyeti proje ve yıllara göre farklılık göstermektedir.

Aynı zamanda projede sürdürülebilir liman ve yeşil liman kavramları da göz önüne alınmalıdır. Sürdürülebilir gelişme gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılayabilme yetisini göz ardı etmeden günümüzün ihtiyaçlarını karşılayabilen gelişmedir. Sosyal, ekonomik ve çevresel etkenler dengesi sürdürülebilirliğin temelini oluşturmaktadır. Küresel kruvaziyer turizmde artan talep ile liman kapasitelerinin yetersiz kalması limanların gelişmesi için itici güç olmuştur. Limanların gelişme sürecinde sosyal, ekonomik ve çevresel etkenler de tanımlanmaktadır.

Sürdürülebilir liman kavramı; stratejik düşünce, yenilikçi teknoloji, dikkatli yatırım ve kararlar ve sürekli gelişmeyi temel alan işletme stratejileri ile günümüzün ve geleceğin ihtiyaçlarını karşılayabilen liman ve paydaşlarına insan, gezegen ve karlılık açısından yeni denge kazandıran gelişme olarak tanımlanabilir. Sürdürülebilir liman kavramını uygulamak limanlara ekonomik katkının yanı sıra liman geri sahasında ve liman altyapılarında yenilikçi teknoloji, ticari artış, paydaşlarla ve ticari ortaklarla iş birliğinin güçlenmesi gibi faydalar sağlamaktadır.

Yeşil liman politikası, çevresel duyarlılığını arttırmasına yönelik bir örgüt kültürü teşviki ile limanın gelişimi ve operasyonlarında sürdürülebilir uygulamalar entegre edilmesini sağlar. Bu kültür liman çalışanlarının yanı sıra liman müşterilerine kadar uzanır. Bu politikanın doğal kaynakların korunması, kirliliğin azaltılması, yenilenebilir enerji ve geri dönüşümlü malzemelerin kullanımının artması ve limanların çevre üzerindeki zararlı etkilerinin azaltılması gibi faydaları vardır.

Yeşil liman politikası 6 temel program bileşeni içerir ve her birinin genel amacı şu şekildedir:

- Doğal yaşam; ekosistemi ve deniz tabiatını korumak ve iyileştirmek.
- Hava; liman aktivitelerinin neden olduğu zararlı emisyonları azaltmak.
- Su; liman ve kıyı suların temizliğini sağlamak.
- Toprak ve sedimentler; liman bölgesindeki kirli toprakların temizlenmesini sağlamak.
- Paydaşların eğitimi; liman çevresi paydaşlarının liman operasyonlarının ve çevresel programlara yönelik iş birliği ve eğitimini gerçekleştirmek.
- Sürdürülebilirlik; liman içi yapı tasarımı, operasyon ve yönetim uygulamalarını gerçekleştirmek.

## **8.4. Teknik Tasarım (süreç tasarımı, inşaat işleri, arazi düzenleme, yerleşim düzeni, iller bazında dağılım vb.)**

Çanakkale Kruvaziyer Limanı, kruvaziyer gemilerin yanı sıra, feribot iskelesinin de temel fiziksel nitelikler ile asgari altyapı ve üstyapı şartlarını karşılayacaktır. Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde belirtilen limanda bulunacak tesis nitelikleri teknik tasarımda fiziksel nitelikler, altyapı ve üst yapı nitelikleri olmak üzere 3 başlıkta toplanmıştır.

**Fiziksel Nitelikler:**

Kruvaziyer ve feribot limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinde aşağıdaki şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır:

- a) Hâkim dalgalara açık olmaması.
- b) Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması.
- d) Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması.
- e) Yeterli terminal alanının bulunması.
- f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması.

**Altyapı Nitelikleri:**

Kruvaziyer ve feribot limanlarının altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır:

- a) Korunmuş su alanının tamamında hizmet alacak gemiler için yeterli su derinliğinin bulunması.
- b) Limanı içinde operasyonları kesintiye uğratabilecek dalga yüksekliğinin oluşmaması.
- c) Hizmet alacak gemiler için yeterli uzunlukta ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği, bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler.
- d) Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli baba ve usturmaça.
- e) Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması.

**Üstyapı Nitelikleri:**

- a) İdari bina, kamu otoriteleri binası, çalışanlar için sosyal tesis (giyinme soyunma odaları, duş, tuvalet yemekhane vb).
- b) Giriş kapısı ve kontrol binası.
- c) Gemilere verilecek su ile yangın suyu deposu veya denizden yangın suyu almak için uygun tertibat.
- d) Katı ve sıvı atık alım tesisi ve arıtma binası.
- e) Trafo ve jeneratör binası.



Çanakkale Limanı, Deniz Turizmi Yönetmeliğinde “B tipi kruvaziyer gemi limanı” sınıfına girmektedir. Söz konusu yönetmeliğin 8.maddesine göre bulunması gereken tesisler aşağıda yer almaktadır:

- 1) En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri.
- 2) En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali.
- 3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.
- 4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.
- 5) Danışma ünitesi.
- 6) Kamu hizmet binası.
- 7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.
- 8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.
- 9) Anons yayın sistemleri.
- 10) İlk yardım ünitesi.
- 11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- 12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.
- 13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.
- 14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.
- 15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.
- 16) Personel toplantı salonu.

Çanakkale Limanı temel alt yapı özellikleri ile yerleşim alanına yakın olmasının verdiği avantaj ile elektriği, suyu, yolu olan bir bölgede yer almaktadır. Marmara Bölgesi yetişmiş insan gücü açısından ülkemizin en şanslı bölgelerinden birisidir. Dolayısı ile bölgede insan gücü altyapısı da bulunmaktadır.

Çanakkale arazi kullanımı, sit uygulamaları ve boğazın stratejik konumu ile yapılaşma imkanları son derece sınırlı bir bölgedir. Bu çalışmada kruvaziyer liman hizmetlerinin aksamadan yürütmesine olanak sağlayacak minimum yapılaşma ön görülmüştür.

Bu amaç ile liman yöneticileri ve kruvaziyer hat acenteleri ile görüşmeler yapılmış ve asgari şartlar ve tesisler belirlenmiştir. Kara alanlarının projelendirilmesi bu doğrultuda gerçekleştirilmiştir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı proje alanı 7.860 m<sup>2</sup>'dir. Söz konusu sahanın önemli bir bölümü tur otobüsleri için ayrılmıştır. Rapor kapsamında yapılan görüşmeler (Ek-3) esnasında öncelikli olarak işletmecilerin talep ettiği tur otobüsleri için ayrılmış yeterli büyüklükte bir sahadır. Liman sahasında en az 70 adet otobüsün aynı anda yanaşabileceği bir terminal alanı bulunması gerektiği tespit edilmiştir.

Kara alanı tesisleri için taslak bir yerleşim planı hazırlanmıştır. Hazırlanan projede toplam 3.450 m<sup>2</sup> kapalı alan olacağı ihtiyaç halinde 4.750 m<sup>2</sup> olabileceği öngörülmektedir. Söz konusu yerleşim planının proje için bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

Kesin proje aşamasında tesislerin yerleri, fonksiyonları ve büyüklükleri yeniden projelendirilecektir. Ancak limanın toplam yatırım bedelinin belirlenebilmesi amacı ile taslak bir yerleşim planı hazırlanmıştır. Yatırım maliyetleri belirlenirken bu taslak proje baz alınmıştır.

## 8.5. Yatırım Maliyetleri (inşaat, makine-donanım, il bazında dağılımı vb.)

Çanakkale Kruvaziyer Limanı inşaatı toplam yatırım maliyetinin hesaplanmasında yapılacak imalatın türüne göre Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü birim fiyatları esas alınmıştır.

Çalışma kapsamında değişik proje sahaları önerilmiştir. Önerilen yerlerin dolgu, tarama miktarları farklıdır. Benzer şekilde yapılacak iskele genişlik ve uzunlukları aynı olmakla birlikte zemin özelliklerinden kaynaklanan iskele yatırım maliyetleri birbirinden farklıdır. Raporda hesaplanan yatırım maliyetleri; Çanakkale ili Merkez ilçede, Kemalpaşa Mahallesi'nde 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta "yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı" olarak tapu siciline kayıtlı sahaya uygun olacak şekilde hesaplanmıştır. Proje sahasının kesin yatırım maliyetleri ancak bölgede ayrıntılı bir arazi çalışması yapılması, söz konusu çalışmalardan elde edilecek veriler

işığında hazırlanacak projeler ve en kesitlerine dayanan bir metraj ve keşfin çıkması ile mümkün olacaktır. Dolayısı ile yatırım maliyetleri mevcutta çizilen tip proje üzerinden ortalama değerler alınarak hesaplanmıştır.

Projenin yatırım maliyeti karasal ve denizel yapıların toplam maliyetlerinden oluşmaktadır. Buna göre yapılan metraj ve hesaplamalara göre yapılan analizlere ilişkin veriler sunulmuştur. Yatırım maliyetleri: projelendirme, temel alt yapı işleri, rıhtım ve iskele inşaatı, kara üst yapı işleri, ekipman yatırımı (römorkör vb.) ve muhtelif işler olarak 6 temel başlıkta toplanmıştır.

Kara üst yapılarda B tipi kruvaziyer gemi limanının gerektirdiği tüm tesisler yer almaktadır. Toplam 4.750 m<sup>2</sup> kara üst yapı alanı bulunmaktadır. Kara üst yapıların maliyeti 2020 yılı yapı yaklaşık birim maliyetleri cetveli baz alınarak hesaplanmıştır. “4. Sınıf A grubu yapı kategorisi” ve “5. Sınıf A grubu yapı kategorisi” birim fiyatı: 1.550 TL ve 2.400 TL’dir. Kara üst yapılarının ön görülen maliyeti 9.190.000 TL’dir.

Temel alt yapı işleri ve rıhtım ve iskele inşaatı maliyet hesaplamalarında; çelik boru kazık çakma, kazık sondajı, zemin ıslahı, zemin özelliklerinin iyileştirilmesi, kazı, betonarme ve iskele aksesuarları olan baba ve usturmaçalar, yaklaşık 12.640 metrekare dolgu alanı ve diğer altyapı unsurları dikkate alınmıştır. Yapılan kruvaziyer liman projeleri ve Çanakkale ili liman projelerinin altyapı maliyetleri incelenmiştir. Yapılan analizler ve hesaplamalar sonucunda ön görülen maliyeti 65.000.000 TL’dir. Bu maliyet yapılacak analiz, ölçüm ve statik hesaplara göre farklılık gösterebilir.

Projelendirme giderleri ve beklenmeyen giderler ise 6.000.000 TL olarak öngörülmektedir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı’nın hizmetlerini etkin ve verimli sunabilmesi için yapılması gereken ekipman yatırımı 55.894.250 TL olarak hesaplanmıştır.

Projeye ayrılacak yatırım bedelinin 136.084.250 TL olduğu ve yapılacak iş kalemlerinin projelendirme, temel alt yapı işleri, rıhtım ve iskele inşaatı, kara üst yapı işleri, ekipman yatırımı ve muhtelif işler maliyetinden ibaret olduğu belirlenmiştir.





## 9. PROJE GİRDİLERİ

## 9. PROJE GİRDİLERİ

Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi: Rıhtım, kazıklı iskele ve karasal inşaatları içeren karma bir projedir. Projenin yatırım yapılabilir özellikte olması karasal ve denizel birimlerin bütünleştirilmesi, Çanakkale iline önemli bir turizm merkezi kazandırılması vizyonuna bağlıdır.

### 9.1. Girdi İhtiyacı (ham ve yardımcı maddeler)

Projenin gerçekleştirilmesi için gereken ham mamul ve yarı mamul maddeler ülkemizde üretilmektedir. Projenin gerçekleştirileceği Çanakkale iline inşaat için gereken malzemeler mevcut ulaşım altyapısı ile rahatlıkla taşınabilecektir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın hizmetlerini etkin ve verimli sunabilmesi için ihtiyaç olan ekipmanlar vardır. Limanın modern bir liman olarak hizmet görmesi için gerekli ekipmanlar yatırım planına eklenmiştir. Yerli ve ithal olan ekipmanlar; römorkör, kılavuz botu, palamar botu, tanker, liman işletim yazılımı ve donanımı, jeneratör, CCTV sistemi, bilgisayar vb. araçlardır.

Limanlar Yönetmeliği 5. Maddesi: “Yolcu gemilerinin alması gereken römorkörler ile bu römorkörlerin çekme kuvveti ve sayıları aşağıdaki tabloda belirtilmiştir. Gemi ilgilerince baş ve kış itici pervanelerine veya sistemine ilişkin belgeler ile bu sistemlerin tam kapasite çalıştığına dair beyanın yazılı olarak liman başkanlığına ibraz edilmesi halinde, tam boyu 55-125 metre arası olan gemiler için asgari 16 ton çekme kuvvetinde en az bir römorkör, tam boyu 126 metre ve daha uzun olan gemiler için asgari 30 ton çekme kuvvetinde en az bir römorkör refakat etmek üzere; böyle bir beyanda bulunulmaması halinde ise aşağıdaki tabloda belirtilen değerlerde çekme kuvvetine sahip römorkörler hizmet etmek üzere tahsis edilir. Gemi boyu itibarıyla römorköre tabi olan, ancak groston değeri itibarı ile kılavuz kaptan kullanma zorunluluğu bulunmayan gemilere römorkör alma zorunluluğu uygulanmaz.”

Gemi boyu (metre)	Toplam çekme gücü (asgari)	Açıklama
55 - 125	En az 30 ton	1 adet 30 ton veya her biri 16 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
126 - 200	En az 45 ton	1 adet 45 ton veya her biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
201 - 300	En az 60 ton	1 adet 60 ton veya biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör
301 ve üzeri	En az 90 ton	1 adet 90 ton veya her biri 30 tondan az olmamak kaydıyla iki römorkör

Tablo 39. Gemi Boyu - Römorkör İlişkisi

Bu kapsamda 20.10.2015 tarih ve 29508 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Limanlar Yönetmeliği” uyarınca Çanakkale Kruvaziyer Limanı yanaşma ve ayrılma manevralarında kullanılmak üzere 2 adet römorkör almak zorundadır. Bu römorkörler 300 metre ve üzeri gemilere hizmet vermelidir. Ekipman ihtiyacında en yüksek yatırım bedelini de römorkörler tutmaktadır.

## 9.2. Girdi Fiyatları ve Harcama Tahmini

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin başlıca girdi kalemleri şu şekildedir:

- 1.200 m<sup>2</sup> alana sahip sosyal tesis.
- 950 m<sup>2</sup> alana sahip Çanakkale Store.
- 2.600 m<sup>2</sup> alana sahip terminal binası (kruvaziyer, feribot).
- Rıhtım ve 70 otobüslük otopark alanı.
- İskele (minimum 385 metre boyunda - 14 metre genişliğinde, en az iki gemi yanaşmaya uygun).
- Liman için gerekli ekipmanlar.

Temel girdi ihtiyaçları 3 ana başlıkta toplanmıştır. Bu başlıklar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 40. Temel Girdilere Göre Maliyet

Temel Girdi Başlıkları	Maliyet (TL)
Rıhtım ve İskele İnşaatı	60.000.000
Kara Üst Yapı İşleri	9.190.000
Ekipman Yatırımı (Römorkör vb.)	55.894.250
<b>Toplam</b>	<b>125.084.250</b>

Tabloda ilk girdi olan rıhtım ve iskele inşaatı maliyet hesaplamalarında; çelik boru kazık çakma, kazık sondajı, betonarme ve iskele aksesuarları olan baba ve usturmaçalar dikkate alınmıştır. Temel girdi olarak; projelendirme bedeli, beklenmeyen giderler, yaklaşık 12.640 metrekare dolgu alanının da dahil olduğu diğer altyapı unsurları dikkate alınmamıştır.

Henüz hidrografik ve oşinografik rapor, batimetre değerleri, jeolojik-jeoteknik etüt raporu gibi proje alanına ait analiz ve ölçümler yapılmadığı için rıhtım ve iskele maliyeti; yapılan görüşmeler, kruvaziyer liman projeleri ve Çanakkale ili liman projelerinin altyapı maliyetleri incelenerek belirlenmiştir.

Yapılan analizler ve hesaplamalar sonucunda ön görülen maliyeti 60.000.000 TL'dir. Bu maliyet yapılacak analiz, ölçüm ve statik hesaplara göre farklılık gösterebilir.

Kara üst yapılarının maliyeti belirlenirken 2020 yılı yapı yaklaşık birim maliyetleri cetveli baz alınarak hesaplanmıştır. Aşağıdaki tabloda ayrıntılı olarak hesaplamalar yer almaktadır.

Tablo 41. Kara Üst Yapıları Maliyeti

Kara Üst Yapıları	Yapı Sınıfı ve Grubu	Birim Fiyat (TL)	Alan(m <sup>2</sup> )	Toplam (TL)
Sosyal Tesis	5. Sınıf / A grubu	2400	1.200	2.880.000
Çanakkale Store	5. Sınıf / A grubu	2400	950	2.280.000
Terminal Binası	4. Sınıf / A grubu	1550	2.600	4.030.000
<b>Toplam</b>			<b>4.750</b>	<b>9.190.000</b>

Sosyal tesis ve Çanakkale Store 5. sınıf A grubu yapı sınıfı ve grubunda değerlendirilmiştir. Bu birimlerin özgün bir mimari ile tasarlanması planlanmaktadır. Mimari olarak dikkat çekici olmasının pazarlama karmasının "fiziksel kanıt" elamanına ( 6.3.3. Pazarlama Eylem Planının Hazırlanması) katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

Liman terminal binası ise; 4. sınıf A grubu "Liman Binaları" sınıfında değerlendirilmiştir.



Çanakkale Kruzaziyer Limanı'nın hizmetlerini etkin ve verimli sunabilmesi için yapılması gereken ekipman yatırımı 55.894.250 TL olarak hesaplanmıştır. Çanakkale Kruzaziyer Limanı'nın modern bir liman olarak hizmet vermesi için gerekli tüm ekipmanlar yatırım planında mevcuttur. Ancak, yatırım maliyetlerinin daha fazla yükseltilmemesi açısından, büyük modern kruzaziyer limanlarında sıkça görülen ve üst güvertelerden yolcuların inmesi-binmesine olanak sağlayan körük sistemlerine toplam yatırım hesaplamalarında yer verilmemiştir.

Römorkör, kılavuz botu, palamar botu, tanker, işletim yazılımı, CCTV sistemi ve diğer ekipmanlara ait fiyatlar tabloda yer almaktadır. Ekipmanların bir çoğunun USD maliyeti yer almaktadır. TL hesabı ise 2020 yılı USD ortalaması olan 1 USD= 6,45 TL baz alınarak hesaplanmıştır.

Ekipman Cinsi	Bedeli (USD)	Bedeli (TL)
Römorkör	3.000.000	19.350.000
Römorkör	2.000.000	12.900.000
Kılavuz Botu	300.000	1.935.000
Palamar Botu	200.000	1.290.000
Tanker	65.000	419.250
Diğer Ekipmanlar (CCTV sistemi, jeneratör vd.)		20.000.000
<b>Toplam</b>	<b>5.565.000</b>	<b>55.894.250</b>

Tablo 42. Ekipman Cinsi ve Bedeli (USD/TL)

Römorkörler "Limanlar Yönetmeliği" uyarınca belirlenen gemi boyları ve limana yanaşması hedeflenen gemi boyları dikkate alınarak belirlenmiştir. Toplam çekme gücü en az 60 ton ve en az 90 ton olmak üzere 2 römorkör alınması gerektiği belirlenmiştir.

Diğer ekipmanlar ise; liman işletim yazılımı ve donanımı, jeneratör, CCTV sistemi, bilgisayar, telsiz rölesi, trafo vb. limanın kapasitesine göre ihtiyaç duyabileceği araçlar için ayrılmış maliyettir.

Girdilerin harcama tahmini ise: Yatırımın ilk yılı projelendirme harcamalarının yapılması öngörülmektedir. İkinci yıldan itibaren temel girdi ihtiyaçlarının harcamaları başlayacaktır.

Girdilere ait harcama takvimi; yatırımın 2. yılında tüm girdilerin (rıhtım ve iskele inşaatı, kara üst yapıları inşaatı ve ekipman yatırımı) %50 maliyetinin harcanması, 3. yılda geriye kalan kısmının harcanması şeklinde planlanmıştır.





# 10. ORGANİZASYON YAPISI, YÖNETİM VE İNSAN KAYNAKLARI

# 10. ORGANİZASYON YAPISI, YÖNETİM VE İNSAN KAYNAKLARI

Kruvaziyer turizminin iki önemli bileşeni kruvaziyer gemi ve liman işletmeciliğidir. Dünyada kruvaziyer gemi işletmeciliği yapan işletmelerin sayısı çok azdır. Bu nedenle kruvaziyer gemi pazarı az sayıda kruvaziyer gemi işletmecisi tarafından kontrol edilmektedir. Gerek pazarın az sayıda gemi işletmecisinin kontrolünde olması gerekse kruvaziyer gemi yatırımının çok yüksek olması gemi işletmecisi olarak pazara girişi zorlaştırmaktadır. Kruvaziyer turizmde rekabet daha çok kruvaziyer liman işletmeciliğindedir ve kıyı ülkeleri kruvaziyer turizmdeki gelişmelerden pay almaya çalışmaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılması planlanmaktadır. Bu durumda limanın organizasyon yapısı, yönetimi ve insan kaynakları ihaleyi alacak şirkete göre farklılık gösterecektir. Bu bölümde genel kruvaziyer liman organizasyon yapısı ve yönetimi verilmiştir.

## 10.1. Kuruluşun Organizasyon Yapısı ve Yönetimi

Kruvaziyer liman işletmeciliğinde organizasyon şeması 5 ana başlığa ayrılmaktadır. Bunlar şu şekildedir:

- Yönetim Birimi
- Klavuzluk + I.S.P.S. + Acil Eylem Planı Birimi
- Operasyon İşleri Birimi
- Muhasebe ve İdari İşler Birimi
- Ofis ve Mutfak İşleri Birimi

Yönetim birimde liman işletme müdürü bulunmaktadır. Klavuzluk, I.S.P.S. ve acil eylem planı biriminde; klavuz kaptan, kaptanlar, güvenlik personelleri, pilotaj ve palamar gemici personel çalışmaktadır. Operasyon işleri birimde ise; operasyon müdürü, liman ve depo vardiya amirleri görev almaktadır. Muhasebe ve idari işler birimde muhasebe müdürü ve muhasebeci çalışmaktadır.

Birimlerde çalışacak personel sayısı limanın kapasitesine göre farklılık göstermektedir. Bunlara ek olarak limanda; gümrük personeli, liman polisi, kıyı emniyet personeli ve gerekli diğer personeller yer almaktadır.

## 10.2. Organizasyon ve Yönetim Giderleri (genel giderler vb.)

Çanakkale Kruvaziyer Limanı işletme giderlerinin hesaplanmasında, tüm giderler yönetim ve işletme olarak sınıflandırılmış ve her iki gider sabit ve değişken giderler olarak ayrılmıştır. Bu nedenle giderler, kapasiteye bağlı olarak yıllar itibarı ile değişiklik göstermektedir.

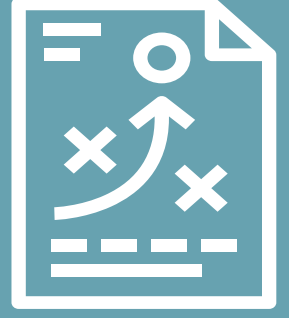
İşletme döneminin başlaması ile toplam işletme gelirlerinin %1'ine karşılık gelen değer genel gider ve toplam yatırım tutarının %0,5'ine karşılık gelen değer beklenmeyen gider olarak hesaplanmıştır. Söz konusu gider, seyahat, ağırlama, tanıtım, pazarlama gibi faaliyetleri ile önceden öngörülemeyen giderleri kapsamaktadır.

Yönetim giderlerinin TL olarak değeri ve ayrıntılı hesaplamaları "12. İŞLETME DÖNEMİ GELİR ve GİDERLERİ" bölümde yer almaktadır.

## 10.3. İnsan gücü İhtiyacı ve Tahmini Giderler

Limanın işletme aşamasında tam kapasiteye ulaştığı zaman, 25 personel istihdam edilecektir. Yıllık toplam personel gideri işletme döneminin başlaması ile başlatılmış olup, bu bedele tüm sosyal haklar, sigorta ödemeleri ve ikramiyeler dâhil edilerek hesaplanmıştır. İşletme giderlerinin %55'ini personel gideri oluşturmaktadır. TL olarak değeri ve ayrıntılı hesaplamaları "12. İŞLETME DÖNEMİ GELİR ve GİDERLERİ" bölümde yer almaktadır.





# 11. PROJE YÖNETİMİ VE UYGULAMA PROGRAMI

# 11. PROJE YÖNETİMİ VE UYGULAMA PROGRAMI

Projenin Yap-İşlet modeli ile yapılması planlanmaktadır. Bu noktada 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ise İl Özel İdarelerin YİD modelini kullanabileceği belirtilmektedir.

Projenin imalat sürecinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çanakkale Valiliği yetki ve denetleme alanında yürütülecek çalışmalar sonrasında operasyon aşamasına geçilecektir.

Proje ömrünün tamamlanmasına müteakip Çanakkale Valiliği'ne devir işlemleri tamamlanacaktır.

## 11.1. Proje Yürütücüsü Kuruluşlar ve Teknik Kapasiteleri

Proje yürütücüsü kurum Çanakkale İl Özel İdaresi'dir. Bu bölümde İl Özel İdaresi ile ilgili genel bilgiler ve projeyi yürütme konusunda izlediği yöntem anlatılmıştır.

Çanakkale İl Özel İdaresi; eğitim, sağlık, kırsal kalkınma, tarım, çevre, spor, kültür, turizm gibi tüm sosyal hizmetleri, ilgili kamu idareleri ile koordinasyon ve iş birliği içinde eşit, şeffaf, hesap verilebilir bir hizmet anlayışıyla sunmak ve bu hizmetler ile kentin yaşam kalitesini yükselten, açığa çıkmamış ihtiyaçları karşılayan etkin ve yenilikçi yönetim becerisiyle Çanakkale halkının refah, mutluluk ve memnuniyet düzeyini yükseltmek misyonu ile hizmet vermektedir.

5018 sayılı "Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu" ile kamu kurumlarında performans bütçe uygulanmaya başlanmıştır. Bununla kamu kaynaklarının daha etkili, ekonomik ve verimli bir şekilde elde edilmesi ve kullanılması, hesap verilebilirlik, mali saydamlık, tüm mali işlemlerin muhasebeleştirilmesi ve raporlanması amaçlanmıştır.

22/02/2005 tarihinde TBMM'de kabul edilen ve 04/03/2005 tarih ve 25745 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununda görev ve sorumluluklar ile yetkileri belirtilmiştir.

5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ile idarenin sunduğu hizmetler artarak devam edeceği gibi bunlara ilaveten ek görev ve sorumluluklar da yüklenmiştir. Bu alanlar ana hatları ile şu şekildedir:



- Kùltür, turizm, sosyal işler ve eğitim alanları
- Sağlık, çevre, gıda alanları
- Doğal afetlere hazırlık alanları
- İmar, iskân alanları
- Tarım, hayvancılık alanları
- Kentsel iyileştirme alanları

Çanakkale İl Özel İdaresi Çanakkale’de turizm sektörünün gelişimini ve bu sayede ilde toplumsal kalkınmayı artırmak amacıyla yıllardır Çanakkale Valiliğinin gündeminde olan Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin hayata geçirilebilmesi adına Valilik nezdinde bu fizibilite raporunun hazırlanması işi ihale edilmiştir.

### 11.1.1. Fiziksel Yapı

Çanakkale İl Özel İdaresi; Atatürk Caddesi üzerindeki yeni hizmet binası ile hizmet vermektedir. Yeni hizmet binasında çağın ve hizmetin gereklerine göre bir yapılanma tesis edilmiş ve İl Genel Meclisi, İl Encümeni, Grup odaları, Genel Sekreterlik, Genel Sekreter Yardımcıları, Mali Hizmetler Müdürlüğü, Basın-Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, İnsan Kaynakları ve Eğitim Müdürlüğü, Hukuk Bürosu, Encümen Müdürlüğü, Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü, Yazı İşleri Müdürlüğü, Yol ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, Su ve Kanal Hizmetleri Müdürlüğü, Yatırım ve İnşaat Müdürlüğü, Etüt Proje Müdürlüğü, İmar ve Kentsel İyileştirme Müdürlüğü, Destek Hizmetleri Müdürlüğü, Tarımsal Hizmetler Müdürlüğü, Emlak ve İstimlak Müdürlüğü, Sağlık Hizmetleri Müdürlüğü Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü bu binada faaliyetlerini yürütmektedir.

Ayrıca 3 İlçe Müdürlüğü, Kaymakamlık Hizmet Binalarının dışında, Çan, Lâpseki ve Yenice’de bulunan ilçe hizmet binalarında faaliyetlerini yürütmektedirler.

### 11.1.2. Örgüt Yapısı

5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu’nun 36. maddesi gereğince örgüt yapısı İçişleri Bakanlığınca çıkarılan “İl Özel İdareleri Norm Kadro İlke ve Standartlarına Dair Yönetmelik” ile yeniden yapılandırılmıştır. Teşkilat şemasına göre Vali başkanlığında, 1 Genel Sekreter, 2 Genel Sekreter Yardımcılığı, 16 müdürlük hizmetlerin yürütülmesinde idari mekanizmayı oluşturmuştur. 16 birim müdürlüğünden Etüt Proje ve Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü 24.01.2017 tarih ve 1287-1288 sayılı Valilik Onayı ile oluşturulmuştur. Kurumun bu yapılanmayı, değişebilecek yasal ve çevresel şartlara göre hizmet kalitesini artırmak için güncelleme hakkı her zaman mevcuttur.

### 11.1.3. İnsan Kaynakları

Özel İdare tarafından iki yetkili personel rapor çalışmaları ile ilgili olarak görevlendirilmiştir. Yetkili personel, tüm çalışma sürecinde gerekli desteği çalışma ekibine sağlamıştır.

## 11.2. Proje Organizasyonu ve Yönetim (karar alma süreci, yapım yöntemi vb.)

Projenin gerçekleştirilebilmesi için kısa vadede ilgili kamu kurumlarının desteği sağlanmalıdır. Orta vadede projeye olan kamuoyu desteğinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Zira kruvaziyer liman projesi uzun soluklu bir projedir. Kamuoyunun projeye olan yüksek beklentileri kısa sürede karşılanmaz ise destek azalabilecektir. Orta vadede gerçekleştirilmesi gereken diğer önemli çalışma seçilen sahanın çevresel etkilerinin değerlendirilmesi ve en uygun saha için imar planı çalışmalarının başlatılmasıdır. İmar planı çalışmaları ile birlikte Çanakkale kruvaziyer limanın tanıtım faaliyetlerinin başlatılması faydalı olacaktır.

Uzun vadede limanın inşaatı ve işletilmesi ile birlikte tüm çevresel ve sosyal etkilerinin izlenmesi, oluşturulacak bir turizm stratejisi kapsamında sürdürülebilir bir gelişmenin sağlanması gereklidir.

### 11.2.1. Karar Alma Süreci

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin yüklenicisi olacak firma proje ile ilgili tüm kararlarda Çanakkale İl Özel İdaresi'nin onayına başvuracaktır.

### 11.2.2. Yapım Yöntemi

Çanakkale İl Özel İdaresi Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesini Yap – İşlet – Devret modeli ile ihale edecektir. 3996 numaralı kanun gereğince Yap-İşlet-Devret modeline ilişkin mevzuata uyulacaktır. 3996 sayılı Kanununun 3'üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3'üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli, "İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi" şeklinde tanımlanmıştır.

## 11.3. Proje Uygulama Programı (Termin Planı)

Projenin öngörülen termin planı tabloda yer almaktadır.

Yatırım Yılı	1. Yıl	2. Yıl	3. Yıl
Yatırım Türü			
Projelendirme			
İnşaat İşleri			
Ekipman Yatırımı (Römorkör vb.)			

Tablo 43. Proje Termin Planı

Çanakkale Kruvaziyer Liman projesinin termin planı 3 ana başlıkta toplanmıştır: Projelendirme, inşaat işleri ve ekipman yatırımı.

Projelendirme başlığında hazırlık raporları ve analizleri yer almaktadır. İmar planı revizyonu ve çevresel etki değerlendirme raporu süreciyle beraber analiz ve ölçümlerin de başlaması öngörülmektedir.

Analiz ve ölçümler kesin proje için altlık oluşturacak araştırmaları içermektedir. Yapılması öngörülen analiz ve ölçümlerin bazıları şu şekildedir:

- İmar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt çalışmaları.
- Hidrografik ve oşinografik araştırmaları.
- Dalga iklimi, dalga transformasyonu, çalkantı, liman içi su sirkülasyonu, kumlanma potansiyeli analizi ve rüzgar analizi gibi sayısal modellemeleri.
- Gemi manevraları risk değerlendirmesi modelleme çalışmaları.
- Boğaz ve kara trafik simülasyon çalışmaları.

Projelendirmeden sonra temel alt yapı işleri, rıhtım ve iskele inşaatı ile birlikte kara üst yapı işleri başlayacaktır. Projenin inşası devam ederken liman için gerekli ekipman yatırımının tamamlanması planlanmaktadır. Proje için öngörülen toplam yatırım zamanı 3 yıldır.





## 12. İŞLETME DÖNEMİ GELİR VE GİDERLERİ

## 12. İŞLETME DÖNEMİ GELİR VE GİDERLERİ

Çanakkale Kruvaziyer Limanı B tipi kruvaziyer liman olarak planlanmıştır. Verilecek hizmetler bu doğrultuda belirlenmiştir. Gelir ve gider hesaplaması bu kapasiteye uygun hesaplanmıştır.

### 12.1. Üretimin ve/veya Hizmetin

#### Fiyatlandırılması

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın yıllık toplam işletme gelirleri, iki temel başlık altında toplanmıştır. Bunlardan ilki, gemilere verilen hizmet gelirleridir. Bu gelirler; kılavuzluk, römorkaj, barınma hizmetleri gelirleridir. İkinci tür gelir ise, yolcu ile ilgili hizmet gelirleridir. Bu gelirler, yolcu hizmet gelirleri (ayakbaşı parası), ISPS ve yolculara hizmet veren liman sahasındaki otopark gelirleri olarak özetlenebilir. Doğrudan limanın almadığı ve limana kalmayan boğaz geçiş, sağlık rüsumu, fener ve tahsiliye ücreti gibi gemilerin yaptığı ödemeler bu çalışmaya dahil edilmemiştir.

Tarife, hizmet bazında para birimini dikkate alınarak detaylandırılmıştır. Gelirler içerisinde yatırımın fizibilitesini etkilemeyecek olan gelirler çalışmasının daha da karmaşık hale gelmemesi için raporda yer almamıştır.

Yapılan derinlemesine görüşmeler ve araştırmalarda ücretlerin; pazarlama ve işletme politikasına göre değişiklik gösterdiği tespit edilmiştir. Bu kapsamda işletme dönemi gelirleri; Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün 1 Ocak 2020 tarihinde yayınladığı "Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi" baz alınarak hesaplanmıştır. Hesaplamalarda verilen hizmet kalemlerinde Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın yanaşan gemilere ve yolculara verilebileceği hizmetler dikkate alınmıştır.

Tabloda verilen hizmetler, açıklaması ve birim ücreti TL olarak yer almaktadır.

Verilen Hizmet	Açıklama	Birim Ücreti (TL)
Yolcu ve Turist Hizmetleri	Tüm Yolculardan Alınacak Kişi Başı Ücreti (27 TL)	27
ISPS	GRT x 0,40 TL	0,4
Liman Sahaları Otopark Tarifesi	Otomobil, Minibüs, Otobüs vb. Giriş ve Çıkış Ücreti	42,37
Barınma Hizmetleri	Kruvaziyer Yolcu Gemiler (Gemi GT x 0,14 TL x Gün)	0,14
Gemilere Tatlı Su Verilmesi Hizmeti Tarifesi	Tatlı Su Hizmeti (Vanadan) (Ton x 53,00 TL + KDV)	53

Tablo 44. Verilen Hizmet - Birim Ücret (TL)

Aşağıdaki tabloda gemilere verilen hizmetlerin; açıklaması ve birim ücreti (USD) yer almaktadır. Gelir hesaplamalarında TL hesabı ise; 2020 yılı USD ortalaması olan 1 USD= 6,45 TL baz alınarak hesaplanmıştır.

Verilen Hizmet	Açıklama	Birim Ücreti (USD)
Römorkaj	1000 GT üzeri için 30 \$ beher	30
Kılavuzluk	1000 GT üzeri için 40 \$ beher	40
Palamar	1000 GT üzeri için 15 \$	15

Tablo 45. Verilen Hizmet - Birim Ücret (USD)

Tabloda yer alan römorkaj ve kılavuzluk hizmetleri için liman hizmetleri ücret tarifesinde ek uygulamalar mevcuttur:

- Liman Çanakkale Boğazı'nda yer aldığı için römorkaj hizmeti: Tam boyu 300 metreden büyük gemiler ile toplam yedek boyu 300 m ve 300 m'den büyük yedekli gemilerin römorkör saat ücretleri %200 ilaveli olarak alınır.
- Liman Çanakkale Boğazı'nda yer aldığı için kılavuzluk hizmeti: Tam boyu 300 metreden büyük gemiler ile toplam yedek boyu 300 m ve 300 m'den büyük yedekli gemilerin kılavuzluk etap ücretleri %100 ilaveli olarak alınır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nda verilen hizmetler, gelir yüzdesi göz önüne alınarak; yolcu ve turist hizmetleri ve diğer liman hizmetleri olarak iki kaleme toplanmıştır.

## 12.2. İşletme Gelir ve Giderlerinin Tahmin Edilmesi

İşletme gelirleri temel olarak limana gelen gemi sayısına ve kruvaziyer yolcu sayısına bağlı olarak değişmektedir. İşletme gelirlerinin tahmin edilebilmesi için öncelikli olarak liman işletmeye başladığında gelecek gemi sayısı tahmini yapılmıştır.

Gemi tipi olarak hedeflenen mega ve geniş gemilerin tur sürelerine göre sınıflandırılması yapılmıştır. 7, 10 ve 15 günlük turlar ve ortalama yolcu sayıları tespit edilmiştir. Kruvaziyer turizmde aktif sezonun 7 ay olduğu araştırmalar ve yapılan görüşmeler sonucu tespit edilmiştir. Tüm bu parametreler değerlendirildiğinde ilk yıl için yıllık gemi sayısı 84 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 46. Gemi Tipine Göre Yıllık Limana Gelecek Gemi Sayısı Projeksiyonu

Gemi Tipi	Gemi Geliş Arası Süre (gün)	Gelen Gemi Sayısı	Ortalama gelen yolcu sayısı (kişi)	Aylık Gemi Sayısı	Yıllık Gemi Sayısı (7 ay)
Geniş	15	1	2.000	2	14
Geniş	10	1	3.000	3	21
Mega	7	1	4.000	4	28
Mega	10	1	5.000	3	21
Toplam Gemi Sayısı				12	84

Aynı zamanda limanın temel amaçlarında bulunan İstanbul'a gelen kruvaziyer gemilerin Çanakkale'ye gelmesi de dikkate alınmıştır. Bu doğrultuda yapılan derinlemesine görüşmelerde (EK-3) edinilen bilgilerden yararlanılmıştır.

2021 yılında İstanbul Limanı için 250 kruvaziyer gemi rezervasyonu bulunmaktadır. İstanbul tipi (A tipi kruvaziyer liman / ana liman) limanların gemi sayısı artış grafiği incelenerek benzer projeksiyon İstanbul limanına da uygulanmıştır. Tüm bu analiz ve hesaplamaların sonucunda; Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın hizmet vermeye başlaması planlanan 2024 sezonunda, İstanbul'a 800 kruvaziyer gemisi geleceği öngörülmüştür. Çanakkale gemi yakalama oranı ilk yıl için %10 olarak alınmıştır. Aynı zamanda Çanakkale'nin hava koşulları göz önüne alınarak %20 oranında "olumsuz hava koşulu indirilmesi" yapılmıştır.

Tablo 47. İstanbul Limanı'na Gelecek Gemi Sayısına Göre Yıllık Limana Gelecek Gemi Sayısı Projeksiyonu

Yıllar	2021	2022	2023	2024
İstanbul gemi sayısı tahmini	250	400	600	800
Çanakkale gemi yakalama oranı	-	-	-	% 10
Çanakkale gemi sayısı	-	-	-	80
Olumsuz hava koşulu indirilmesi	-	-	-	% 20
Olumsuz Koşulda Toplam Gemi Sayısı				64



Limanın teknik kapasitesi ve özellikleri de gemi sayısını etkilemektedir. Çanakkale limanının aynı anda 2 gemi yanaşacak şekilde yapılması planlanmaktadır. Bu durumda 7 aylık bir sezonda maksimum gemi sayısı hesaplanmıştır.

Zaman	Gemi Sayısı (1 gün)	Aylık Gemi Sayısı	Yıllık Gemi Sayısı	%80 Doluluk Yıllık Gemi Sayısı	%60 Doluluk Yıllık Gemi Sayısı
7 Ay	2	60	420	336	252

Tablo 48. Çanakkale Kruvaziyer Limanı Gemi Sayısı

Limanda %100 doluluk sayıldığında yıllık gemi sayısı 420 gemidir. Yapılan analiz ve hesaplamalar sonucunda riskler de düşünülerek ilk yıl için daha az olan 64 gemi sayısı dikkate alınarak gelir hesaplamaları yapılmıştır. En üst sayıda hizmet verebileceği gemi sayısı ise 420 olarak kabul edilmiştir.

2013-2019 yılları arası Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemiler ve yolcu kapasiteleri analizine göre 1 gemide bulunan ortalama kruvaziyer yolcu sayısı 2.000 yolcu olarak belirlenmiştir. Ortalama gemi grostonu (GT) 100.000 groston alınmıştır.

Verilen Hizmet	Birim Ücreti (TL)	100.000 GT / 2.000 Yolculu Gemi için İşletme Geliri
Yolcu ve Turist Hizmetleri	27	54.000
ISPS	0,4	40.000
Liman Sahaları Otopark Tarifesi	42,37	2.966
Barınma	0,14	14.000
Gemilere Tatlı Su Verilmesi Hizmeti Tarifesi	53	5.300
Römorkaj	580,5	581
Kılavuzluk	516	516
Palamar	96,75	97
<b>Toplam</b>		<b>117.459</b>

Tablo 49. Bir Gemi için Elde Edilen İşletme Geliri

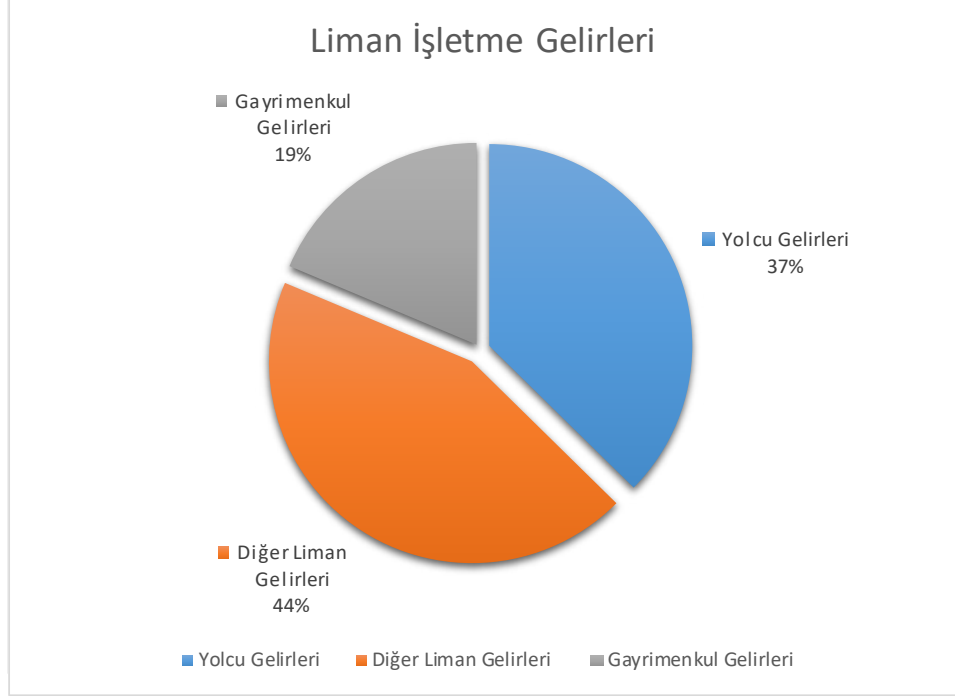
Gayrimenkul geliri hesaplamalarında ise projenin mevcut konumu, aynı mahallede yer alan ticari alanların metrekare birim fiyat kiralari dikkate alınmıştır. Yapılan analizler sonucunda 2024 yılı kira bedeli için birim metrekare fiyat 80 TL ve 50 TL olarak belirlenmiştir. Tabloda limanın sahip olduğu gayrimenkuller, metrekareleri ve aylık, yıllık gelirler yer almaktadır.

Gayrimenkul Fonksiyonları	Alan (m <sup>2</sup> )	Metrekare Birim Fiyat (TL)	Aylık Gelir (TL)	Yıllık Gelir (TL)
Sosyal Tesis	1200	80	96.000	1.152.000
Çanakkale Store	950	50	47.500	570.000
<b>Toplam</b>			<b>143.500</b>	<b>1.722.000</b>

Tablo 50. Gayrimenkulden Elde Edilen İşletme Geliri

İşletme gelirleri 3 temel kalede toplanmıştır: Yolcu ve turist hizmetleri geliri (yolcu gelirleri), diğer liman hizmet gelirleri ve gayrimenkul gelirleri. Yolcu gelirleri ve diğer liman hizmet gelirleri hesaplanırken, gemi sayısı ve kruvaziyer yolcu sayısı dikkate alınmıştır. Yıllık liman işletmesi gelir yüzdeleri grafikte yer almaktadır.

Grafik 22. Liman İşletme Gelir Dağılım Yüzdesi



2024 yılı için; ortalama 2.000 yolcu, 100.000 grostonluk 64 gemi, dikkate alınarak ilk yıl için işletme geliri hesaplanmıştır. Liman ilk açıldığında, 2024 yılında, yaklaşık 9.239.386 milyon gelir getirmesi beklenmektedir.

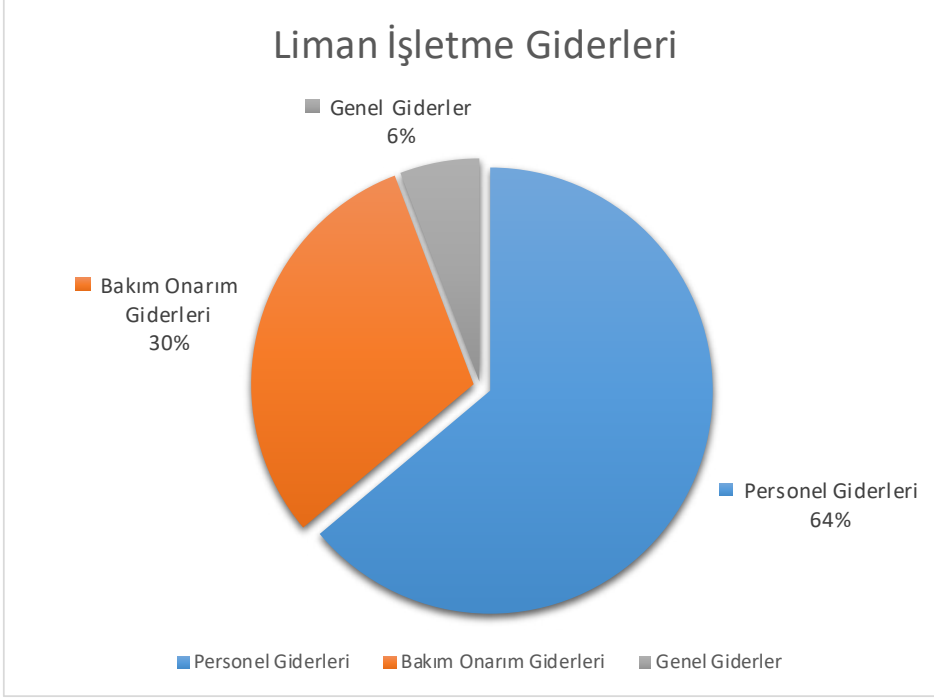
Tablo 51. Gelir Türüne Göre 2024 Yılı Yıllık Gelir

Gelir Türü	2024 Yılı Yıllık Gelir (TL)
Yolcu Gelirleri	3.456.000
Diğer Liman Gelirleri	4.061.386
Gayrimenkul Gelirleri	1.722.000
<b>Toplam Gelir</b>	<b>9.239.386</b>

Çanakkale Kruvaziyer Limanı işletme giderlerinin hesaplanmasında giderler; yönetim ve işletme olarak sınıflandırılmış ve her iki gider sabit ve değişken giderler olarak ayrılmıştır. Bu nedenle giderler, kapasiteye bağlı olarak yıllar itibarı ile değişiklik göstermektedir.

Limanın işletme aşamasında tam kapasite ulaştığı zaman, 25 personelin istihdam edeceği öngörülmektedir. Tam kapasite çalıştığı zaman yıllık toplam personel gideri 2.046.000 TL ve bu bedele tüm sosyal haklar, sigorta ödemeleri ve ikramiyeler dâhildir.

Bakım onarım giderlerinin hesaplanmasında toplam inşaat yatırım tutarının %1'i, toplam ekipman yatırımının ise %0,5'i yıllık bakım onarım gideri olarak alınmıştır. Toplam bakım onarım giderleri yıllık 971.371 TL öngörülmüştür. Toplam işletme gelirlerinin %2'sine karşılık gelen 184.788 TL genel giderler ve beklenmeyen giderler olarak hesaplanmıştır.



Grafik 23. Liman İşletme Gider Dağılım Yüzdesi

İşletme giderlerinin %64'ünü personel gideri oluşturmaktadır. Bu gideri %30 ile bakım onarım gideri, %6 ile genel giderler takip etmektedir.

Gider Türü	Maliyet (TL)
Personel Giderleri	2.046.000
Bakım Onarım Giderleri	971.371
Genel Giderler	184.787
<b>Toplam</b>	<b>3.202.158</b>

Tablo 52. Gider Türüne Göre Yıllık Liman Gideri





## 13. TOPLAM YATIRIM TUTARI VE YILLARA DAĞILIMI

# 13. TOPLAM YATIRIM TUTARI VE YILLARA DAĞILIMI

## 13.1. Toplam Yatırım Tutarı (iç ve dış para olarak)

### 13.1.1. Arazi Bedeli (kamulaştırma giderleri)

Çanakkale ili Merkez ilçe, 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta “yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı” olarak tapu siciline kayıtlı iskele ve çevresini kapsayan proje alanı Çanakkale İl Özel İdaresine aittir.

Projenin yatırım sahasının Çanakkale İl Özel İdaresinin hüküm ve tasarrufu altındaki arazilerin vasfında olması sebebiyle, proje sahası için resmi izinlerin haricinde herhangi bir kiralama veya tahsis bedeli ödenmeyecektir.

Yatırım sahasının mülkiyet bilgisi aşağıda yer almaktadır.

TAŞINMAZA AİT TAPU KAYDI (Aktif Malikler için Detaylı - ŞĐİ var)				
Zemin Tipi	: Ana Taşınmaz	Ada/Parsel	: 474/10	
Zemin No	: 23319383	Yüzölçüm	: 3.310,00 m2	
İl / İlçe	: ÇANAKKALE/MERKEZ	Ana Taş. Nitelik	: YOLCU SALONU VE ACENTE BİNASI BULUNAN KARGIR İSKELE	
Kurum Adı	: Çanakkale TM			
Mahalle / Köy Adı	: KEMALPAŞA Mah.			
Mevhii	:			
Cilt / Sayfa No	: 10 / 897			
Kayıt Durum	: Aktif			

TAŞINMAZ ŞERH / BEYAN / İRTİFAK				
S/Ş/İ	Açıklama	Malik / Lehdar	Tarih - Yevmiye	Terkin Sebebi - Tarih - Yev.
Beyan	06/02/2007 TARİHLİ BAKANLAR KURULU KARARINA İSTİNADEN YABANCI GERÇEK KİŞİLERE VE TÜZEL KİŞİLERE SATILAMAZ SINIRLI VE AYNI HAK TESİS EDİLEMEZ. TARİH: 16/04/2007 YEV:3255		16/04/2007 - 3255	--
Beyan	Kullanım Amacı: Çanakkale İli çevresi ve şehir içi deniz yolu ulaşımına yönelik hizmetlerde ve hâlsim kullanımına açık seyir terasları, restoran, gezinir alanı, güncel turizm hizmetleri vb. ilin kültürel ve sosyal faaliyetlerinde, kanunlarla kendisine verilen diğer ç. mevzuatı yerine getirilmesinde kamu yarında kullanılmak üzere devredilmiştir.		17/08/2017 - 13728	--

MÜLKİYET BİLGİLERİ						
Sistem No	Malik	Ebirliği No	Hisse Payı/Payın	Metrekare	Edinme Sebebi - Tarih - Yev.	Terkin Sebebi - Tarih - Yev.
395472781	ÇANAKKALE İL ÖZEL İDARESİ	TAM		3.310,00	Satış - 17/08/2017 - 13728-	--

\* Tesis edilen şerhler ve beyanlar salt elektronik ortamda tutulmaktadır.

Raporlayan: İK29651  
Arif KOYUNCU  
Kaydına Uygundur.  
17.08.2017

### 13.1.2. Sabit Sermaye Yatırımı

Proje inşaatının, YİD ile ihale edildikten sonra ihaleyi kazanan yatırımcı imkanları dahilinde tamamlanması planlanmaktadır. Özel teşebbüs tarafından yapılacak Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin 136.084.250 TL yatırım ile yapılacağı öngörülmektedir. 3 yılda tamamlanacak projenin 3 eşit fazda tamamlanması öngörülmektedir.

### 13.1.3. Yatırım Dönemi Faizleri

Yapım maliyetleri ile işletme gelir ve giderleri vergi, faiz vb.dış etkenlerden arındırmak amacıyla 0,8 kat sayısı ile çarpılmıştır.

Amortisman tabi duran varlıkların ekonomik ömürleri, 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 315. maddesine dayanılarak belirlenmiştir. Fizibilite çalışmasında amortisman süreleri yatırımın özelliğine göre 4 yıl ile 20 yıl arasında alınmıştır.

### 13.1.4. İşletme Sermayesi

Proje maliyeti, işletme giderleri ve gelirleri öngörüldüğünde, işletme sermayesi gelir ile karşılanabilmektedir.

## 13.2. Yatırımın Yıllara Dağılımı

Yatırım sürecinin 3 yılda tamamlanacağı öngörülmektedir. Yatırım sürecinde devam eden iş kalemlerine göre toplam maliyet 3 yıla paylaştırılacaktır. Toplam yatırım 3 eşit fazlara ayrılacak şekilde dağılacaktır.

Yatırım yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Yatırım Yılı	1. Yıl	2. Yıl	3. Yıl
Yatırım Maliyeti			
Toplam	45.361.417	45.361.417	45.361.417

Tablo 53. Yıllara Göre Yatırım Maliyeti







## 14. PROJENİN FINANSMANI

# 14. PROJENİN FİNANSMANI

## 14.1. Yürütücü ve İşletmeciler Kuruluşlarının Mali Yapısı

Projenin yürütücüsü Çanakkale İl Özel İdaresi'dir. Söz konusu projeyi Yap – İşlet – Devret yöntemi ile ihale edecektir. Özel İdare'nin herhangi bir özkaynak kullanımı öngörülmemektedir. Yap – İşlet – Devret yöntemi ile ihaleyi alacak olan yüklenici firma belirlendiğinde bu firmanın mali yapısı bu noktada bağlayıcı nitelikte olacaktır.

## 14.2. Finansman Yöntemi (öz kaynak, dış kredi, hibe, YİD vb.)

Türkiye Turizm Stratejisi'nin en önemli özelliklerinden biri ulaşım sisteminde yapılacak düzenlemeleri de içermesidir. Bu doğrultuda turizm sektörü için önemli bir girdi olan kara, hava ve deniz ulaşım bağlantılarının turizm potansiyelleri ile bir bütün halinde değerlendirilerek geliştirilmesi hedeflenmektedir. Ülkemizin doğal, tarihi ve turistik değerlerini daha iyi tanıtmak amacıyla, turizmin öznesi olabilecek denizyolları ve demiryolları kamu ve özel sektör işbirliği ile yenilenecek ve geliştirilecektir. Ülkemizde ulaşımın çeşitlendirilmesinde kamunun yatırım payının en aza indirilmesi sektöre dinamizm kazandırılması açısından önemlidir. Bu nedenle, aşağıda sıralanan ve yatırımda kamunun maliyetini en aza indirmeyi amaçlayan finansman modelleri demiryolları, yat limanı ve kurvaziyer limanları, otoyollar ve bölünmüş yolların yapımında veya niteliklerinin artırılmasında kamu tarafından yatırımların finansmanında kullanılacak modeller olacaktır.

- Yap-İşlet-Devret (YİD)
- Yap-İşlet (Yİ)
- Tasarla-Yap-Finansla-İşlet (TYFI)
- Yap-Sahiplen-İşlet-Devret (YSİD)
- Yap-Sahiplen-İşlet (YSİ)
- Yap-Kirala-İşlet-Devret (YKİD)
- Kamu Özel Sektör Ortaklığı
- Menkulleştirme

Bu projede, 3996 numaralı kanun gereğince Yap-İşlet-Devret modeline ilişkin mevzuata uyulacaktır. 3996 sayılı Kanununun 3'üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3'üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli, "İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi" şeklinde tanımlanmıştır.

5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ise İl Özel İdarelerin YİD modelini kullanabileceği belirtilmektedir. 373 sayılı Milli Emlak Genel Tebliğine istinaden 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümleri uyarınca, İl Özel İdaresi tarafından ihale edilecektir. Liman yapım aşamasında, 3621 numaralı Kıyı Kanunu'na uygun davranılacaktır.

### 14.2.1. Yap - İşlet - Devret (YİD) Modelinin Tanımı

Yap-işlet-devret modeli bir kamu hizmetinin kamu kurum ya da kuruluşları ile ulusal ya da uluslar arası özel sektör aktörleri arasında yapılan bir sözleşme çerçevesinde tüm maliyetlerin özel teşebbüsçe karşılandığı ve elde edilen tesisin masrafları karşılayan özel teşebbüsçe belli bir süre işletildiği, sözleşmede belirtilen sürenin bitimi ile de tesisin işler vaziyette, her türlü taahhüt ve borçtan arındırılmış olarak, ilgili kurum ya da kuruluşlara devredilmesini temin eden kamu yatırım ve finansman şeklidir. Danıştay'a göre yap-işlet devret modeli, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modelidir.

3996 sayılı Kanununun 3'üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3'üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli, "İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi" şeklinde tanımlanmıştır.

## 14.2.2. YİD Modelinin Özellikleri

3996 sayılı Kanuna göre yatırım yapmak isteyen idareler konuya ilişkin olarak Yüksek Planlama Kurulundan izin alacaklardır. Bu izni müteakip yerli ya da yabancı şirket ile sözleşme imzalanabilecektir. Yapılacak sözleşmeler en fazla 49 yıllık olabilecektir. Söz konusu ücretler idarenin bağlı ya da ilgili olduğu Bakanlık tarafından belirlenecektir. İdare, şirket lehine konu yatırıma ilişkin kamulaştırmalar yapılabilecektir. İdare Hukuku kuralları uygulanması durumunda, üstün yetki ve ayrıcalıklarla donanmış olan İdare'nin üstünlüğü, YİD sözleşmelerin özel hukuk kurallarına tabi tutulması nedeniyle ortadan kalkmaktadır.

Örneğin; İdare'nin imtiyaz sözleşmelerinde sahip olduğu tek yanlı fesih, denetim ve yaptırım uygulama yetkileri, sözleşme özel hukuk hükümlerine tabi olduğundan ortadan kalkmaktadır (mevzuat.basbakanlik.gov.tr).

## 14.2.3. YİD Modelinin Kapsamı

YİD modeli ile köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, elektrik üretimi, iletimi, dağıtımı ve ticareti, maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar ile bu kapsamda atık toplama ayırma, geri kazanım, geri dönüşüm, yakma ve bertaraf tesisleri, otoyol, trafiği yoğun karayolu, demiryolu, gar kompleksi, lojistik merkezi, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava alanları ve limanları ile bu kapsamda havalimanları ve havaalanları bünyesindeki yolcu ve yük taşımaya yönelik terminaller ve müteammimleri, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapıları, özel kanunu olanlar hariç milli park, tabiat parkı, tabiatı koruma alanı ve yaban hayatı koruma ve geliştirme sahalarında planlarda öngörülen yapı ve tesisleri, toptancı halleri ve benzeri yatırım ve hizmetler hayata geçirilebilmektedir (mevzuat.basbakanlik.gov.tr).

## 14.2.4. YİD Modelinin Amaçları

YİD modeli, önemli altyapı projelerinin genel bütçeye yük getirmeden gerçekleştirilerek verimli bir şekilde işletilmesi ve özel sektör yatırımlarının teşviki, projenin gecikmesinin veya gerçekleşmemesinin ekonomiye maliyetinin sıfırlanması, yabancı sermaye girişinin 15 sağlanması ve gelişmiş teknoloji ile yönetim ve etkin işletme tekniklerinin ülkeye getirilmesi gibi amaçlarla uygulanabilmektedir. YİD modelinin işler hale getirilmesi ile kamunun altyapı projelerindeki finansal yükünü azaltmakta, bütçe giderleri azaltılarak bütçe açıklarının azaltılamaması sorununa çözüm bulunabilmekte, ayrıca alınması muhtemel bir dış borç ortadan kaldırarak ülkenin olası dış borç yükünün artması tehlikesi bertaraf edilmektedir (mevzuat.basbakanlik.gov.tr).

### 14.2.5. YİD Modelinin Yasal Altyapısı

YİD Modelinin yasal altyapısı, dayanakları ve ilgili yasalar ile bu yasalarda yapılan değişiklikler ([www.mevzuat.basbakanlik.gov.tr](http://www.mevzuat.basbakanlik.gov.tr)): T.C. Anayasasının Devletleştirme ve Özelleştirmeye ilişkin hükümlerde “Devlet, kamu iktisadi teşebbüsleri ve diğer kamu tüzelkişileri tarafından yürütülen yatırım ve hizmetlerden hangilerinin özel hukuk sözleşmeleri ile gerçek veya tüzel kişilere yaptırılacağı veya devredilebileceği kanunla belirlenir.” Dendiğinden bu metin YİD modelinin anayasal temelini oluşturmaktadır.

## 14.3. Finansman Kaynakları ve Koşulları

Finansman bölümünün asıl görevi işletmenin ihtiyaç duyduğu gerekli fonları değişik yerlerden yada kaynaklardan sağlamaktır. Bu fonlar, bilançonun pasifinde görüldüğü gibi işletme dışındaki yabancı kaynaklardan ve işletmenin içinden yada sahiplerinin ortaya koydukları öz kaynaklardan sağlanabilir. Yabancı kaynaklar da, bu kaynaklardan sağlanan fonların geri ödenmesi süresine göre iki ana grubu ayrılır: Kısa vadeli yabancı kaynaklar ve uzun vadeli yabancı kaynaklar.

Kısa vadeli yabancı kaynaklar, işletmenin en çok bir yıl yada normal faaliyet dönemi içinde vadesi gelen borçlarından oluşurken; uzun vadeli yabancı kaynaklar ise, vadesi bir yılı yada normal faaliyet dönemini aşan borçlardan oluşur. Kısa vadeli finansman kaynakları yada borçlar, genellikle dönen varlıkların özellikle de alacak ve stokların finansmanında kullanılır. Ancak günümüzde birçok işletme, kısa süreli fonları duran varlıkların finansmanında da devamlı olarak kullanmaktadırlar. Aslında normal olanı, kısa süreli fonlardan geçici bir süre için duran varlıkların finansmanında yararlanmaktır.

Uzun vadeli yabancı kaynaklardan sağlanan fonlar, genellikle işletme varlıklarından makina, araç-gereç, donatım gibi duran varlıkları yada devamlılık arz eden faaliyetleri karşılamak için kullanılır.

Bankalar tarafından verilen uzun vadeli kredilerin en belirgin özelliği, kredinin geri ödeme süresinin bir yıldan fazla olması ve verilen kredinin bazı koşulları taşınması yanında bir formel sözleşmeye dayanmasıdır. Uzun süreli krediler genellikle işletmelerin duran varlık ihtiyaçlarını karşılamak, bunların bakım-onarım giderlerine ve yenilenmelerine destek vermek, çalışma (işletme) sermayesini arttırmak, mevcut bir borcun ödenmesini sağlamak ve kredi alan kuruluşun diğer işletmelere-yatırım yapması amaçları için alınır.

Yap – İşlet – Devret yöntemi ile ihaleyi alacak olan yüklenici firma belirlendiğinde bu projenin finansman kaynakları ve koşulları belli olacaktır.

## 14.4. Finansman Maliyeti

Finansman maliyeti hususunda vergi kanunlarında açık bir belirleme olmamakla beraber Vergi İdaresi Yatırımların finansmanındaki görüşünü 163 ve 187 sıra nolu VUK Genel tebliğlerinde; “Yatırımların finansmanında kullanılan kredilerle ilgili faizlerden kuruluş dönemine ait olanların sabit kıymetle birlikte amortisman yoluyla itfa edilmek üzere yatırım maliyetine eklenmesi gerekmekte; işletme dönemine ait olanların ise, ilgili buldukları yıllarda doğrudan gider yazılması ya da maliyete intikal ettirilmek suretiyle amortisman tabi tutulması, “Döviz kredisi kullanılarak yurt dışından sabit kıymet ithal edilmesi sırasında veya sonradan bu kıymetlere ilişkin borç taksitlerinin değerlendirilmesi dolayısıyla ortaya çıkan kur farklarından, sabit kıymetin iktisap edildiği dönem sonuna kadar olanların, kıymetin maliyetine eklenmesi zorunlu bulunmakta; aynı kıymetlerle ilgili söz konusu dönemden sonra ortaya çıkan kur farklarının ise, ait oldukları yıllarda doğrudan gider yazılması ya da maliyete intikal ettirilerek amortisman konusu yapılması” şeklinde belirlemiştir.

İhaleyi alacak olan yüklenici firma belirlendiği finansman kaynakları ve koşullarına göre finansman maliyeti belli olacaktır.

## 14.5. Finansman Planı

Finansman planının yatırım planı dikkate alınarak 3 eşit fazda ilerlemesi öngörülmektedir. Yatırımın 2020-2024 yılları arasında bitirilmesi planlanmaktadır. Bu çerçevede finansmanında bu yıllar içinde planlanması gerekmektedir.

Finansman planı öngörüldüğü gibi yatırım planı ile paralel ilerler ise, öngörülen finansman planı aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 54. Yıllara Göre Yatırımın Türünün Maliyeti

Yatırım Yılı / Yatırım Türü	1. Yıl	2. Yıl	3. Yıl
Projelendirme	5.000.000		
İnşaat İşleri		39.595.000	35.595.000
Ekipman Yatırımı		27.947.125	27.947.125
<b>Toplam</b>	<b>5.000.000</b>	<b>67.542.125</b>	<b>63.542.125</b>

Tablo 55. Finansman Harcama Planı

Finansman Harcama Planı	1. Yıl	2. Yıl	3. Yıl
Toplam	45.361.417	45.361.417	45.361.417









## 15. PROJE ANALIZI

## 15. PROJE ANALİZİ

Projenin toplam yatırım süresi 3 yıl olarak planlanmıştır. Projenin ilk yılını etüt, proje çalışmaları ile gerekli izin ve onayların alınmasını oluşturmaktadır. Söz konusu çalışmaların 2020-2021 yıllarında tamamlanması ön görülmüştür. İnşaat işlerinin ise 2021 yılda başlayıp 2024 yılı kruvaziyer sezonuna kadar tamamlanması planlanmıştır. Ekipman yatırımı ise inşaat işleri ile başlayacak ve 2 yıl sürecektir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı fizibilite çalışmasında, işletme gelirleri ve giderlerinin hesaplanmasında Ege ve Akdeniz Bölgeleri'nin ve İstanbul Limanı'nın mevcut kruvaziyer gemi trafiği ve yolcu sayısı, limanlardaki fiili gerçekleşme oranları, bölgenin günümüzdeki durumu ve gelecekteki muhtemel gelişmeleri ile bölgeye hizmet veren limanların tarifeleri dikkate alınmıştır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın yıllık çalışma süresi (sezon uzunluğu) 7 ay alınmıştır. Bu süre içerisinde oşinografik ve meteorolojik koşullar gibi çalışılmayan günlerin toplam sayısı %20 indirgenmiştir.

Fizibilite gelir / gider hesaplamalarında 2024 ve 2044 yıllarındaki yolcu projeksiyonu esas alınmıştır.

Limanın işletmeye açıldığı ilk 2 yıl bölgeden alacağı payın düşük olması, sonrasında talep tahmininde verilen değerlere ulaşacağı ön görülmüştür. Limanın teknik kapasitesi göz önüne alınarak; işletmeye açıldıktan 5 yıl sonrası için %10 yavaşlama yoğunluğu indirgemesi yapılmıştır.

## 15.1. Finansal Analiz

Projenin ticari karlılığının değerlendirildiği mali analiz sırasında projenin finansal nakit akım tablosu üzerinden aşağıdaki kriterler kullanılarak değerlendirmeler yapılmıştır:

- Yatırımın geri dönüş süresi
- Net bugünkü değer (NBD)
- Fayda/maliyet oranı

Bu kriterlere göre projenin nakit akım tabloları hazırlanmıştır.

Finansal analiz nakit akım tablosu ile ilgili varsayımlar:

- Projenin ekonomik ömrü 20 yıl öngörülmüştür.
- Giderler ve yatırımlar KDV hariç fiyatlardır.
- Vergi ve stopaj hesaplanmamıştır. Dış etkenlerden arındırmak için 0.8 kat sayısı ile indirgenmiştir.
- Nakit akım tablosu olduğu için amortismanlar hesaplanmamıştır.
- Ekonomik net bugünkü değer hesabında indirgeme katsayısı %12 olarak alınmıştır.
- İşletme gelir ve giderleri daha önce yapılan varsayımlar çerçevesinde hesaplanmıştır.
- Belirlenen gemi sayısı ve kruvaziyer yolcu sayısı parametreleri; talep analizinde elde edilen Türkiye kruvaziyer yolcu sayısı projeksiyonuna göre yıllara dağıtılmıştır.
- Enflasyon dikkate alınmamıştır.

## 15.1.1. Finansal Tablolar ve Likidite Analizi

Dönem	Yatırım Dönemi			İşletme Dönemi		
	Yıllar	1	2	3	1	
<b>A. Nakit Girişleri (Toplam)</b>	45.361.416,67	45.361.416,67	45.361.416,67	9.239.385,60	15.817.098,00	
1. İşletme Gelirleri	0,00	0,00	0,00	9.239.385,60	15.817.098,00	
Yolcu Gelirleri	0,0	0,0	0,0	3.456.000,00	6.480.000,00	
Diğer Liman Gelirleri (ISPS, Römorkaj, Kılavuzluk vb)	0,0	0,0	0,0	4.061.385,60	7.615.098,00	
Gayrimenkul Gelir	0,0	0,0	0,0	1.722.000,00	1.722.000,00	
2. Proje Bütçesi	45.361.416,67	45.361.416,67	45.361.416,67	0	0	
Özkaynak	45.361.416,67	45.361.416,67	45.361.416,67	0	0	
<b>B. Nakit Çıktıları (Toplam)</b>	5.000.000,00	67.542.125,00	63.542.125,00	3.881.604	5.302.390	
1. Yatırım Harcamaları	5.000.000	67.542.125	63.542.125	0,00	0,00	
Projelendirme	5.000.000	0	0	0	0	
İnşaat İşleri	0,0	39.595.000	35.595.000	0,0	0,0	
Temel Alt Yapı İşleri	0	5.000.000	0	0	0	
Rıhtım ve İskele İnşaatı	0	30.000.000	30.000.000	0	0	
Kara Üst Yapı İşleri	0	4.595.000	4.595.000	0	0	
Muhtelif İşler	0		1.000.000	0	0	
Ekipman Yatırımı (Römorkör vb.)	0,0	27.947.125,00	27.947.125,00	0	0	
2. İşletme Giderleri	0,0	0,0	0,0	2.542.159	2.673.713	
Personel Giderleri	0	0	0	1.386.000	1.386.000	
Bakım Onarım Giderleri	0	0	0	971.371	971.371	
Genel Giderler	0	0	0	184.788	316.342	
3. Vergi ve Stopajlar	0	0	0	0	0	
4. Liman Kullanım Gideri				1.339.445	2.628.677	
<b>Net Nakit Akımı (A-B)</b>	40.361.416,67	-22.180.708,33	-18.180.708,33	5.357.781,31	10.514.707,83	
<b>Yığınasal Nakit Akımı</b>				5.357.781,31	15.872.489,14	
<b>Net Bugünkü Değer</b>	36.036.979,17	-17.682.324,88	-12.940.669,08	3.404.966,88	5.966.327,60	
<b>Yığınasal Net Bugünkü Değer</b>				3.404.966,88	9.371.294,49	
<b>Nakit Akım (Özkaynaksız)</b>	-5.000.000,00	-67.542.125,00	-63.542.125,00	5.357.781,31	10.514.707,83	

	İşletme Dönemi						
	3	4	5	6	7	8	9
	22.394.810,40	29.912.196,00	32.261.379,00	32.433.579,00	33.608.170,50	35.722.435,20	37.366.863,30
	22.394.810,40	29.912.196,00	32.261.379,00	32.433.579,00	33.608.170,50	35.722.435,20	37.366.863,30
	9.504.000,00	12.960.000,00	14.040.000,00	14.040.000,00	14.580.000,00	15.552.000,00	16.308.000,00
	11.168.810,40	15.230.196,00	16.499.379,00	16.499.379,00	17.133.970,50	18.276.235,20	19.164.663,30
	1.722.000,00	1.722.000,00	1.722.000,00	1.894.200,00	1.894.200,00	1.894.200,00	1.894.200,00
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	6.723.176	8.346.931	8.854.355	8.865.774	9.303.662	9.760.343	10.115.539
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0	0	0	0	0	0	0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	2.805.267	2.955.615	3.002.599	3.204.043	3.227.535	3.269.820	3.302.709
	1.386.000	1.386.000	1.386.000	1.584.000	1.584.000	1.584.000	1.584.000
	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371
	447.896	598.244	645.228	648.672	672.163	714.449	747.337
	0	0	0	0	0	0	0
	3.917.909	5.391.316	5.851.756	5.661.731	6.076.127	6.490.523	6.812.831
	<b>15.671.634,35</b>	<b>21.565.264,66</b>	<b>23.407.024,14</b>	<b>23.567.804,88</b>	<b>24.304.508,67</b>	<b>25.962.092,20</b>	<b>27.251.323,83</b>
	<b>31.544.123,50</b>	<b>53.109.388,16</b>	<b>76.516.412,30</b>	<b>100.084.217,18</b>	<b>124.388.725,85</b>	<b>150.350.818,05</b>	<b>177.602.141,88</b>
	<b>7.939.737,68</b>	<b>9.755.030,55</b>	<b>9.453.704,47</b>	<b>8.498.786,71</b>	<b>7.825.401,32</b>	<b>7.463.481,12</b>	<b>6.994.736,08</b>
	<b>17.311.032,17</b>	<b>27.066.062,72</b>	<b>36.519.767,18</b>	<b>45.018.553,89</b>	<b>52.843.955,21</b>	<b>60.307.436,33</b>	<b>67.302.172,41</b>
	<b>15.671.634,35</b>	<b>21.565.264,66</b>	<b>23.407.024,14</b>	<b>23.567.804,88</b>	<b>24.304.508,67</b>	<b>25.962.092,20</b>	<b>27.251.323,83</b>

Tablo 56. Finansal Analiz Ayrıntılı Tablo  
(Yatırım Dönemi, İşletme Dönemi 1-9)

Dönem	İşletme Dönemi				
	10	11	12	13	14
<b>A. Nakit Girişleri (Toplam)</b>	43.004.902,50	46.718.097,00	51.416.463,00	51.416.463,00	51.416.463,00
1. İşletme Gelirleri	43.004.902,50	46.718.097,00	51.416.463,00	51.416.463,00	51.416.463,00
Yolcu Gelirleri	18.900.000,00	20.520.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00
Diğer Liman Gelirleri (ISPS, Römorkaj, Kılavuzluk vb)	22.210.702,50	24.114.477,00	26.652.843,00	26.652.843,00	26.652.843,00
Gayrimenkul Gelir	1.894.200,00	2.083.620,00	2.083.620,00	2.083.620,00	2.083.620,00
2. Proje Bütçesi	0	0	0	0	0
Özkaynak	0	0	0	0	0
<b>B. Nakit Çıktıları (Toplam)</b>	11.333.356	12.241.006	13.255.853	13.255.853	13.255.853
1. Yatırım Harcamaları	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Projelendirme	0	0	0	0	0
İnşaat İşleri	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Temel Alt Yapı İşleri	0	0	0	0	0
Rihtim ve İskele İnşaatı	0	0	0	0	0
Kara Üst Yapı İşleri	0	0	0	0	0
Muhtelif İşler	0	0	0	0	0
Ekipman Yatırımı (Römorkör vb.)	0	0	0	0	0
2. İşletme Giderleri	3.415.469	3.621.733	3.715.701	3.715.701	3.715.701
Personel Giderleri	1.584.000	1.716.000	1.716.000	1.716.000	1.716.000
Bakım Onarım Giderleri	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371
Genel Giderler	860.098	934.362	1.028.329	1.028.329	1.028.329
3. Vergi ve Stopajlar	0	0	0	0	0
4. Liman Kullanım Gideri	7.917.887	8.619.273	9.540.152	9.540.152	9.540.152
<b>Net Nakit Akımı (A-B)</b>	<b>31.671.546,56</b>	<b>34.477.091,05</b>	<b>38.160.609,99</b>	<b>38.160.609,99</b>	<b>38.160.609,99</b>
<b>Yığınsal Nakit Akımı</b>	<b>209.273.688,44</b>	<b>243.750.779,48</b>	<b>281.911.389,48</b>	<b>320.071.999,47</b>	<b>358.232.609,46</b>
<b>Net Bugünkü Değer</b>	<b>7.258.301,03</b>	<b>7.054.695,91</b>	<b>6.971.800,77</b>	<b>6.224.822,12</b>	<b>5.557.876,89</b>
<b>Yığınsal Net Bugünkü Değer</b>	<b>74.560.473,44</b>	<b>81.615.169,35</b>	<b>88.586.970,12</b>	<b>94.811.792,24</b>	<b>100.369.669,14</b>
<b>Nakit Akım (Özkaynaksız)</b>	<b>31.671.546,56</b>	<b>34.477.091,05</b>	<b>38.160.609,99</b>	<b>38.160.609,99</b>	<b>38.160.609,99</b>

	İşletme Dönemi					
	15	16	17	18	19	20
	51.416.463,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00
	51.416.463,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00	51.624.825,00
	22.680.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00	22.680.000,00
	26.652.843,00	26.652.843,00	26.652.843,00	26.652.843,00	26.652.843,00	26.652.843,00
	2.083.620,00	2.291.982,00	2.291.982,00	2.291.982,00	2.291.982,00	2.291.982,00
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	13.255.853	13.564.859	13.564.859	13.564.859	13.564.859	13.564.859
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0	0	0	0	0	0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	3.715.701	4.049.868	4.049.868	4.049.868	4.049.868	4.049.868
	1.716.000	2.046.000	2.046.000	2.046.000	2.046.000	2.046.000
	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371	971.371
	1.028.329	1.032.497	1.032.497	1.032.497	1.032.497	1.032.497
	0	0	0	0	0	0
	9.540.152	9.514.991	9.514.991	9.514.991	9.514.991	9.514.991
	38.160.609,99	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80
	396.393.219,45	434.453.185,25	472.513.151,05	510.573.116,85	548.633.082,65	586.693.048,45
	4.962.390,08	4.419.019,96	3.945.553,53	3.522.815,65	3.145.371,12	2.808.367,07
	105.332.059,22	109.751.079,17	113.696.632,71	117.219.448,36	120.364.819,48	123.173.186,56
	38.160.609,99	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80	38.059.965,80

Tablo 57. Finansal Analiz Ayrıntılı Tablo  
(İşletme Dönemi 10-20)

## 15.1.2. İndirgenmiş Nakit Akım Tablosu

İndirgenmiş nakit akımı (İNA) yöntemi proje finansmanı alanında sıkça başvurulan değerlendirme yöntemidir. Projenin gelecekte elde edeceği varsayılan nakit akımlarının bir iskonto oranıyla günümüze indirgenmesi ve indirgenmiş olan bu nakit akımlarının toplamında şirketin net nakit miktarının çıkartılması (şirketin net borcu olması durumunda net nakit eksi olacağından net borcun eklenmesi söz konusu olacaktır) ile bir değere ulaşılır. Bu değer, şirketin veya projenin değerini gösterir.

Projenin indirgenmiş nakit akımı %12 indirgeme oranı ile hesaplanmıştır. Projenin ekonomik ömrü ise 20 yıldır.

İndirgenmiş nakit akımı değerleri "Tablo 56-57. Finansal Analiz Ayrıntılı Tablo"da yer almaktadır.

## 15.1.3. Finansal Fayda-Maliyet Analizi (NBD, İKO vb.)

### Geri Dönüş Süresi

Bu değerlendirmede yatırımın net akışı ile ne kadar sürede geri döneceği hesaplanmaktadır.

Geri dönüş süresi aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır.

I = Toplam yatırım

P = Geri dönüş süresi

F<sub>t</sub> = t yılındaki net kar

D<sub>t</sub> = t yılındaki amortisman

F<sub>t</sub>+D<sub>t</sub>= t yılındaki net nakit akışı

$$I = \sum_{t=0}^p F_t + D_t$$

Yatırımın geri dönüş süresi 2 farklı durum için hesaplanmıştır. İlki liman işletmesinin net gelirinin (net nakit akımı) %20'sini liman kullanım bedeli olarak ödemesi durumudur. Bu durumda yatırımın geri dönüş süresi işletme döneminin 8. yılıdır. İkincisi ise liman kullanım bedeli ödemediği durumudur. Bu durumda ise; yatırımın geri dönüş süresi işletme döneminin 7. yılıdır.



## Net Bugünkü Değer

Yatırımın ekonomik ömrü boyunca sağladığı getirinin bugünkü değerinden yatırım giderlerinin bugünkü değerinin düşülmesi ile elde edilen farkı ifade eder. Yani net bugünkü değer; yatırımın nakit girişlerinin bugünkü değeri ile nakit çıkışlarının bugünkü değeri arasındaki farka eşittir.

NBD = Nakit girişlerinin bugünkü değeri – Nakit çıkışlarının bugünkü değeri

Bugünkü değer, sermaye maliyetini gösteren belli bir iskonto üzerinden hesaplanır.

NBD pozitif ise yapılması düşünülen yatırım karlı demektir, yani yatırımın sağlayacağı getirinin yatırım için katlanılan sermaye maliyetinden yüksek olduğu anlaşılır.

NBD = Net bugünkü değer

NNA = 0, 1, 2, ..., n yılındaki net nakit akımı

$$NBD(NPV) = \sum_{j=1}^n \frac{NNA_j}{(1+OI)^j}$$

IO = indirgeme oranı

Projede net bugünkü değer %12 indirgeme oranı ile hesaplanmıştır. Projenin ekonomik ömrü ise 20 yıldır. Projenin ticari olarak uygun kabul edilebilmesi için net bugünkü değerın sıfırdan büyük olması gerekmektedir. Yatırımın Finansal Net Bugünkü Pozitif Değeri (FNPV); 159.210.165,7 TL olarak bulunmuştur.

## İç Karlılık Oranı

Literatürde “iç karlılık oranı”, “iç getiri oranı”, “sermayenin marjinal verimliliği”, “yatırımın marjinal verimliliği” olarak da adlandırılan iç verim oranı (İVO), yatırım projelerinin değerlendirilmesinde kullanılan bir orandır. İç verim oranı, bir yatırım projesinin net bugünkü değerini sıfıra eşitleyen diğer bir deyişle nakit girişlerinin bugünkü değerini nakit çıkışlarının bugünkü değerine eşitleyen iskonto oranı olarak tanımlanmaktadır. İç verim oranı aynı zamanda yatırımın ne oranda katma değer yaratacağını ifade etmektedir.

T: projenin ekonomik ömrü

CF: Projeden sağlanacak yıllık net nakit akımı

$$\sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1 + IRR)^t} = 0$$

IRR: İç verim oranı

Yapılan mali analiz sonucunda projenin Mali İç Karlılık Oranı (FIRR) %19 olarak bulunmuştur.

Fayda / maliyet oranı, projenin yarattığı indirgenmiş faydaların maliyetlere bölünmesiyle elde edilmekte olup, bu oranın birin üstünde olması beklenmektedir. Yapılan değerlendirmede projenin mali Net Yarar/Maliyet Oranı (FNB/C)'nin 2,67'ye ulaştığı saptanmıştır.

#### 15.1.4. Devlet Bütçesi Üzerindeki Etkisi

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın hizmete girmesi ile elde ettiği gelir üzerinden devlete vergi ödemeye başlayacaktır. Söz konusu vergi geliri doğrudan devlet bütçesine katkı olacaktır. Kazanılacak verginin yanı sıra sözleşme sonunda kruvaziyer limanı tesisi tekrar devlete geçecektir.

Devlet bütçesine dolaylı etkisi ise; Türkiye turist sayısını ve turizm gelirini olumlu etkileyecek olmasıdır. 15.2. Ekonomik Analiz bölümünde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

### 15.2. Ekonomik Analiz

Projenin yatırımcı kurum veya kişi açısından maliyet ve faydaların toplum açısından değerlerinin (gölge ücretlerle) hesaplandığı analize Ekonomik Analiz (Sosyal Fayda-Maliyet Analizi) denir. Yani projenin ulusal ekonomi açısından analiz edildiği ekonomik analizde, ekonomik kârlılık, diğer bir deyişle kaynakların etkin kullanılması yoluyla gelirin maksimize edilmesi (büyüme) amaçlanır. Bu yöntemde cari piyasa fiyatları yerine kaynakların fırsat maliyetlerini yansıtan “gölge fiyatlar” kullanılır.

Fiyatların yetersiz olduğu veya hiç oluşmadığı durumlarda toplumsal fayda ve maliyetleri yansıtmaması için mallara ve faktörlere bağlanan fiyatlardır. Ekonomik analizde kullanılan gölge fiyatlara ayrıca muhasebe fiyatları, ekonomik fiyatlar veya etkinlik fiyatları da denir.

#### 15.2.1. Ekonomik Maliyetler

Gerçek veya tüzel kişilerin üretim veya tüketiminden diğer kişi veya kuruluşların fayda ve maliyetlerinin olumlu veya olumsuz etkilenmesine dışsallık adı verilir (Armağan, 2003). Herhangi bir üretim ya da tüketim faaliyeti sonucunda ortaya çıkan olumsuz etkilerin diğer birimleri etkilemesi durumunda dışsal maliyetlerden söz edilebilir. Negatif dışsallık olarak da bilinen dışsal maliyetler ise; bir karar biriminin bir başka karar birimine yüklediği fiyatlandırılmayan maliyetlerdir (Kara ve Köne, 2009). Dışsal maliyetlerin tazmininde dışsallıkların içselleştirilmesi kavramı önem taşımaktadır. Dışsallıkların içselleştirilmesi, dışsallığı üreten birimlere, dışsallıktan etkilenenlerin tazmininin yükletilmesi anlamına gelmektedir (Armağan, 2003).

Piyasa ekonomisinde, pozitif dışsallık yayan mal ve hizmetlerin toplum için gerekli düzeyin altında; negatif dışsallık yayan mal ve hizmetlerin de gerekli miktarın üzerinde üretildiği durumlarda etkin kaynak kullanımı, gelir dağılımı ile istikrar amaçları olumsuz yönde etkilendiği için devlet tarafından piyasa mekanizmasına müdahale ile ya da piyasa ekonomisinin kendi işleyişi ile dışsallıklar içselleştirilmektedir. Bu anlamda projenin hem dışsallık, hem de katma değeri önem taşımaktadır.

Projenin sadece yatırımcısı ve işletmecisi açısından değil bütün ekonomik etkileri ile incelenmesi projenin ekonomik analizini oluşturmaktadır. Ekonomik analizin amacı, projenin ekonomik fizibilitesinin bölge ve ülke ekonomisi açısından değerlendirilmesidir.

### 15.2.2. Ekonomik Faydalar

Projenin kamu açısından faydaları ikiye ayrılmaktadır. İlki projeden elde edilen finansal getirilerdir: Yatırım tamamlandıktan sonra, yatırım kapsamındaki getiriler kira/işletme gelirlerdir. Kamu açısından ikinci fayda ise ekonomik fayda olarak adlandırılan yatırımın bölge ekonomisine katkısını gösteren faydadır.

Çanakkale ve yakın çevresinde yerleşik esnaf kruvaziyer limanı sayesinde ilave gelir elde edecektir. Kruvaziyer turizm bölge tanıtımına katkı sağlayacak, turist sayısının artmasını ve turizm gelirlerinin yükselmesini sağlayacaktır. Çanakkale genel olarak tarıma ve turizme dayalı bir ekonomiye sahiptir. Proje sayesinde aynı zamanda tarım ürünleri daha kolay değerlendirilebilecektir. Ancak, söz konusu katkıların ekonomik olarak detaylı ölçülebilmesi akademik bir çalışma gerektirmektedir.

Genel anlamda ekonomik faydalar ise şu şekildedir:

**Doğrudan veya dolaylı istihdamı arttırması:** Kruvaziyer liman işletmesinde ve limanın etrafında kurulacak olan işletmelerde personel ihtiyacı doğacağı için yeni istihdam alanları da oluşacaktır. Özellikle işsizlik sayısında da düşüş sağlanacaktır. İş fırsatları ve kalifiye eleman sayısının artacaktır. İstihdamla birlikte ekonomik anlamda dolaylı olarak bir çarpan etkisi de yaşanacaktır. Yani istihdam olan birey birçok alanda bu istihdamdan elde ettiği geliri harcama yoluna gidecek ve turizm dışındaki farklı sektörlerde de zincirleme bir ekonomik hareketlilik görülecektir.

**Kruvaziyer liman hizmetlerinden kazanılan dövizin artması:** Çanakkale Kruvaziyer Limanı'na yatırım yapılması durumunda oluşan iş hacmine bağlı olarak gerçekleşecek gemi ve yolculardan sağlanacak döviz kazancında artış olacaktır. Liman ekonomik büyüklüğü ile turizm gelirleri içerisinde Marmara Bölgesi'nin önemli döviz gelirini sağlayacaktır.

**Devlet bütçesine olan doğrudan ekonomik katkısı:** Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın hizmete girmesi ile elde ettiği gelir üzerinden devlete vergi ödemeye başlayacaktır. Söz konusu vergi geliri doğrudan devlet bütçesine katkı olacaktır. Kazanılacak verginin yanı sıra sözleşme sonunda kruvaziyer limanı tesisi tekrar devlete geçecektir.

Artan turizm talebi, ülkeye turist sayısını da arttıracaktır. Yapılan araştırmalara göre kruvaziyer turistik ürün talep eden kitlenin; yaşlı, zengin, gemi seyahatini diğer turizm türlerine tercih eden insanlardan oluştuğu yönündeki temel tespit büyük ağırlıkla sürmektedir. Bu durum Türkiye turizm gelirin önemli katkı sağlayacaktır.

**Çanakkale'nin tanıtılması ile dolaylı turizm geliri artışı:** Çanakkale mevcut turizm potansiyelinin azını kullanabilen bir ildir. Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın hizmete girmesi ile bölge daha fazla adından bahsettirecektir. Yazılı ve görsel basında daha geniş yer bulacaktır. Bu sayede sadece kruvaziyer turistler değil bölgeyi tanımak ve görmek isteyenlerin de sayısı artacaktır.

### **15.2.3. Ekonomik Fayda-Maliyet Analizi (ENBD, EİKO vb.)**

Yapılacak yatırımın ekonomik açıdan ne kadar karlı, verimli ve mantıklı olduğunun araştırılması bu bölümde anlatılmıştır. Projenin genel olarak kamuya ve Çanakkale'ye getirdiği fayda ve maliyetleri hesaplanmıştır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın sağladığı fayda doğrudan ve dolaylı fayda olarak iki grupta değerlendirilebilir. Doğrudan fayda, kruvaziyer limanın faaliyetleri sonucu elde edilen gelirlerdir. Dolaylı faydayı ise hesaplamak belli kabullerin yapılmasını gerektirmektedir. Zira yatırım sonucu liman sayesinde iş yapan firmaların elde ettikleri avantaj ancak belli kabuller ile hesaplanabilmektedir. Diğer dolaylı fayda ise kruvaziyer liman yatırımı sonucu turizm faaliyetlerindeki artışın nasıl fiyatlandırılacağıdır.

Ekonomik yararlar ile ilgili aşağıdaki varsayımlar kabul edilmiştir:

- 1 gemide bulunan yolcuların (ort. 2.000 kabulü) %50'sinin tur aldığı kabul edilmiştir.
- Tur alan yolcuların, tur harici harcamaları 50 \$ olarak kabul edilmiştir.
- Gemide kalan yolcuların %50'sinin bireysel olarak şehir merkezini gezdiği kabul edilmiştir.
- Bireysel gezen yolcuların harcamaları 70 \$ olarak kabul edilmiştir.
- Tur alan yolcuların, aldıkları turdan yerel paydaşlara kalan miktar dikkate alınmamıştır.
- Gemi ve yolcu sayılarının yıllara göre değişiminde, raporda yapılan talep analizi ve gemi geliş analizinden faydalanılmıştır.

- Bu tahmin değerleri üzerinden hesaplanan ekonomik katkı ile limanın gelirleri ekonomik analizlerde kullanılmıştır. Fayda maliyet analizinde maliyet olarak limana yapılan yatırım ve giderler dikkate alınmıştır.
- Projenin ekonomik ömrü 20 yıl olarak hesaplanmıştır.

Bu varsayımlarda kabul edilen rakamlar derinlemesine görüşmeler ve geçmiş turist harcamaları baz alınarak elde edilmiştir. Araştırmalar sonucu kruvaziyer turistin; geliri yüksek ve değerli hediyelik eşya almayı seven turist grubu olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda gemide satılan tur fiyatların, normal tur fiyatlarında çok daha yüksek fiyatlarda olduğu bilinmektedir. Tüm bu veriler ışığında, yapılan ekonomik analizde güvenli tarafta kalabilmek için minimum değer alınarak hesaplamalar yapılmıştır.

Ekonomik fayda maliyet analizinde ENBD hesaplamalarında indirgeme oranı uzun dönemli enflasyon beklentilerinin ortalaması (%12) alınmıştır. 20 yıl üzerinden gerçekleştirilen analizlerde projenin ekonomik iç karlılık oranı %69, net bu günkü değeri ise 857.013.210 TL'dir.

#### **15.2.4. Maliyet-Etkinlik Analizi (karşılaştırmalı birim üretim ve yatırım maliyeti)**

Maliyet etkililik analizi literatürde; belirlenmiş bir amaca ulaşmak için mevcut olasılıkların maliyetlerinin karşılaştırılması ve burada her bir olasılığın dolaylı ve dolaysız tüm maliyetlerinin göz önüne alınarak toplam maliyeti en düşük olanın seçilmesi temeline dayanmaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı yeni bir projedir. Projenin gelir ve gideri ancak belli kabuller altında yapılabilmektedir. Rekabet şartları değerlendirildiğinde bölgedeki kapasitenin arttırılmasına yönelik değişik alternatifler (İstanbul Kruvaziyer Limanı gibi) mevcut olmasına rağmen yatırım süresi, bedeli, geri dönüş süresi ve yatırımın gerçekleşmemesi durumunda oluşacak ekonomik kayıplar göz önüne alındığında kısa sürede kapasite artışı sağlayabilecek alternatifler bulunmamaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın toplam yatırımları dikkate alındığında oluşan gelir (tesislerin işletme gelirleri dahil) ile yaratılan kapasite karşılaştırıldığında 1 gemi başına liman gelirinin ilk on yıllık işletme dönemi ortalaması 117.459 TL olarak hesaplanmıştır. Gemi başına işletme gideri ise vergi ve amortisman hariç 10.578 TL olarak hesaplanmıştır. İlk yıllarda kapasitenin düşük olmasından kaynaklanan sabit giderlerin yükünün birim gemi başına düşen bölümünün yüksekliği nedeniyle maliyet yüksek iken proje ön görülen kapasitelere ulaştığında gemi başına giderler düşebilmektedir. Kruvaziyer limanının yatırımlar ile ulaşacağı gemi kabul kapasitesi 420 gemi olarak hesaplanmıştır.

Çalışma kapsamında kruvaziyer limanının hizmete girmesi ile limanı ziyaret edecek yolculardan elde edilecek bölgesel gelir temel kabuller altında belirlenmeye çalışılmıştır. 1 yolcu karşılığı beklenen bölgesel gelir temel hizmet birimlerinin gelirleri üzerinden analiz edilmiştir. Söz konusu gelir hesabında enflasyon ve döviz kurundaki değişim göz önünde tutulmamıştır.

Yatırım proje fizibilitelerinin değerlendirilmesinde birçok yöntem mevcuttur. Bu çalışmada projenin fizibilitesinin değerlendirilmesinde Ekonomik İç Karlılık Oranı (EIRR) kullanılmıştır. Projenin ekonomik katkısı bu çalışmada kruvaziyer gemi ile gelen turistlerin yapacakları harcamalar üzerinden hesaplanmaya çalışılmıştır.

### **15.2.5. Projenin Diğer Ekonomik Etkileri (katma değer etkisi vb.)**

Proje genel itibarı ile bir turizm altyapısıdır. Finansal olarak değerlendirildiğinde 136.084.250 TL bir inşaat yatırımdır. Bu özelliği ile bölgedeki inşaat sektöründe önemli bir canlılık yaratacaktır. İnşaat aşamasında zaman zaman artış ve azalış gösterecek olmakla birlikte birçok kişi istihdam edilecektir.

Kruvaziyer gemiler için Çanakkale Kruvaziyer Limanı elverişli bir coğrafi konuma sahiptir. Ulaşım imkanlarının gelişmiş olması, bölgenin yüksek nüfus yoğunluğuna sahip olması Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nı önemli bir cazibe merkezi yapacaktır.

## **15.3. Sosyal Analiz**

Turizmin önemli alt sektörlerinden birisi deniz turizmidir. Deniz turizminin merkezinde ise kruvaziyer limanlar ve yat limanları bulunmaktadır. Limanlar sadece bölgenin turizm ekonomisini değil, bölgenin sosyal hayatını da etkilemektedir. Genel olarak, yerel ve bölgesel ekonomi üzerindeki kruvaziyer limanın etkisi birincil ve ikincil olmak üzere iki grupta incelenebilir. Birincil veya doğrudan etkiler; liman sistemindeki kruvaziyer gemi ve yolcu hareketleriyle ilgili liman sektör hizmetleri, yeni liman yapımı, liman genişletilmesi veya liman iyileştirmesi ile ilgili sermaye harcamaları gibi liman faaliyetleri sonucu ortaya çıkan istihdam, gelir ve vergidir.

Doğrudan etkinin büyük kısmı kruvaziyer limanı işleten sektörlerin faaliyetlerinden oluşmaktadır. Kruvaziyer limanın varlığı nedeniyle ortaya çıkan kuruluşların olması limana bağlı endüstrinin ekonomik faaliyetlerinin önemini ortaya koymaktadır. İkincil etki birincil etkilere ekonomik açıdan bağımlı faaliyetler olarak tanımlanır. Birincil etkinliğin oluşmasını sağlayan firmaların personeli bu firmaların satın aldığı mal ve hizmetlerden oluşan aktiviteler ikincil dolaylı etkileri oluşturmaktadır.

Kruvaziyer limanında çalışan personel ve ailelerinin maaşlarıyla satın aldıkları ürün ya da hizmetler uyarılmış ikincil etki olarak tanımlanır. Diğer bir deyişle ikincil etkiler birincil etkilerin sonucunda oluşmaktadır.

### 15.3.1. Sosyal Fayda-Maliyet Analizi

Sosyal fayda-maliyet analizi, gerçekleştirilmesi planlanan yatırım projelerinin değerlendirilmesinde kullanılan bir karar alma tekniğidir. Analiz teorik olarak, tüm harcamaların planlanmasında kullanılabilir nitelikte görünse de esasında daha çok yatırım harcamalarının planlanmasında büyük bir öneme sahiptir. Özellikle cari harcamaların çok kısa bir dönemi içermesi ve yapılan hatalardan daha kolay geri dönülme imkanına sahip olunması nedeniyle sosyal fayda-maliyet analizinin etkileri uzun dönemi kapsayan ve verilecek yanlış kararların telafisinin kolay olmadığı yatırım projelerinin değerlendirilmesinde kullanılması daha gerekli olmaktadır. Sosyal fayda-maliyet analizi, temel olarak, çeşitli yatırım alternatifleri arasında ekonomik açıdan getirisi en yüksek olanı tespit edebilmek için, yatırımların gerektirdiği tüm maliyetlerin ve sağlayacakları tüm faydaların parasal değerlerle ifade edilip sistematik olarak karşılaştırılması ve aralarından en optimal olanının tercih edilmesi olarak tanımlanabilmektedir. Sosyal fayda-maliyet analizi, bir yatırım projesinden doğan sosyal fayda ve maliyetlerin belirlenerek parasallaştırılması ve sosyal iskonto oranı ile indirgenerek karşılaştırılması sürecini ifade etmektedir. Eğer bu sosyal fayda ve maliyetlerin net bugünkü değeri sıfırdan büyükse, proje gerçekleştirilmeye değerdir. Aksi halde, eğer net bugünkü değer sıfırdan küçükse, kaynakların söz konusu yatırım projesi yerine sosyal açıdan daha yüksek getiri elde edilebilecek başka alanlarda değerlendirilmesinin daha doğru olacağı sonucuna ulaşılmaktadır (Kaplan,2014).

Yatırım projelerinden doğan sosyal fayda ve maliyetlerin tespit edilmesi işlemi, sosyal fayda-maliyet analizinin ilk aşamasında yapılmaktadır. Gerçekleştirilmesi planlanan yatırım projeleri, amaçlarına uygun olarak fayda sağlamalarının yanı sıra doğal olarak bazı maliyetlerin de doğmasına neden olmaktadır. Yatırım projesinin ülke ekonomisine yapmış olduğu katkı projenin faydalarını ifade ederken, bu faydaları gerçekleştirmek için kaynakların başka kullanım alanlarından çekilmesi sonucu vazgeçilen fayda ise projenin maliyetlerini oluşturmaktadır. Sağlıklı bir analiz yapılabilmesi için, ortaya çıkan fayda ve maliyetlerin tamamının tespit edilerek analize dahil edilmesi, en uygun projenin seçimi açısından hayati bir önem taşımaktadır. Aynı zamanda, farklı yatırım projeleri ulusal ekonomi açısından değerlendirilirken, dikkate alınması gereken toplumsal amaçlara ulaşılmasına imkan sağlayacak ve bu amaçlara ulaşılmasını engelleyecek unsurlar proje maliyet ve faydaları içinde ölçülmek durumundadır (Kaplan, 2014).

### 15.3.2. Sosyal Fayda

Kamu projelerinde faydaların ölçülmesi, sosyal fayda-maliyet analizinde son derece önemli ve üzerinde durulması gerekli bir konuyu oluşturmaktadır. Sosyal fayda-maliyet analizinde önce hangi tür faydaların analiz içerisinde gösterilmesi gerektiğine karar verilmesi gerekmektedir. Sonraki aşamada bu fayda türlerinin değerlerinin nasıl ölçülmesi gerektiğinin üzerinde durulmalıdır. Projenin faydalarının bir kısmı doğrudan doğruya o hizmeti yapmaya karar veren kuruluş etkilerken, bazı öyle faydalar vardır ki karar veren kuruluş dışındaki kamu kuruluşlarını veya özel kuruluşları da etkilemektedir. Yani, fayda, dağılımı bakımından doğrudan ve dolaylı fayda olmak üzere iki gruba ayrılır. Özel fayda-maliyet analizinde projenin faydası olarak sadece doğrudan faydalar dikkate alınırken, sosyal fayda-maliyet analizinde projenin toplam faydası içine dolaylı faydalar da dahil edilmektedir. Herhangi bir yatırım projesinden sağlanan toplam sosyal fayda, birbirinden farklı nitelik gösteren çeşitli türdeki faydalardan meydana gelmektedir. Bu durum, analize dahil edilecek faydaların neler olduğunun tespitini güçleştirmek suretiyle yatırım kararlarının verilmesini zorlaştırmaktadır. Yatırım projelerinden doğan faydalarının belirlenmesinde, faydaların ortaya çıkış şekillerine, etkiledikleri kesimlere ve üretilen mal veya hizmetin türüne göre değişen çeşitli sınıflandırmalardan yararlanılmaktadır. Aşağıda söz konusu fayda sınıflandırmalarına yer verilmektedir (Kaplan, 2014):

**Doğrudan ve dolaylı faydalar:** Gerçekleştirilen yatırım projelerinde ortaya çıkan faydalar, direkt olarak yatırımı yapan birimlerle ilgili olabileceği gibi yatırımla ilgisi olmayan bazı kesimler üzerinde de etki doğurabilmektedir. Doğrudan faydalar, proje ile üretilen mal ya da hizmeti bizzat kullananların sağladığı faydalarken, dolaylı faydalar ise o mal ya da hizmeti bizzat kullananların dışındaki kesimlerin sağladığı faydalardır.

**Maddi ve maddi olmayan faydalar:** Bir proje ile üretilen ürün ya da hizmet piyasada değerlendirilebiliyorsa para ile ifade edilebilen fayda, piyasada fiyata konu olmuyorsa para ile ifade edilemeyen fayda olarak nitelendirilmektedir. Sağlık, eğitim, çevre düzenlemesi ve ulusal güvenlik gibi konularda yapılan harcamaların ortaya çıkaracağı faydaları kesin biçimde para ile ölçmek oldukça zordur.

**Gerçek faydalar ve itibari faydalar:** Bir yatırım projesinden nihai tüketici olarak yararlananların sağlamış oldukları fayda gerçek fayda iken, bu proje ile üretilen mal ya da hizmetin arzı sonucunda ekonominin nisbi fiyat yapısında meydana gelen değişmelerin etkisiyle ortaya çıkan fayda ise itibari fayda olarak ifade edilmektedir. Gerçek faydalar, bir kamu ya da özel yatırım projesinden nihai tüketici olarak yararlananların sağladıkları faydalardır. Bu faydalar toplum refahına bir ilave olarak düşünülebilir. Parasal faydalar, bir yatırım projesinin diğer ekonomik birimler üzerindeki finansal etkilerini ifade etmektedir.



### 15.3.3. Sosyal Maliyet

Bir yatırım projesinde kullanılan girdiler, o projede kullanılmıyaydı başka alanlarda kullanılacak ve bazı faydalar ortaya çıkarılacaktı. Toplumsal fayda ve maliyetleri dikkate alan sosyal fayda-maliyet analizinde girdilerin maliyetinin bu açıdan dikkate alınması gerekmektedir. Çünkü girdilerin bu projede kullanılmasıyla, bunların alternatif alanlarda kullanılması ile elde edilebilecek olan faydalardan yoksun kalınmaktadır. Bu kayıp, projeye yüklenecek maliyeti ifade eden fırsat maliyeti olarak nitelendirilmekte ve analizlerde bu açıdan değerlendirilmektedir. Sosyal fayda-maliyet analizinde faydalar, bir projenin ekonomiye katkısını göstermekteyken, maliyet kavramı ise, bir proje dolayısıyla vazgeçilen faaliyetlerin ekonomiye yapabileceği katkıları ifade etmektedir. Sosyal maliyetlerin de sosyal faydalar gibi sınıflandırılması mümkündür(Kaplan, 2014):

**Doğrudan ve dolaylı maliyetler:** Bir yatırım projesinin doğrudan maliyetleri, projenin yatırım ve işletme faaliyetleri için ihtiyaç duyulan girdilerinden oluşmaktadır. Projenin gerçekleştirilmesi halinde katlanılan bu maliyet, ilgili girdilerin bu projede kullanılması sebebiyle fedakarlık edilen faydalar, yani fırsat maliyeti olarak nitelendirilmektedir. Projenin dolaylı maliyeti ise, dışsal maliyet olarak ifade edilmektedir. Dışsal maliyet, girişimcilerin üretimde kullanmış oldukları kaynaklara mümkün olan en az ödemeyi yapma çabasıyla neden oldukları, fakat tazmin etmemeyi başardıkları zararlara denir.

**Maddi ve maddi olmayan maliyetler:** Piyasada fiyata konu olabilen maliyetler para ile ifade edilebilen maliyetler olarak nitelendirilmektedir. Para ile ifade edilemeyen maliyetler ise, bir fiyatı olmamasına rağmen, değerlendirme kapsamı içine alınması gereken, örneğin projelerin çevre üzerinde yarattığı hava, su, toprak kirliliği, çevrenin çirkinleştirilmesi gibi olumsuz etkilerdir. Maddi ve maddi olmayan maliyetlerin ayırımında ölçü, maliyetin parasal değerlerle ölçülüp ölçülememesidir.

**Gerçek ve itibari maliyetler:** Gerçek maliyet, bir yatırım projesinde kullanılan kaynakların alternatif alanlarda kullanılmaması nedeniyle ortaya çıkan fayda kaybı olup, kısaca alternatif kaynak maliyetini yansıtmaktadır. Yani, bir yatırım projesinin alternatif maliyeti, proje ürünü üretebilmek için tatmininden vazgeçilen ihtiyaçların yol açtığı fayda kaybı olarak ifade edilmektedir. İtibari maliyet ise hem gerçekleştirilen yatırım projesinin hem de ekonominin kendi dinamiklerinin etkisiyle ortaya çıkan görece fiyat değişimlerinin bir sonucudur. Yani, proje nedeniyle ekonomide nispi fiyat yapısının değişmesi sonucu ortaya çıkan maliyet olarak nitelendirilmektedir. Bir başka ifadeyle, parasal nitelikte olan ve gelir dağılımını etkileyen maliyetlerdir.

### 15.3.4. Projenin Sosyal Fayda ve Maliyetleri

**Projenin Sosyal Faydaları:** Uygulanması planlanan bu projenin sağlayacağı çeşitli sosyal faydalar mevcuttur:

- Projenin hayata geçirilmesiyle bölge halkının sosyal mekan nitelik ve niceliği arttırılmış olacaktır. İnsanların nitelikli vakit geçirebileceği mekanlar oluşturulacaktır. En önemlisi Çanakkale, kruvaziyer gemi yanaşmadığı zamanlar denize açılan bir meydana kavuşacaktır.
- Ortaya çıkan özgün mimari sosyal yaşam için pozitif etki yaratacaktır.
- Ziyaretçilerin, Çanakkale ili içerisinde farklı konumlarda bulunan destinasyonları ziyaret etme talebi artacak; artan talep destinasyonların farkındalığını arttıracaktır.
- Tanıtım faaliyetlerinin artması ile öne çıkacak olan Çanakkale'nin bilinirliğinin artması sağlanacaktır.
- Çanakkale'ye ait birçok destinasyon ve ürün öne çıkacaktır.

### Projenin Sosyal Maliyetleri

Yatırım maliyetleri: Yatırım aşamasında karşılaşılabilecek; harç, vergi, başvuru ücretleri, inşaat maliyetleri, üretim giderleri gibi bazı maliyet kalemleri.

İşletme maliyetleri: İşletme kurulduktan sonra karşılaşılabilecek; bakım, onarım, yenileme ve işletme süresince ihtiyaç duyulan tüm girdilerin oluşturduğu maliyetler.

### 15.3.5. Sosyo-kültürel Analiz (katılımcılık, cinsiyet etkisi vb.)

Projenin gerçekleştirilmesi için yapılması gereken birçok analiz vardır. Bunlardan biri de sosyo-kültürel analizdir. Burada yapılacak olan sosyo-kültürel analiz toplumun kültür yapısıyla alakalı olan faydaların analizidir. Bu faydalar toplumun kültür anlamında gelişimini de olumlu yönde etkileyen faktörlerdir.

Yabancı turistlerin bölgeye ziyareti sayesinde ülkeler arası kültürel etkileşim oluşmaktadır. Bu sayede kültürler birbirinden etkilenecek kültürel anlamda zenginleşmeye doğru adımlar atılmaktadır. Aynı zamanda farklı ülkelerin kültürleri hakkında bilgi sahibi olmak da faydalardan biri sayılabilir. Turistlerin Çanakkale'yi ziyaret etmesiyle, il kültürünü yansıtacak birçok faktörü deneyimleme şansı olacaktır.

Çanakkale'nin tanınması ve çekiciliği açısından da büyük önem arz etmektedir. Ayrıca bu ziyaretler sayesinde özellikle Troya Antik Kenti'nin de değeri dünyada daha da artacaktır.

### 15.3.6. Projenin Diğer Sosyal Etkileri (istihdama katkı vb.)

Çanakkale tarım ve turizm ağırlıklı bir ekonomiye sahiptir. Bölgede turizm mevsimsel özellik göstermektedir. İlde istihdam oranı %45'tir.

Turizm ise önemli bir istihdam kaynağıdır. Turizmin bir alt dalı olan deniz turizmi ve kruvaziyer turizmi önemli bir istihdam alanıdır. Kruvaziyer limanında doğrudan çalışanlar dışında liman faaliyetleri nedeniyle oluşturduğu iş ortamının sağladığı istihdam da söz konusudur. Dolaylı sosyo-ekonomik etkiler olarak tanımlanan bu ikincil etkiler limanın doğrudan etkilerinin çok üzerindedir.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nda tam kapasite çalıştığında toplam 25 kişi çalışacaktır. Kruvaziyer limanı içinde yer alan sosyal tesis, kafeterya, alışveriş ünitelerinde çalışacak personel sayısı ile doğrudan birçok meslek grubuna istihdam sağlayacaktır. Söz konusu meslek grubu içerisinde kamu otoritelerinde istihdam edilen personel (gümrük muhafaza, deniz polisi vb.) dahil edilmemiştir.

Limanda istihdam edilecek mavi ve beyaz yakalı personele (doğrudan istihdam) verilen maaşların toplam tutarı tüm özlük hakları ve ikramiyeler ile birlikte 2.046.000 Türk Lirası'nı bulacaktır. Liman tesislerinde çalışacak (mağaza, kafe, restoran vb) yönetici, ara yönetici ile tesislerde çalışacak diğer personeller eklendiğine toplam maaş tutarı artacaktır.

Bunlar dışında doğrudan limanda çalışmayan ancak Çanakkale içindeki esnafın büyük bir bölümünün artan iş hacmine bağlı olarak çalıştıracığı personel sayısının artması beklenmektedir. Dolaylı ve uyarılmış istihdamın yaratacağı ekonomik büyüklüğün belirlenmesi bu aşamada mümkün olmamıştır.

Deniz turizmi yetişmiş insan gücü ihtiyacı fazla olan sektörlerden birisidir. Kruvaziyer limanının yapılması bölgede turizm sektöründe çalışmak isteyen personelin kendini geliştirmesini de sağlayacaktır. Yabancı dil, bilgisayar, halkla ilişkiler gibi geniş bir yelpazede çalışanlar kendilerini geliştirme konusunda daha istekli olacaklardır. Çanakkale Kruvaziyer Limanı sayesinde bölgedeki birçok genç, turizm sektörü ile tanışacak ve bu sektör içinde kendini geliştirecektir.

## 15.4. Bölgesel Analiz

Turizmde nitelikli işgücü, tesis ve hizmet kalitesiyle uluslararası bir marka haline gelmesi; daha üst gelir grubuna hitap edecek şekilde turizm ürün ve hizmetlerinin çeşitlendirilmesi ve iyileştirilmesi; turizm değer zincirinin her bileşeninde kalitenin artırılması ve sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde bölgesel kalkınmada öncü bir sektör haline gelmesi temel amaçtır.

Kruvaziyer liman sektöründe bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir sosyo-ekonomik katkı araştırması bulunmamaktadır. Kruvaziyer limanlarının bölgesel ekonomiye olan etkilerinin doğrudan ölçülebilmesi bazı kabulleri gerektirmektedir. Zira kruvaziyer gemileri ile bölgeye gelen konukların harcama alışkanlıkları ve yaptıkları harcamaların sektörel dağılımının saptanabilmesi ancak kapsamlı bir araştırma ile bulunabilmektedir. Böylece doğrudan kruvaziyer limanı ile iş ortağı olmayan ancak kruvaziyer limanın faaliyetlerinden etkilenen birçok sektörün değerlendirilmesi gerekmektedir. Kruvaziyer limanın bölge ekonomisine yaptığı katkı kruvaziyer limanın gelirlerinin üzerindedir. Kruvaziyer limanının hedeflediği kapasiteye ulaşabilmesi durumunda kruvaziyer limanı bölge ekonomisi için önemli bir kaynak olacaktır.

Doğrudan olumlu etkileri şu şekildedir:

- Turizmin ve ticaretin gelişmesini sağlayacaktır. (Müzeler, restoranlar, hediyelik eşya dükkanları vb. satış yapacak her işletmede gelir elde edilir.)
- Ülke ve bölgenin tanıtımına katkı sağlayacaktır.
- Bölge ekonomisine katkı sağlayacaktır.
- Bölge turizmi olumlu etkileyecek ve yabancı turist akışı sağlayacaktır.
- İstihdamı arttıracak, nitelikli işgücünü geliştirecektir. (Yöre halkına istihdam sağlanır.)
- Bölgesel yerel kalkınma güçlenecektir.
- Ülkeye döviz girdisi sağlayarak, ülke çarpan etkisini olumlu sonuçlandırır ve buna bağlı gelir akışı hızlanacaktır.
- Çanakkale önemli destinasyon merkezi haline gelecektir.
- Troya Antik Kenti'nin dünyadaki bilinirliği ve önemi artacak ve turist akışı hızlanacaktır.
- Turistleri yörede gezdirecek olan tur şirketleri (otobüs, rehber vb.) olumlu etkilenecektir.

Dolaylı olumlu etkileri şu şekildedir:

- Kruvaziyer limanı hinterlandında endüstriyel faaliyetlerin büyümesi ve gelişmesini sağlayacaktır.
- Ulaşım tesis ve olanaklarının artmasına bağlı olarak tarım ve ticaret ürünlerinin değerlendirilmesi kolaylaşacaktır.

- Eğitim, sağlık ve kültür hizmetlerini iyileştirecek, kamu hizmetlerini arttıracaktır.
- Altyapı faaliyetleri ile yerleşim alanlarının gelişimini sağlayacaktır.
- Ülkelerarası sosyal ve kültürel ilişkileri geliştirecektir.
- Bölgenin turizm imkanlarının artmasına bağlı olarak otellerdeki konaklama süreleri artacaktır.
- Turizmden elde edilen gelirden artış olacaktır.
- Kentin marka değeri artacaktır.
- Ören yerlerinin rehabilitasyonu sağlanacaktır.
- Turizm bilincinin gelişmesine katkı sağlayacaktır.
- Turizm yatırımı yapacaklar için turizm endüstrisinin ihtiyaç duyduğu tüm işletmeler gelir elde etmiş olacaktır.
- Yöresel yemeklerin sunulacağı restorandaki yemek harici kullanılan malzemelerin satış yerleri olumlu etkilenecektir.
- Çarpan etkisi sayesinde sadece yöreye değil yöre de kullanılacak olan tüm malzeme ve ekipmanların temin edildiği işletmelere gelir sağlamış olacaktır.

Olumsuz etkileri şu şekildedir:

- Trafik yoğunluğu yaratacaktır.
- Ören yerlerindeki yoğunluk artacaktır.
- Talep artışı fiyat artışına neden olacaktır.

Sonuç olarak her yatırım projesinde olduğu gibi bu projede de asıl amaç fayda sağlamaktır. Ancak yüzde yüz fayda sağlanması hiçbir yatırımda mümkün değildir. Buradaki fayda ölçütünde asıl önemli olan durum olumsuz etkilerin mümkün olduğunca minimum düzeyde seyretmesi ve projeden sağlanacak faydanın olumsuzlukların üzerinde olmasıdır.

Analizde ele alınan mantık bu şekilde olduğundan dolayı projenin uygulanabilir olması için faydaların, olumsuz etkileri büyük ölçüde gölgede bırakmış olması gerekmektedir. Yapılan analize göre söz konusu projeden sağlanacak faydanın olumsuz etkilerden daha yüksek düzeyde olumlu etkileri olduğu görülmektedir. Bu sayede projenin uygulanması halinde fayda sağlayacağı öngörülmektedir.

## 15.5. Duyarlılık Analizi

Duyarlılık analizi çözümün, değişkenlerdeki veya girdi değerlerindeki değişikliklere karşı nasıl etkilendiğini gösterilmesidir.

Projenin risk analizinde; yatırım maliyeti, işletme gelirleri, işletme giderleri olmak üzere üç kritik değişkenin belirleyici olduğu görülmektedir. Bu nedenle, 3 farklı senaryoda duyarlılık analizi yapılmıştır.

- 1.Senaryo: Yatırım maliyeti projede öngörülenden % 20 daha yüksek olacaktır.
- 2. Senaryo: İşletme giderleri projede öngörülenden % 10 daha yüksek olacaktır.
- 3.Senaryo: İşletme gelirleri projede öngörülenden % 10 daha düşük olacaktır.

Senaryoların sonuçları proje değerleriyle kıyaslamalı olarak aşağıda tablo halinde özetlenmiştir.

Tablo 58. Farklı Senaryolara Göre Duyarlılık Analizi

Analiz Unsurları	Mevcut	1.Senaryo	2.Senaryo	3.Senaryo
	Risksiz Hesaplanan	Yatırım Maliyeti (+%20)	Proje Gider (+%10)	Gelir (-%10)
Net Bugünkü Değer	159.210.165,7	156.697.257	154.457.388,1	134.039.816,5
Fayda/Maliyet Oranı	2,67	2,54	2,51	2,36
İç Kârlılık Oranı	0,19	0,18	0,19	0,11
Geri Dönüş Süresi	8	9	8	9

Duyarlılık analizinden elde edilen verilere göre yatırım maliyetini %20 arttırarak 163.301.100 TL yatırım maliyeti ile analiz yapıldığında geri dönüş süresi 1 yıl artmaktadır. Geri dönüş süresini etkileyen bir diğer durum ise gelirlerin %10 azalması durumudur.

Proje giderlerinin %10 artması geri dönüş süresini etkilemezken, fayda/maliyet oranını 2.51'e düşürmektedir.

## 15.6. Risk Analizi

Proje beraberinde bazı riskleri de getirmektedir. Projenin uygulaması ve başarısı bu risklerin bilinmesi ve bunlara karşı önlem alınmasına bağlıdır.

Riskler genelde ekonomik, yönetsel, mali, finansal, yasal, çevresel ve benzeri faktörlere bağlıdır. Bu faktörlerin ordinal veya interval ölçüm teknikleriyle değerlendirilmesi ve önlemler alınması gerekmektedir.

Proje için en önemli risk yasal çerçeve ile ilgilidir. Yapılan incelemeler ve paydaş kurumlardan alınan görüşler doğrultusunda projenin teknik tasarımında aşağıdaki yönetmeliğin, belirtilen maddesine öncelikli olarak dikkat edilmesi gerektiği tespit edilmiştir:

“Liman Yönetmeliği'nin 20. maddesinin k bendinde yer alan: Bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, trafik ayırımı düzeni olan yerlerde, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetin sağlanması amacıyla trafik ayırımı düzeni dış sınırına en az 400 metre mesafe dahilinde kıyı tesisi yapılamaz ya da mevcut tesisler büyütülemez.”

Trafik ayırımı düzeni sınırları dikkatlice incelenmeli, tasarım bu şekilde şekillendirilmelidir.

Diğer bir risk ise liman sahasında yapılacak analiz ve ölçümlerle ilgilidir. Yapılacak olan analiz ve ölçümlere göre (batimetri, gemi manevra vb.) projenin yatırım maliyetinde artış olacaktır. Yatırım maliyetlerinde olan artış yatırımın geri dönüş süresine (Tablo 58. Farklı Senaryolara Göre Duyarlılık Analizi) etki edecektir.

Kruvaziyer limana gemi yanaşmaya başladığında, raporda tahminlenen gemi sayısından daha az gemi yanaşması söz konusu olabilir. Bu durum işletme gelirlerini azaltacaktır. Bu riske karşı pazarlama konusunda çeşitli stratejiler yürütülüp önlemler alınabilir.







KAYNAKÇA

# KAYNAKÇA

Andriotis, K. ve Agiomirgianakis, G. (2010). Cruise Visitors' Experience in a Mediterranean Port of Call, International Journal Of Tourism Research

Armağan, R. (2003). Kamu Ekonomisinde Dışsallıklar ve Dışsallıkların İçselleştirilmesi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

CLIA, Cruise Lines International. (2019). Association The Cruise Industry

CLIA, Cruise Lines International. (2020). Association Cruise Market Overview,

Cruise Gateway North Sea. (2019). Decision criteria for cruise port selection in the North Sea Region

Cruise Industry Overview. (2019) Florida-Caribbean Cruise Association

Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü. (2014). 2013 yılı Kruvaziyer Sektör Raporu

Esmer, S. (2003). Ege ve Akdeniz Limanları Arz/Talep Projeksiyonu, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İzmir

FCCA. (2015). Cruise Industry Overview

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası. (2014). Fethiye Kruvaziyer Liman Çalışması Sonuç Raporu

Güler, N. & Kadioğlu, M. (1998). Türkiye'nin Uluslararası Denizyolu Taşımacılığına Genel Bir Bakış, Dokuz Eylül Üniversitesi, National Marine Tourism Symposium, İzmir

Güney Marmara Kalkınma Ajansı. (2010). TR22 Güney Marmara Bölge Planı (2010 - 2013)

Kaplan, Z. (2014). Yatırım Projelerinde Sosyal Fayda-Maliyet Analizi ve Örnek Uygulama. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Ankara

Kara, Y. & Köne, Ç. (2009). Nükleer ve Yenilenebilir Güç Santrallerinin AHP Yöntemi ile Karşılaştırılması: Türkiye Örneği. X. Ulusal Nükleer Bilimler ve Teknolojileri Kongresi, Muğla.

Kuşadası Ticaret Odası. (2012). Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı

Lekakou, M. B. ve Pallis, A. A. (2004). Cruising The Mediterranean Sea: Market Structures And Eu Policy Initiatives, Journal of Transport and Shipping

Lekakou, M. B., Pallis, A. A., Vaggelas, G. K. (2009). Which Homeport in Europe: The Cruise Industry’s Selection Criteria”, An International Multidisciplinary Journal of Tourism

Marti, B. E. (1990). Geography and the Cruise Ship Port Selection Process

Marti, B. E. (2004). Trends in World and Extended-Length Cruising (1985–2002)

Marusic, Z., Sever, I., ve Ivandic, N. (2012). Cruise Tourism and Society : A Socio-economic Perspective / Chapter 1: Mediterranean Cruise Itineraries and the Position of Dubrovnik

Mccalla, R. J. (2008). Site And Situation Factors In Transshipment Ports: The Case of The Caribbean Basin, Tijdschrift voor economische en sociale geografie

Oral, E., Z., Esmir, S. (2010). Ege Bölgesi Kruvaziyer Turizminin Mevcut Durumu ve Geleceği

Rakusic, K.ve Seric, N. (2012). Cruise Tourism and Society :A Socioeconomic Perspective/ Chapter 9: Cruising Routes and Differentiation, Bremerhaven University of Applied Sciences Bremerhaven, Germany.

T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013, Ankara

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2020). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (2014). Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2010). Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu

Türkiye İstatistik Kurumu, 2013 yılı İstihdam ve İşsizlik İstatistikleri, Yayın ve Bilgi Dağıtım Daire Başkanlığı

Türkiye İstatistik Kurumu, 2019 yılı Nüfus ve Demografi İstatistikleri, Yayın ve Bilgi Dağıtım Daire Başkanlığı

Türkiye İstatistik Kurumu, 2019 yılı Sağlık ve Sosyal Koruma İstatistikleri, Yayın ve Bilgi Dağıtım Daire Başkanlığı

Türkiye İstatistik Kurumu, 2019 yılı Turizm İstatistikleri, Yayın ve Bilgi Dağıtım Daire Başkanlığı

Türsab Türkiye Seyahat Acentaları Birliği. (2013). Türkiye Kruvaziyer Turizmi Raporu

UNWTO-United Nations World Tourism Organization. (2010). Cruise Tourism Current Situation and Trends, Madrid, World Tourism Organization

Üçışık, S. & Kadioğlu, M. (2001). Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi Geliştirme Şartları, Marmara Coğrafya Dergisi

## Web Siteleri

[www.canakkale.bel.tr](http://www.canakkale.bel.tr)

[www.canakkale.gov.tr](http://www.canakkale.gov.tr)

[www.canakkale.ktb.gov.tr](http://www.canakkale.ktb.gov.tr)

[www.canakkaletravel.com](http://www.canakkaletravel.com)

[www.cruisecompete.com](http://www.cruisecompete.com)

[www.cruiseholidays.com.tr](http://www.cruiseholidays.com.tr)

[www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com)

[www.data.census.gov](http://www.data.census.gov)

[www.ekonomi.gov.tr](http://www.ekonomi.gov.tr)

[www.etstur.com](http://www.etstur.com)

[www.getyourguide.com.tr](http://www.getyourguide.com.tr)  
[www.globalyatirim.com.tr](http://www.globalyatirim.com.tr)  
[www.kiyiemniyeti.gov.tr](http://www.kiyiemniyeti.gov.tr)  
[www.kulturportali.gov.tr](http://www.kulturportali.gov.tr)  
[www.louiscruises.com](http://www.louiscruises.com)  
[www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)  
[www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr)  
[www.muze.gov.tr](http://www.muze.gov.tr)  
[www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)  
[www.porteconomicsmanagement.org](http://www.porteconomicsmanagement.org)  
[www.statista.com](http://www.statista.com)  
[www.troya2018.com](http://www.troya2018.com)  
[www.ttdeniz.com](http://www.ttdeniz.com)  
[www.ttdeniz.com](http://www.ttdeniz.com)  
[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)  
[www.vesselfinder.com](http://www.vesselfinder.com)





# LİSTELER ve KISALTMALAR

# LİSTELER VE KISALTMALAR

## KISALTMALAR

CLIA	: Cruise Lines International Association
ÇARO	: Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası
ESDP	: European Spatial Development Planning
GSMH	: Gayri Safi Millî Hasıla
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GZFT	: SWOT Analizi / Güçlü ve Zayıf, Fırsat ve Tehditleri
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TURYİD	: Turizm Restoran Yatırımcıları ve Gastronomi İşletmeleri Derneği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
UNWTO	: Dünya Turizm Örgütü



# FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 1. Çanakkale Boğazı ve Feribot İskelesi	23
Fotoğraf 2. 1915 Çanakkale Köprüsü Proje Görseli	45
Fotoğraf 3. 2018 Troya Yılı Logosu	46
Fotoğraf 4. HMS Majestic İsimli Zırhlı	47
Fotoğraf 5. Seddülbahir Burnunda 20 Metre Derinlerde Olan Batık	47
Fotoğraf 6. Troas Kültür Rotaları 19 Etabı	47
Fotoğraf 7. Kemerdere Mahallesinde Bulunan Tarihi Su Kemeri	48
Fotoğraf 8. Tarihi Su Kemeri'nin İhyası Proje Görseli	48
Fotoğraf 9. Troya Müzesi	48
Fotoğraf 10. Gülpınar Zeytinyağı Müzesi	49
Fotoğraf 11. Tarihi Seferşah Hamamı	49
Fotoğraf 12. OPET Troya Tevfikiye Arkeoköy Rehabilitasyon Uygulaması	50
Fotoğraf 13. Çanakkale Kazdağları	119
Fotoğraf 14. Çanakkale Kıyıları	122
Fotoğraf 15. Çanakkale Havalimanı	126
Fotoğraf 16. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı	126
Fotoğraf 17. İstanbul Havalimanı	127
Fotoğraf 18. Çanakkale İskelesi	127
Fotoğraf 19. Çanakkale Feribot İskelesi	128
Fotoğraf 20. Çanakkale Kepez Limanı	128
Fotoğraf 21. 2019 Yılı Emitt Fuarı	139
Fotoğraf 22. Abide, Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihî Alanı	140
Fotoğraf 23. Fransız Savaş Mezarlığı ve Anıtı, Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihî Alanı	140
Fotoğraf 24. Troya Antik Kenti	141
Fotoğraf 25. Truva Atı	141
Fotoğraf 26. Troya Müzesi	141
Fotoğraf 27. Assos Antik Kenti	141
Fotoğraf 28. Çanakkale Kepez Limanı	143

# GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1. 2008-2019 Yılları Çanakkale Nüfus Artış Hızı	31
Grafik 2. Türkiye 2008-2018 Yılları Toplam Sağlık Kurumu Sayısı	31
Grafik 3. 2017 Yılı Yaş Aralıklarına Göre Dünya Kruvaziyer Yolcu Oranları	61
Grafik 4. 2017 Yılı Gelir Aralıklarına Göre Kruvaziyer Yolcu Oranları	62
Grafik 5. 2014-2018 Yılları Seyahat Edilen Bölgelere Göre Kruvaziyer Yolcu Sayısı Yüzdeleri	69
Grafik 6. 2014-2018 Yılları Seyahat Edilen Bölgelere Göre Kruvaziyer Gemi Ziyareti Yüzdeleri	69
Grafik 7. 2014-2018 Yılları Bölgelere Göre Kruvaziyer Gelen/Giden Yolcu Yüzdeleri	70
Grafik 8. 2014-2018 Yılları Bölgelere Göre Kruvaziyer Transit Yolcu Yüzdeleri	70
Grafik 9. 2011-2018 Yılları Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Yolcu Sayısı	71
Grafik 10. 2011-2018 Yılları Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi Sayısı	72
Grafik 11. 2008-2019 Yılları Dünya - Türkiye Toplam Kruvaziyer Yolcu Sayısı	76
Grafik 12. Türkiye Limanlara Göre Kruvaziyer Yolcu Sayıları (2019 Yıl Sonu)	78
Grafik 13. 2018 Yılı Aylara Göre Kruvaziyer Gemisi ve Yolcu Sayısı Oranları (%)	78
Grafik 14. 2011-2019 Yılları Çanakkale ve Bozcaada Kruvaziyer Yolcu Sayıları	81
Grafik 15. Mevcut ve Analizde Baz Alınan Yolcu Sayısı	87
Grafik 16. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Trafiki Talep Tahmini	89
Grafik 17. Çanakkale İli Rüzgar Gücü Grafiği	117
Grafik 18. 2019 Yılı Çanakkale İli Aylara Göre Rüzgar Hızı	118
Grafik 19. Çanakkale Eğitim Düzeyi	134
Grafik 20. Çanakkale 72 Saatlik Hava Kalitesi	144
Grafik 21. Gemi Grostonuna Göre Kruvaziyer Gemi Dağılımı	154
Grafik 22. Liman İşletme Gelir Dağılım Yüzdesi	184
Grafik 23. Liman İşletme Gider Dağılım Yüzdesi	185

# HARİTA LİSTESİ

Harita 1. Akdeniz, Ege ve Karadeniz Havzası Kruvaziyer Limanları	.....18
Harita 2. Dünya’da Bulunan Kruvaziyer Limanlar	.....66
Harita 3. Akdeniz ve Avrupa Bölgesinde Bulunan Kruvaziyer Limanlar	.....69
Harita 4. Kuşadası, İstanbul Kruvaziyer Limanlarının Çanakkale ile İlişkisi	.....100
Harita 5. Marmara Bölgesi	.....114
Harita 6. Çanakkale İl Sınırları	.....114
Harita 7. Proje Alanı ve Çevresi	.....115
Harita 8. Çanakkale Proje Alanı Sınırları	.....115
Harita 9. Çanakkale Topografik Haritası	.....116
Harita 10. Çanakkale Boğaz Akıntı Yönü	.....116
Harita 11. Çanakkale’nin Çevre İllere Olan Karayolu Mesafesi	.....124
Harita 12. Kruvaziyer Limanı Alternatif Saha,Çanakkale Kepez	.....148

# ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Rapor Hazırlama Süreci	.....26
Şekil 2. Kruvaziyer Liman Cazibe Şeması	.....102
Şekil 3. Pazarlama Karması Elemanları	.....103

# TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Türkiye, TR22 Düzey 2 Bölgesi Yataklı Sağlık Kurumu Sayısı, 1000 Kişiyeye Düşen Yatak Sayısı .....	32
Tablo 2. Çanakkale ve Balıkesir İllerinde Bulunan Yataklı Sağlık Kurumlarının Türlerine Göre Sayısı.....	32
Tablo 3. Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi İlkokul, Ortaokul ve Ortaöğretim Okul Sayısı .....	32
Tablo 4. Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi Net Okullaşma Oranı .....	33
Tablo 5. 2019 Yılı Türkiye ve Çanakkale Toplam İhracat ve İthalat Verileri .....	34
Tablo 6. 2013 Yılı Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi İşgücü, İşsizlik ve İstihdam Oranı .....	34
Tablo 7. “Ocean Cruise” Bölgeleri ve Alt Bölgeleri .....	66
Tablo 8. 2019 Yılı Bölgelere Göre Dünya Kruvaziyer Turizm Yolcu Talebinin Yüzdesi .....	66
Tablo 9. 2018 Yılı Amerika Bölgesi Kruvaziyer Turizm Yolcu Talebi .....	67
Tablo 10. 2018 Yılı Avrupa Bölgesi Kruvaziyer Turizm Yolcu Talebi .....	68
Tablo 11. Türkiye’de Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi Yanaşan Limanlar ve Toplam Kruvaziyer Yolcu Sayısı..	73
Tablo 12. 2018 Yılı Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi .....	77
Tablo 13. 2019 Yılı için Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi .....	79
Tablo 14. 2020 Yılı için Sipariş Verilen Gemiler ve Yolcu Kapasitesi .....	79
Tablo 15. 2011-2019 Yılları Çanakkale Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı .....	80
Tablo 16. 2015-2016 Yılları Çanakkale Bozcaada İlçesi Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısı .....	81
Tablo 17. Turizm Sektörü Ekonomik Hedefleri .....	82
Tablo 18. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı .....	86
Tablo 19. Regresyon Analizi Bağımsız Değişkenleri .....	87
Tablo 20. Korelasyon Değerleri .....	88
Tablo 21. Türkiye Kruvaziyer Yolcu Sayısı Tahmini .....	88
Tablo 22. Çanakkale 2019 Yılı Aylara Göre Ortalama İklim Verileri .....	117
Tablo 23. İlçelere Göre Kıyı ve Plaj Uzunluğu .....	119
Tablo 24. Türkiye ve Çanakkale Üretim Değeri .....	119
Tablo 25. Çanakkale İşlenebilir Arazi Miktarı .....	121
Tablo 26. Çanakkale’de Bulunan Karayolları ve Uzunlukları .....	124
Tablo 27. Proje Alanı ve Çevresi Mahalle Nüfusları .....	131
Tablo 28. Çanakkale Çalışma Hayatı Verileri .....	132

Tablo 29. Çanakkale Gelir ve Servet Verileri	132
Tablo 30. Çanakkale Yaşam Endeksi Konut Verileri	132
Tablo 31. Çanakkale Yaşam Endeksi Sağlık Verileri	133
Tablo 32. Çanakkale’de Yaşayanların Altyapı Hizmetlerine Erişim Verileri	134
Tablo 33. Çanakkale Yaşam Endeksi Sosyal Yaşam Verileri	134
Tablo 34. Çanakkale Yaşam Endeksi Güvenlik Verileri	135
Tablo 35. Çanakkale Belgeli Tesis, Oda ve Yatak Sayıları	136
Tablo 36. Çanakkale Yaşam Endeksi Güvenlik Verileri	137
Tablo 37. Gemi Tipine Göre Yolcu Kapasitesi ve Sicile Kayıtlı Groston Miktarları	154
Tablo 38. Gemi Grostonuna Göre Gemi Teknik Özellikleri	155
Tablo 39. Gemi Boyu - Römorkör İlişkisi	165
Tablo 40. Temel Girdi lere Göre Maliyet	166
Tablo 41. Kara Üst Yapıları Maliyeti	166
Tablo 42. Ekipman Cinsi ve Bedeli (USD/TL)	167
Tablo 43. Proje Termin Planı	177
Tablo 44. Verilen Hizmet - Birim Ücret (TL)	181
Tablo 45. Verilen Hizmet - Birim Ücret (USD)	181
Tablo 46. Gemi Tipine Göre Yıllık Limana Gelecek Gemi Sayısı Projeksiyonu	182
Tablo 47. İstanbul Limanı’na Gelecek Gemi Sayısına Göre Yıllık Limana Gelecek Gemi Sayısı	182
Tablo 48. Çanakkale Kruvaziyer Limanı Gemi Sayısı	183
Tablo 49. Bir Gemi için Elde Edilen İşletme Geliri	183
Tablo 50. Gayrimenkulden Elde Edilen İşletme Geliri	183
Tablo 51. Gelir Türüne Göre 2024 Yılı Yıllık Gelir (TL)	185
Tablo 52. Gider Türüne Göre Yıllık Liman Gideri	185
Tablo 53. Yıllara Göre Yatırım Maliyeti	189
Tablo 54. Yıllara Göre Yatırımın Türünün Maliyeti	196
Tablo 55. Finansman Harcama Planı	196
Tablo 56. Finansal Analiz Ayrıntılı Tablo (Yatırım Dönemi, İşletme Dönemi 1-9)	202
Tablo 57. Finansal Analiz Ayrıntılı Tablo (İşletme Dönemi 10-20)	204
Tablo 58. Farklı Senaryolara Göre Duyarlılık Analizi	216





**EKLER**







# EK 1 - MEVCUT DURUM ANALİZİ

# EK1. MEVCUT DURUM ANALİZİ

## Planlama Alanı Analizi

### Coğrafi Konum

Çanakkale ili, Türkiye'nin kuzeybatısında, topraklarının büyük bölümü Marmara Bölgesi sınırları içinde bir kısmı ise Ege Bölgesi içinde kalan, 25° 40' - 27° 30' doğu boylamları ve 39° 27' - 40° 45' kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. Asya (Anadolu) ve Avrupa (Trakya) kıtalarında toprakları bulunan, kendi adını taşıyan boğaz ile ikiye bölünmüş bir ildir. Çanakkale; Edirne, Tekirdağ ve Balıkesir il sınırları ile çevrilidir. İl sınırlarına; Ege Denizinde Türkiye'nin en büyük adası olan Gökçeada ile Bozcaada ve Tavşan Adaları da girer.

Marmara Bölgesi'nin güney kısmında yer alan Çanakkale; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi metropollere yakınlığı, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazı'nın iki yanında konumlanması ve bu iki kıta arasındaki transit geçiş yollarına sahip olması nedeni ile önemli bir coğrafi konuma sahiptir. Hem Marmara hem de Ege Denizi'ne kıyısı bulunan Çanakkale, Türkiye genelinde iki denize komşu olan 6 il arasında yer almaktadır.

Marmara Denizi; Karadeniz'i, Ege Denizi ve Akdeniz'e bağlayan bir iç denizdir. Karadeniz'e İstanbul Boğazı, Ege Denizi'ne Çanakkale Boğazı ile bağlanır. Türkiye'nin Asya ve Avrupa kısımlarını da birbirinden ayırır. Marmara Adası'nda bol miktarda mermer bulunması yüzünden adaya ve denize, Yunanca mermer anlamına gelen "Marmaros" denmiştir. Denizin bir diğer eski adı da "Propontis"tir.

Batı yönünden boğaza girildiğinde; Rumeli kıyısı boyunca Seddülbahir, Kirte, Kilitbahir, Eceabat, Boğalı, Büyük Anafarta, Kumköy, Uzundere, Küçük Anafarta, Cumalı, Bayırköy, Burgaz, Gelibolu, Yeniköy ana yerleşimleri yer almaktadır. Anadolu tarafında ise Kumkale, Erenköy, Kuzuköy, Çanakkale Merkez, Nara, Yapıldak, Bergos, Lâpseki, Çardak yerleşimleri bulunmaktadır. Boğazın Rumeli kıyısı Tekeburun'dan Çankaya burnuna, Anadolu kıyısı Kumkale burnundan Çardak'a uzanmaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi'ne dair ön tasarım süreçlerinde öncelikli olarak değerlendirilmesi gereken unsur proje konumudur. Çanakkale Kruvaziyer Limanı Projesi'nin; 26° 40' doğu boylamı, 40° 15' kuzey enlemi arasında yapılması planlanmaktadır. Alan; Çanakkale ili Merkez ilçede, Kemalpaşa Mahallesi'nde 474 Ada, 9 ve 10 parselde mevcutta "yolcu salonu ve acente binası bulunan kâgir iskele ve koltuk barınağı" olarak tapu siciline kayıtlı iskele alanıdır.

## **Fiziksel Veriler**

### ***Jeomorfolojik ve Topografik Veriler***

Anadolu Yarımadası'nın en batı noktası Baba Burnu ile Türkiye'nin en batı noktası olan Gökçeada'daki Avlaka Burnu il sınırları içerisinde olan ilin yüzölçümü 9.817 km<sup>2</sup>'dir. Toplam yüzölçümün %10,35'lik oranı ile 1016 metrekaresini kaplayan merkez ilçenin, rakımı 2 metredir. Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesi için planlanan yer ise kara parçası yaklaşık 7.350 metrekarelik alana sahiptir.

### ***Dağlar***

671 kilometrelik kıyı uzunluğuna sahip olan Çanakkale'de, genellikle dağ ve tepelerle kaplı alanların vadilerle parçalanmış, engebeli yapıda bir topografya görülmektedir. En yüksek dağı 1767 metre ile Kaz Dağı'dır. Gelibolu Yarımadası'nda Tekir Dağları'nın uzantısı olan Koru Dağı 726 metre yüksekliktedir. Diğer yüksek dağlar, Kaz dağı dolaylarında yer almaktadır. Biga yöresinde kuzeydoğu, güneybatı yönünde uzanan 500-1000 metre arasındaki az yüksek sıralar, dalgalı bir görünüm Gelibolu Yarımadası'nda, boğazdan Saroz Körfezine doğru basamak basamak bir yükselme görülmektedir. 400 metreye yaklaşan, tepeler dik yamaçlarla Saroz Körfezine inmektedir.

### **Ovalar**

Akarsu ağızlarında ve geniş tabanlı vadilerde görülen ovalar Çanakkale'de az yer kaplamaktadır. Ezine Ovası, Bayramiç Ovası, Kumkale Ovası, Biga ve Karabiga Ovaları, Agonya (Yenice- Hamdibey- Kalkım) Ovası, Umurbey ve Sarıçay Ovaları, Anadolu Yakası'ndaki ovalardır. Gelibolu Yarımadası'nda ise Kavak Ovası, Cumalı Ovası, Yalova Ovası, Kilye ve Piren Ovaları yer almaktadır.

### **Akarsular ve Göller**

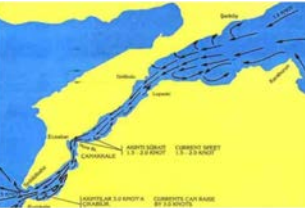
Çanakkale sınırlarında bulunan akarsuların düzenli bir rejimi yoktur. Sonbahar yağmurlarıyla ve karların erimeye başladığı nisan, mayıs aylarında kabarırlar, bunun dışındaki sürelerde birkaç yüz litrelik debiye kadar düşerler. Bu düzensizlik yüzünden ildeki akarsulardan ulaşım ve tarım yönünden yararlanma imkanı olmamaktadır.

Akarsuların çoğu Kaz Dağı'ndan doğarlar. Çanakkale'deki akarsuların belli başlıları; Tuzla Çayı, Menderes Çayı, Sarıçay, Kocabaş Çayı, Bayramiç Deresi, Bergaz Çayı ve Kavak Çayı'dır. İl sınırları içinde kalan arazide önemli bir göl yoktur. Mevcut göller Gelibolu Yarımadası'nda ve Gökçeada'da yazın kuruyan tuz gölleridir.

### **Çanakkale Boğazı**

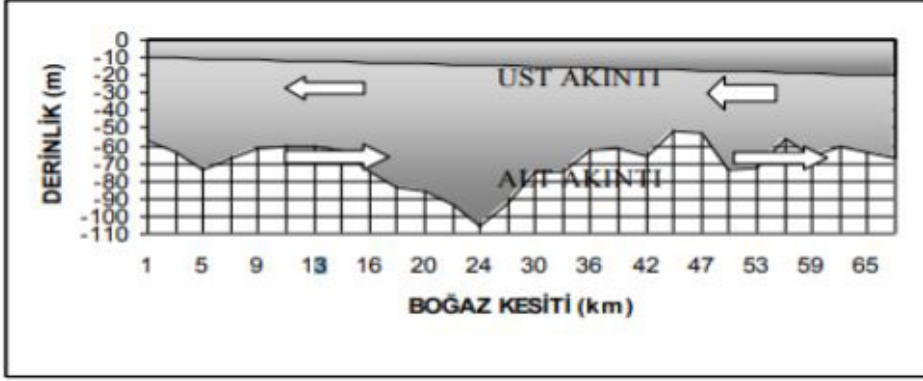
Çanakkale Boğazı, yaklaşık 60 kilometre (38 mi) uzunluğunda olup en dar yeri 1,2 kilometre (7,5 mi) en geniş yeri ise 6 kilometre (3,7 mi) açıklıktadır. Ortalama derinliği 55 metre (180 ft) olup, en derin noktası 103 metre (338 ft) ile en dar yeri olan Çanakkale şehrinin kuzeyindeki Kilitbahir mevkiindedir.

Çanakkale Boğazında iki farklı akıntı sistemi mevcuttur. İki akıntı sisteminin biyolojik ve kimyasal özellikleri birbirinden farklıdır. Marmara'dan Ege istikametine bir yüzey akıntısı Ege'den Marmara istikametine bir dip akıntısı mevcuttur. Bu doğal sirkülasyon boğaz ekosisteminin motorudur. Üst akıntının salınımı Ege tarafından yüzeyden - 10 m derine Marmara tarafından -20 m derine inmektedir. Üst akıntı parametreleri meteorolojik olaylardan da oldukça fazla etkilenir (İnandık, 1964). Üst akıntının hızı 0.5-5 knot arasında değişmekte olup Marmara'dan Ege istikametine, alt akıntının hızı ise 0.1-0.6 knot arasında değişip Ege'den Marmara istikameti yönündedir.



Kuzey versiyonlu rüzgarlar estiği zaman üst akıntının hızı artar. Karadeniz'in fazla suyu üst akıntının boşalma akıntısıyla Ege'ye; bunu telafi için yoğun Akdeniz kökenli suların alt akıntı ile Marmara'ya girmesi şeklindedir. Üst akıntının hakim dalga yönü Ocak, Şubat aylarında Kuzey yönde olurken, Nisan ayındaki Lodos rüzgarının etkisiyle zaman zaman Güney yönlü olmasının yanında genel olarak Kuzey istikametlidir. Diğer aylarda ise Kuzey yönlü rüzgarın etkisi kış aylarındaki kadar etkili olmadığından boğazın genel

Kuzeydoğu istikametli uzanışına uygun olarak Kuzeydoğu yönlü hakim dalga yönleri saptanır. Dalga boyları ise genel olarak 0.6 m şeklindedir. Ancak Mart ayında maksimum değerlere ulaşılır ve 3-9 mlik dalga boyları saptanır. Bu değişimdeki ana unsur hidrolojik olarak Karadeniz çevresi akarsu kökenli su girdilerinin artmasıdır.



### **Jeolojik Veriler**

Marmara Denizi güneyinde yer alan ve Kuzeybatı Anadolu'da genellikle "Biga Yarımadası" olarak anılan bölge, Çanakkale – Balıkesir arasında kalmakta olup kuzey batıdan Çanakkale Boğazı ve Kuzey Ege Denizi ile çevrili, güneyden ise Havran-Balıkesir-Manyas hattı ile sınırlıdır.

Biga Yarımadası, Paleozoyik'den günümüze kadar oluşmuş magmatik, metamorfik ve çökel kayaların yüzelediği bir alandır. Çok farklı tektonik birliklerin bir araya geldiği Kuzeybatı Anadolu'da yer alan Biga Yarımadası Türkiye jeolojisinin anlaşılması açısından oldukça kritik bir öneme sahip olması yanı sıra büyük ölçekli bir jeoloji laboratuvarı gibidir (jmo.org.tr).

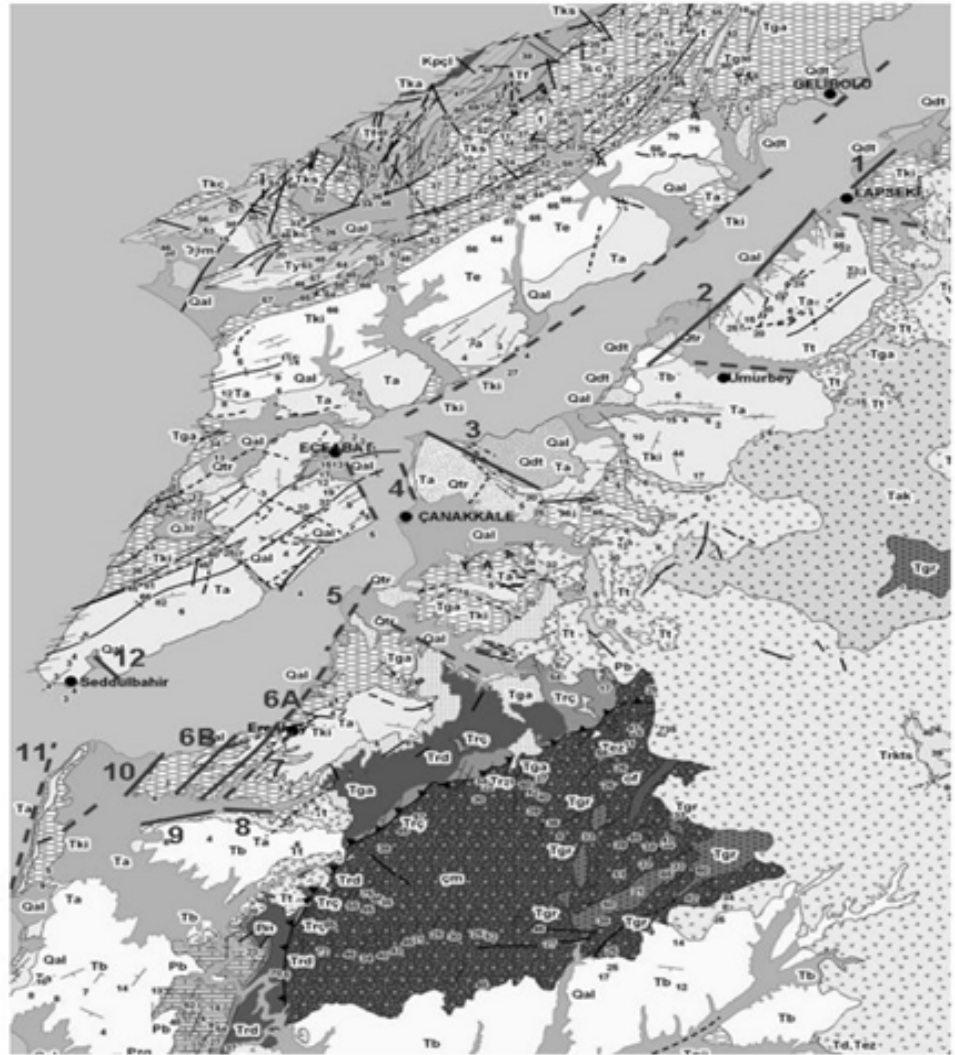
Biga Yarımadası'nın bir maden provansı olması, jeotermal alanlar ve kaynaklar açısından zengin olmasının nedeni, bölgenin jeolojik yapısı, magmatizması ve tektonik durumuyla yakından ilgilidir.

Biga Yarımadası ülkemizin depremlerden çok sık etkilenen bölgelerinden biridir. Tarihsel ve aletsel dönemde bölgede can kaybı ve hasarlara yol açan çok sayıda orta ve büyük manyitüdü deprem meydana gelmiştir. Bu depremler, bölgenin jeolojik yapısında yer alan diri (aktif) faylardan kaynaklanmaktadır.

Biga Yarımadası'nda morfoloji, jeolojik birimler ile yapının ortak denetiminde gelişmiştir. Yaşlı magmatik ve metamorfik kayalar yüksek alanları oluştururken, yapının denetiminde gelişen genç çökeller ile volkanik kayalar düzlük ve az engebeli alanları oluşturmaktadır (jmo.org.tr).

Çanakkale Boğazı ve çevresinde jeolojisi incelendiğinde, boğaz kıyılarının önemli bir kısmının faylarla kontrol edildiğini görülmektedir. Kuzeydoğu-

Güneybatı doğrultulu fay sistemi kıyıların morfolojisini kontrol eden önemli bir faktördür. Fayların kıyıya yakın bulunduğu alanlarda, boğaz kıyıları çizgiseldir. Çanakkale Boğazı; Gelibolu - Eceabat arasında KD-GB doğrultuludur, bu noktadan sonra keskin bir dönüşle güneye yönelir. Çanakkale kenti geçildikten sonra boğaz tekrar KD-GB doğrultusunu kazanır. Çanakkale yöresindeki söz konusu değişimin nedeni, buradaki sıkışma bükümüne ile ilgilidir. Boğazın oluşumunu kontrol eden sağ yanal atımlı fay sistemi, Çanakkale dolayından kuzeye sıçrayarak Eceabat yöresinde sıkışma yapıları oluşturmuştur. Eceabat yakın güneybatısındaki antiklinal söz konusu sıkışmanın ürünüdür. Sıkışmaya bağlı olarak gelişen yükselme, boğazın morfolojisini kontrol etmiştir. Söz konusu alanda boğazın güneye yönelmesi daha sonraki aşınma dönemi sonucu sağlanmıştır. Ayrıca Eceabat kuzeydoğusunda denizel taraçaların olması buna karşın Eceabat güneybatısında denizel taraçaların olmaması yine sıkışma tektoniği ile ilgilidir. Eceabat yöresindeki yükselme, Marmara Gölü'nün; Ege Denizi ile bağlantısını kontrol etmiş, geciktirmiştir.



Çanakkale Boğazi'nda faylar ayrıca kıyıya ulaşan dere ve nehirlerin delta düzlüğü çökellerinin dağılımını da kontrol etmektedir. Umurbey deltası fay sisteminden etkilenen Kuvaterner çökel alanlarından bir tanesidir. Bazı alanlarda delta çökelleri fay doğrultusu boyunca ötelenmiştir. Boğaz kıyı morfolojisini kontrol eden ikinci önemli faktör ise boğazdaki akıntılardır. Akıntının güçlü ve kıyıya yakın olduğu alanlarda nehirler tarafından denize taşınan malzeme çökeltme fırsatı bulamadan kıyıda uzaklaştırılmış ve akıntının gücünü kaybettiği kesimlerde çökelmişlerdir. Bu nedenle boğaz kıyıları boyunca bazı nehirlerin deltası olduğu halde, diğerlerinin deltaları gelişmemiştir. Boğazın Trakya yakasında; Gelibolu - Eceabat arasında kalan nehirlerin deltasının olmaması buralardaki kıyı akıntılarının denize getirilen malzemeyi kıyıda uzaklaştırması ve/veya burada çökelmiş olan malzemeyi aşındırması sonucudur. Söz konusu alanda kıyı boyunca yer alan faylar ve bunların oluşturduğu yüksek eğimli kıyı morfolojisi ve bunun kontrol ettiği güçlü kıyı akıntıları hep birlikte çökellerin gelişimini kontrol etmiştir. Çardak yöresinde bulunan lagün ve kıyı çökelleri; burada akıntıların zayıf olmasına bağlı olarak oluşmuşlardır. Lapseki – Çardak doğusunda denize ulaşan nehirlerin taşıdığı malzeme akıntılarla Çardak yönünde taşınmış, burada akıntının gücü azalınca kıyıya yakın alanda çökelmiş ve buradaki lagün oluşmuştur.

## İklim Verileri

Çanakkale; yarı nemli bir iklime sahip, kışları serin, yazları sıcak, su fazlası kış mevsiminde, çok kuvvetli olan ve deniz tesirine yakın bir iklime sahiptir.

Akdeniz iklimi ile Karadeniz iklimi arasında bir geçiş iklimin yaşandığı Çanakkale topraklarında iklim daha çok Akdeniz iklimine paralellik göstermektedir. Bunun yanında Çanakkale'nin daha kuzeyde bulunması nedeniyle Akdeniz iklimine göre kış mevsimi ortalama sıcaklık daha düşüktür. İlin kıyı ilçelerinde ve adalarda iklim yaklaşık aynı özellikleri göstermektedir. 1929-2019 yılları arası görülen minimum sıcaklık -11,5 °C ile şubat ayı, maksimum sıcaklık +39,1 °C ile ağustos ayındadır. Yıllık sıcaklık ortalaması 15,1 °C, ortalama nem oranı ise %72.6'dır. Yıllık ortalama yağış miktarı 662.8 m<sup>3</sup> (Gökçeada) ile 854.9 m<sup>3</sup> (Ayvacık) arasında değişmektedir. Yaz aylarında yağış miktarı oldukça düşüktür. Yağışların en fazla görüldüğü aylar aralık, ocak ve şubat aylarıdır. Karla örtülü gün sayısı en fazla 8 gün kadardır.

	Ortalama Sıcaklık (°C)	Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	Aylık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (mm)	En Yüksek Sıcaklık (°C)	En Düşük Sıcaklık (°C)
Ocak	6.2	9.5	3.1	3.5	12.3	91.7	20	-11
Şubat	6.6	10.2	3.3	4.3	10.4	72.1	21.3	-11.5
Mart	8.3	12.4	4.7	5.4	9.8	66.1	27.3	-8.5
Nisan	12.6	17.2	8.3	7.3	7.8	44.7	30.8	-1.6
Mayıs	17.5	22.6	12.7	9.5	5.6	30.1	39	2.3
Haziran	22.3	27.7	16.5	11.1	4	23.8	36.8	6.6
Temmuz	25.1	30.7	19.2	11.8	1.7	10.9	39	11.2
Ağustos	24.9	30.6	19.5	11.2	1.3	6.3	39.1	9.4
Eylül	20.9	26.3	15.9	8.9	3.3	23.4	35.8	5.9
Ekim	16.1	20.7	12.1	6.4	6.5	53.6	31.7	0.4
Kasım	11.9	15.9	8.4	4.4	8.9	87.3	26.2	-7
Aralık	8.3	11.6	5.2	3.2	12.4	106.7	22.6	-10.5
Yıllık	15.1	19.6	10.7	87	84	616.7	39.1	-11.5

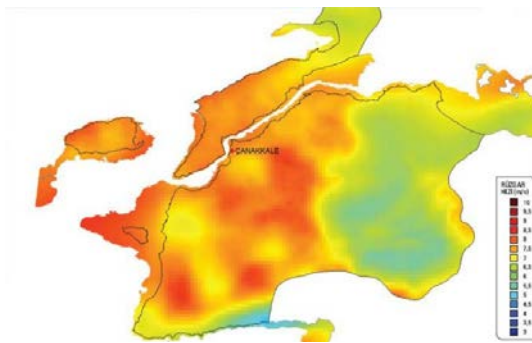
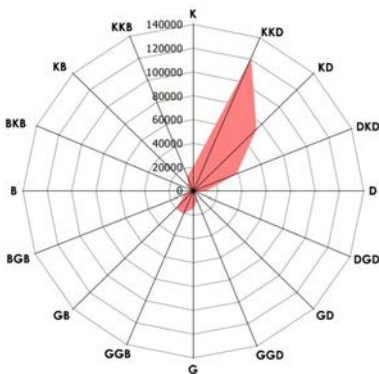
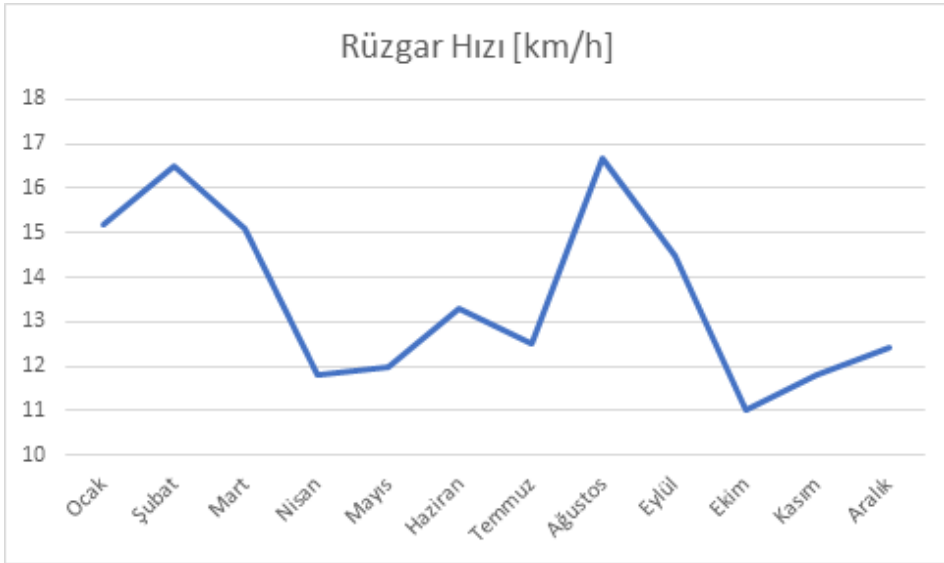
İli iklimsel olarak çevre illerden ayıran diğer bir özelliği de yılın büyük bir kısmının rüzgârlı geçmesidir. İl merkezinde Kuzeydoğu-Kuzey kuzeydoğu yönleri hâkim rüzgâr yönü olduğu; Güneybatılı rüzgârların ise daha az sıklıkla gözlenmekle beraber, ikincil hâkim rüzgâr yönü olduğu görülmektedir.

Yıllar	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2009	14.1	15.5	12	12.7	10.1	11.5	12.1	15.6	11.2	11.7	9.6	15.8
2010	16.6	14	11.9	11.5	9.8	9.4	11.3	13	13	13.4	17.7	17.6
2011	11.1	15.5	16.3	14.9	12.4	12.8	13.6	18.6	16.6	16.3	15.5	13.4
2012	14.4	14	11.8	13.8	9.5	13.9	13.4	11.4	14.3	12.9	15.2	14.3
2013	15.1	13.5	15	10.7	13.4	10.8	14	14.5	9.5	10.6	11.9	12.1
2014	13	12.7	12.2	12.9	13.3	10.9	13	14	11.4	14.2	10.2	12.8
2015	15.2	17.5	12.7	12.6	11.6	12.1	15.3	16.3	12.9	14.3	13.9	13.4
2016	14.6	16	14.8	11.9	13	14.9	16.6	18.8	14.3	13.6	16.6	13.9
2017	15.4	17.1	12.7	11.3	12.7	9.9	15.1	16.6	12.8	10.9	10.8	19
2018	13	17.4	16.9	11.9	12.3	12.5	10.8	17.5	14	13.4	15.6	10.5
2019	15.2	16.5	15.1	11.8	12	13.3	12.5	16.7	14.5	11	11.8	12.4
2020	14.1	14.8	13.7									



Aylar	Ortalama Rüzgar Hızı (m/s)	En Hızlı Rüzgar		Ortalama Fırtınalı Gün Sayısı	Ortalama Kuvvetli Rüzgarlı Gün Sayısı
		Yönü	Hızı (m/s)		
Kasım	3,8	N	20,6	1	18
Aralık	2,8	SSW	14,9	0	7
Ocak	4	S	22,1	4	14
Şubat	4,1	NE	19,5	4	11
Mart	3,9	NNE	19	1	15
Nisan	3,1	SSW	20,1	1	9
Mayıs	3,2	S	15,9	0	8
Haziran	2,9	NNE	17	0	12
Temmuz	3	NNW	16,5	0	19
Ağustos	3,7	NNE	14,9	0	22
Eylül	3,3	ENE	14,9	0	19
Ekim	2,7	WNW	23,7	1	13

İlde en çok, poyraz, yıldız, lodos, kible rüzgarları görülmektedir. Çanakkale gözlem istasyonu 2019 yılı rüzgar verileri tabloda yer almaktadır. Tabloda, rüzgârın yönlere göre aylar bazında; ortalama rüzgar hızı, fırtınalı gün sayıları bulunmaktadır.



### **Bitki Örtüsü ve Faunası**

İl topraklarının yarısından fazlası ormanlar ile kaplıdır. Ormanlar il topraklarının %53,9'unu oluşturur. Kalan diğer alan çayır, mera ve tarıma elverişli arazi ile kaplıdır. Çanakkale'nin sahip olduğu 993.318 hektarlık arazinin; 525.580 hektarı ormanlık ve fundalık arazi, 331.633 hektarı işlenebilir arazi, 104.440 hektarı tarım dışı arazi ve 31.665 hektarı çayır-mera arazisinden oluşmaktadır. Akdeniz iklimine özgü bitki topluluğu makiler, defne, kocayemiş, mersin ve çalılıklardan oluşmuştur. Bu ormanlarda karışık cins ağaç toplulukları bulunur. Kızılcım, karaçam, köknar, meşe, kayın türündeki ağaçlar çoğunluktadır. Kuru tipi ormanlara, Kazdağı dolaylarında rastlanır. İç kısımlarda, bozkır görünümlü, cılız otlu, tahıl üretimine elverişli alanlar ile su boylarında her mevsim yeşil kalabilen çayırlara rastlanır.

Çanakkale'de önemli bitki alanları bulunmaktadır. Bunların başında, güneydoğusundaki büyük bir alanı 1994 yılında Milli Park ilan edilen Kazdağları gelmektedir. Balıkesir ve Çanakkale arasında uzanan doğal bir sınır oluşturan ve bol yağış alan iklimi sayesinde çok zengin bir bitki örtüsüne sahiptir. Kazdağları'nın eteklerinden başlayıp yüksek rakımlara kadar uzanan karaçam, köknar, kayın ve Kazdağı göknarı karışık ormanlar oluşturmaktadır. Biga yarımadasının orta bölümünde yer alan Biga dağları da en az Kazdağları kadar zengin bir bitki örtüsüne ve tarım alanlarına sahiptir. Alçaktan yükseğe doğru kızılçam, saçlı meşe ve karaçam ormanları sıralanmaktadır. Endemik bitkiler arasında Homeros'un İliada destanında yer alan Troya bölgesinden ismini alan Troya kardeleni de bulunmaktadır.

Gelibolu yarımadasının alçak kesimlerinde kestane ve karaçam, yarımada'nın orta bölgesinde yer alan yüksek kesimlerde ise kızılçam ormanları öne çıkmaktadır. Büyük yangınlar sebebiyle tahrip olmuş yerler de maki toplulukları ile örtülmüştür.

Ormanların yanı sıra kumul ve tuzcul alanlar ile buraya özgün flora ve bitki örtüsü de Çanakkale'nin bitki çeşitliliğine zenginlikler katmaktadır. En iyi örneklerine Karamenderes nehrinin Marmara denizine döküldüğü yerde oluşmuş Kumkale deltasında ve Bozcaada'nın batı burnunda rastlanmaktadır. Çanakkale'nin Lapseki ilçesine bağlı Çardak beldesinde bulunan Çardak Lagünü sahip olduğu bitki örtüsü ve her sene ağırladığı göçmen flamingolarıyla eşsiz doğal güzelliklerden biridir. Çanakkale Boğazı'nın kuzeyinde denize açılan bölümde yer alan lagünün deniz tarafında kumul, iç tarafında ise tuzcul bitkiler yer almaktadır.

Çanakkale birçok farklı hayvan türünü barındırmaktadır. Bunun başta gelen sebeplerini incelediğimiz zaman karşımıza en başta farklı iklim özelliklerine sahip bir coğrafyanın üzerinde oluşmuş çok zengin bir bitki örtüsü çıkmaktadır. Bu özellik ise Çanakkale ilinin, farklı iklim ve besin ihtiyacı olan birçok hayvan

türünün kendisine uygun bir yaşam alanı bulabildiği bir bölge olarak öne çıkmasına yol açmıştır. Bunun hemen ardından Çanakkale'nin Avrupa Asya ve Afrika kıtaları arasındaki kuş göç yolları üzerinde yer alması gelmektedir. Büyük orman alanları ile barındırdığı sulak alanlar da yaban hayatını güçlendiren en önemli faktörlerdendir.

Çanakkale'nin omurgalı faunası balıklar, kuşlar, memeliler, amfibyumlar ve sürüngenlerdir. Balıklar Tatlı Su Balıkları ve Deniz Balıkları olarak iki grup altında toplanmıştır. Biga Yarımadası, Kazdağları, Karamenderes ve Sarıçay'da yapılan incelemelerde tatlısu kefali, altınbaş kefal, has kefal gibi kefal çeşitleri, sazan, tatlısu kolyozu, levrek, Avrupa yılan balığı, turna gibi türler karşımıza çıkmaktadır. Bu türler tüm Avrupa tatlısu balıklarının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır. Gelibolu, Bozcaada, Gökçeada, Saroz ve Çanakkale Boğazı'nda yapılan incelemelerde ise Türkiye denizlerinde bulunan deniz balığı türlerin 1/3'ünün Çanakkale'de bulunduğu tespit edilmiştir. Bunların başlıcaları sardalye, fener, pisi, kalkan, dil, kolyoz, orfoz, melanur, mercan, sinarit, kalkan, kırlangıç, Mersin morinası, izmarit, palamut, hamsi, barbunya ve köpekbalığı çeşitleridir.

Varlıkları ve çeşitlilikleri il sınırları içinde yer alan sulak alanlara bağlı olarak zenginlik gösteren kuyruklu ve kuyuksuz kurbağalar ( amfibyumlar ) tüm Türkiye'ye yayılmış türlerin 1/3 ünü teşkil eder. Türkiye'de saptanmış türlerin 1/3'ünü oluşturan kaplumbağa, kertenkele ve yılanların zenginliği yine sulak alanlara bağlıdır. Avrupa, Asya ve Afrika göç yolları arasında bir köprü görevi gören Çanakkale Türkiye'de yer alan kuş türlerinin yarısına sahiptir. Özellikle kartal, doğan, şahin, keklik, çulluk, tahtalı, martı, sumru, bülbül, ardıç en zengin türlerin başında gelmektedir.

Çanakkale'de bulunan memeli türleri arasında en sık rastlananlar ayı, karaca, yaban kedisi, su samuru, sincap, yarası, kirpi, tavşan, porsuk, sansar, tilki ve yaban domuzudur. Bölge çok geniş fare türlerine de sahiptir. Kazdağı Milli Parkı'nın varlığı, Çanakkale'deki sulak alanların ve ormanların fazlalığı, bölgede bulunan canlı türlerinin sayısının yüksek olmasında çok büyük etkidir.

Çanakkale'nin omurgasız faunasını ise birçok türüne ev sahipliği yaptığı böcekler, yengeçler, mercanlar ve hidraller oluşturmaktadır.

## Tarihçe

Eski çağlarda Hellespontos ve Dardanel olarak anılan Çanakkale M.Ö. 3000 yılından beri yerleşim alanı niteliğini korumuştur. Erken Bronz Dönemi'nden bu yana önemli bir yerleşim merkezi olan Çanakkale; Çanakkale Boğazı sayesinde Anadolu ile Avrupa ve Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlayan iki geçit bölgesinden biridir. Bu özelliği nedeniyle oldukça zengin bir tarihi vardır.

Yörede yaşayan topluluklara ekonomik ve askeri üstünlük sağlamış, onlar da uygarlık alanında çağdaşlarını geçmişlerdir. Ancak bu durum, yöreyi çeşitli göç ve istila hareketlerinin hedefi yapmıştır. Değişik tarihlerde yerleşmek ya da yağmalamak amacıyla bölgeye gelenler olmuş, her iki durumda belirli kültür alışverişini yoğunlaştırmıştır. Bu kültürel yoğrulma, yüzyıllar boyu kesintilerle sürmüş, bunun sonucu oldukça renkli bir kültür mozaiği ortaya çıkmıştır. Boğazın en dar yerinde Fatih Sultan Mehmet döneminde Rumeli yakasında Sestos dolaylarında Kilitbahir, Anadolu yakasında Abydos dolaylarında Sultaniye (Kale-i Sultaniye) ya da Çanak Kalesi adı ile anılan kaleler yapılmıştır. Bugünkü Çanakkale İli'nin adı Anadolu yakasındaki Çanak Kalesi'nden gelmektedir.

Yörenin en eski halkı Beşiktepe ve Kumtepe yerleşmelerinden bilinen Kalkolitik Dönemin yerli halkıdır. Bunları, İ.Ö. 3000'lerden 1200'lere kadar herhangi bir dış etki altında kalmadan yaşamlarını sürdüren Troya halkı izlemektedir. Bundan sonra sırasıyla Troya Savaşları ile Akalar, Ege göçleri ile çeşitli kavimler gelmiştir. En son olarak Sicilyalı Komutan Roger De Flor'un ölümüyle buyruğundaki Katalonyalılar bir süre etkinliklerini sürdürseler de, daha sonra Türkler'le yaptıkları bir anlaşma gereği, Çanakkale ve yöresini Türk Beylerine bırakmışlardır.

Bölge, Roma ve Bizans dönemlerinde limanlarıyla da önem kazanmıştır. Osmanlıların Akdeniz'de egemenlik kurma istekleri, onları Balkan Yarımadası'ndaki fetihlere, Gelibolu ve yöresinden başlamaya yöneltmiştir. Gelibolu'da bir tersanenin kurulmasıyla birlikte Çanakkale'deki Osmanlı egemenliği daha da artmıştır.

Boğazın her iki yakasında kaleler vardır. İlk defa Türk kuvvetleri 1356'da Süleyman Paşa ile Çimenlikhisar kalesini fethetti, Çardak kalesini yaptırmıştır. Yıldırım Bayezid Bizans surlarını yıkıp iç kaleyi düzeltmiştir. Fatih Sultan Mehmet, Rumeli'de Sestos (Kilidülbahir-deniz kilidi), Anadolu'da Aydos (Seddülbahir-deniz seti) kalelerini yaptırmıştır.

Boğazın önemi Çanakkale Savaşları'nda (1. Dünya Savaşı'nda) bir kez daha gündeme gelmiş ve düşman donanması 18 Mart 1915 tarihinde bozguna uğratılmıştır.

Çanakkale tarihinde öne çıkan birkaç nokta şu şekildedir:

- Boğazın antik isimleri Dardanelya (Dardanos'un Geçiti) ve Hellespontus (Helle'nin Denizi)'dur,
- Boğazın Avrupa yakasındaki antik kentler; Sestos, Gelibolu,
- Asya Kıtasındaki antik kentler; Troya, Abidos, Dardanya, Lâpseki,
- Persler, antik Yunanistan'ı istila etmek için bu boğazı aşmıştır ve dünyanın ilk boğaz köprüsünü burada gemileri halatlar ile bağlayarak kurmuştur. Köprü yıkılınca da Pers hükümdarı denizi adamlarına kılıç ve sopalar ile dövdürerek cezalandırır,
- Büyük İskender, Granikos Savaşını boğazı geçerek aynı isimli ırmak yakınlarında gerçekleştirmiştir,
- Büyük İskender'in kumandanlarından Lysimakhos, boğazın Saroz Körfezi kıyısında kendine bir başkent kurarak, Trakya'ya hükmetmiştir,
- Gelibolu Yarımadasındaki Çimpe Kalesi Osmanlıların Avrupa ilk ele geçirdikleri toprak parçasıdır,
- Çanakkale Boğazı I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Savaşları'na sahne olmuştur. Tarihte ender rastlanan bir savaşa ev sahipliği yapmış; bu savaş sonucunda 500,000'i aşkın kişi hayatını kaybetmiştir,
- Hükümetin 1936 yılında imzaladığı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra uluslararası su yolu olmuştur.

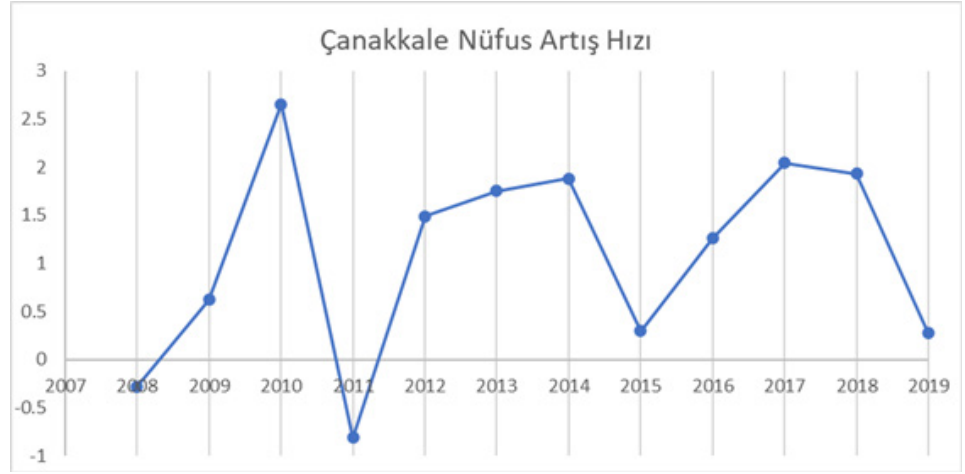
## Demografik Yapı

### Nüfus

2019 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre 1.770.777 olan TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin nüfusu 83.154.997 olan ülke nüfusunun %2,13'ünü oluşturmaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi; Çanakkale ve Balıkesir illerinden oluşmaktadır. TR22 Düzey 2 Bölgesi'nin nüfusunun yaklaşık %31'ini oluşturan Çanakkale ilinin nüfusu ise 542.157 kişidir (TÜİK, 2020).

	Çanakkale
2009	477.735
2010	490.397
2011	486.445
2012	493.691
2013	502.328
2014	511.790
2015	513.341
2016	519.793
2017	530.417
2018	540.662
2019	542.157

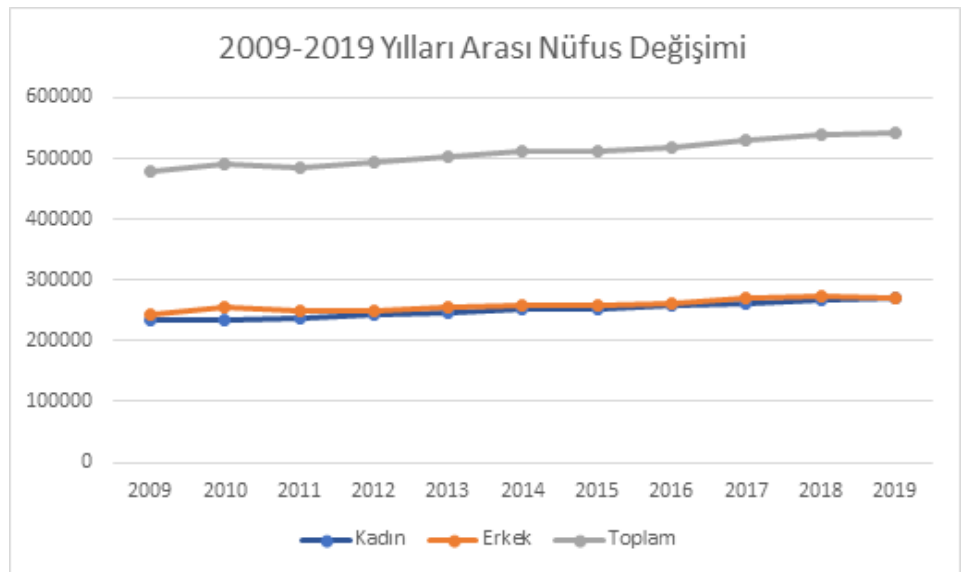
Yüzölçümü 9.817 km<sup>2</sup> olan Çanakkale ilinde, nüfus yoğunluğu 54 kişi/km<sup>2</sup>'dir. 2018 ile 2019 yılları arasında Türkiye nüfus artış hızı %13,94 iken Çanakkale'nin yıllık nüfus artış hızı %2,76 ile Türkiye değerinin altındadır (TÜİK, 2020).



Demografik yapının bir parçası olan evlenme istatistikleri incelendiğinde ise: Çanakkale ilinde 2019 yılı kaba evlenme hızı %5,89, ortalama evlenme yaşı erkeklerde 32, ortalama evlenme yaşı kadınlarda 28.4 olduğu tespit edilmiştir (TÜİK, 2020).

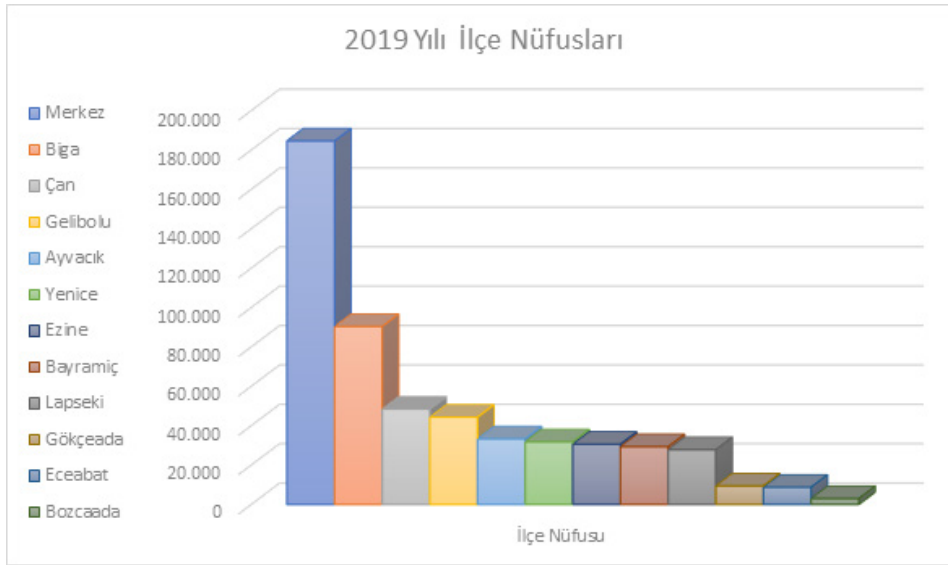
	Türkiye	Balıkesir, Çanakkale-TR22	Çanakkale
Erkeğin Ortalama Evlenme Yaşı	30.3	31.6	32
Kadının Ortalama Evlenme Yaşı	26.9	28.2	28.4
Kaba Evlenme Hızı (Binde)	6.56	6.3	5.89

2019 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre Çanakkale'de 272.097 erkek, 270.060 kadın olmak üzere 542.157 kişi yaşamaktadır (TÜİK, 2020).



Çanakkale’de 12 ilçe bulunmaktadır. Çanakkale nüfusunun %34,05 ‘ini 184.631 kişi ile Merkez ilçe oluşturmaktadır.

Yıl	İlçe	İlçe Nüfusu	Nüfus Yüzdesi	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu
2019	Merkez	184,631	34.05%	91,048	93,583
2019	Biga	90,418	16.68%	45,263	45,155
2019	Çan	48,461	8.94%	24,352	24,109
2019	Gelibolu	44,346	8.18%	23,763	20,583
2019	Ayvacak	33,356	6.15%	16,718	16,638
2019	Yenice	31,835	5.87%	15,857	15,978
2019	Ezine	30,660	5.66%	15,321	15,339
2019	Bayramiç	29,400	5.42%	14,517	14,883
2019	Lapseki	27,838	5.13%	13,970	13,868
2019	Gökçeada	9,440	1.74%	5,245	4,195
2019	Eceabat	8,784	1.62%	4,433	4,351
2019	Bozcaada	2,988	0.55%	1,610	1,378



## Göç

2018-2019 yılları arasında net göç hızına bakıldığında Çanakkale binde 5.4 değeri ile göç alan iller arasındadır. 2018-2019 yılları arasında aldığı göç 25.198, verdiği göç 22.293, net göç 2.905 kişi olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2020). Çanakkale 81 il içerisinde aldığı göç ile 32. sıra, net göç rakamı ile 13., net göç hızı büyüklüğü ile 11. sıradadır.

Dönem	İl	Toplam nüfus	Aldığı göç	Verdiği göç	Net göç	Net göç hızı (%)
2018-2019	Toplam	83,154,997	2,806,123	2,806,123	0	0
2018-2019	Çanakkale	542,157	25,198	22,293	2,905	5.4

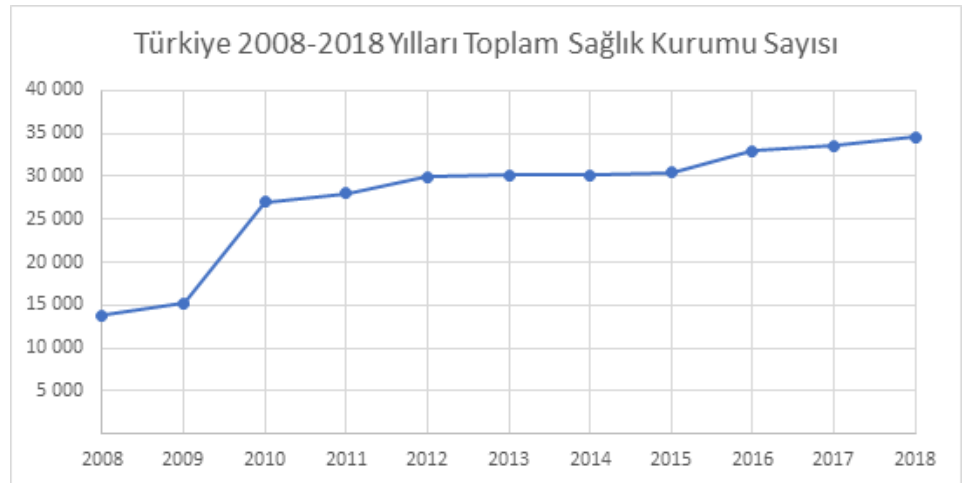
## Sosyo-Kültürel Yapı

TR22 Düzey 2 Bölgesi dışında ulusal politikalara bakıldığında eğitim ve sağlık gibi öncelikli konular için çeşitli politika ve yaklaşımlara yer verilmektedir. Bu fonksiyonların geliştirilmesi için mekânsal kullanımlar dışında fonksiyon niteliğinin de dikkate alınması önemlidir. Yerleşimler bazında araştırma raporunda bahsedildiği üzere TR22 Düzey 2 Bölgesi için eğitim niteliği yönünde derslik sayısı ve sınıf bazında öğrenci sayıları çevre illere nazaran standartlar üzerindedir. Eğitime sadece standart bazlı bakılması bu fonksiyona yönelik esaslarda yeterli olmamaktadır. Toplumsal bilince yönelik eğitim insan hayatı boyunca devam eden bir süreci kapsamaktadır. Çevresel, ekonomik, sosyal, kültürel vb. konulardaki eğitim ve değişken, gelişen yapı bunu en somut örneğidir.

TR22 Düzey 2 Bölgesi içerisinde yer alan mekânsal kullanımlar ve nüfus ihtiyaçlarının geliştirilmesi yönünde eğitim gibi sağlık hizmetlerinin de çeşitli gereksinimleri vardır. Bu kapsamda yerleşimlerin birbirine olan yakınlığı bu fonksiyona yönelik ortak, mekânsal çözüm alanları ile daha organize ve nitelikli tesis kullanımları için gerekli niceliği sağlanmaktadır.

TR22 Düzey 2 Bölgesi sağlık hizmetlerinin somut göstergelere bakıldığında ülke standartları üzerinde, bir yapı sergilediği görülmektedir. Plan projeksiyon dönemi içerisinde, alt ölçekli planlarda artacak nüfus ve sağlık gereksinimleri için mevcut tesislerde niteliğin geliştirilmesi ile birlikte yeni sağlık tesis alanları üretimine dayalı çeşitli ölçeklerde plan kararları geliştirilmiştir.

## Sağlık



2018 yılı itibarıyla Türkiye’de toplam sağlık kurumu sayısı 34.559’dur.

Türkiye’de bulunan sağlık kurumlarının, 1.534 tanesi yataklıdır. TR22 Düzey 2 Bölgesi’nde ise 39 adet yataklı sağlık kurumu bulunmaktadır. Bu kurumların 14 tanesi Çanakkale ilindedir (TÜİK, 2020).



Yıllar	Toplam sağlık kurumu sayısı	Yataklı sağlık kurumu sayısı	Yataksız sağlık kurumu sayısı	Toplam yatak sayısı	1000 kişi başına düşen yatak sayısı
2008	13 818	1 350	12 468	183 183	2.56
2009	15 205	1 389	13 816	188 638	2.60
2010	26 993	1 439	25 554	200 239	2.72
2011	27 997	1 453	26 544	194 504	2.60
2012	29 960	1 483	28 477	200 072	2.65
2013	30 116	1 517	28 599	202 031	2.64
2014	30 176	1 528	28 648	206 836	2.66
2015	30 449	1 533	28 916	209 648	2.66
2016	32 980	1 510	31 470	217 771	2.73
2017	33 587	1 518	32 069	225 863	2.79
2018	34 559	1 534	33 025	231 913	2.83

	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
Toplam yatak sayısı	231.913	3.334	1.66
Yataklı sağlık kurumu sayısı	1.534	25	14
1000 kişi başına düşen yatak sayısı	283	272	307

	Sağlık Bakanlığı	Üniversite	Özel	Toplam
Çanakkale	11	1	2	14
Balıkesir	20	1	4	25

2018 yılı itibarıyla ülke genelinde yüz bin kişiye düşen hastane yatak sayısı 283 iken TR22 Düzey 2 Bölgesi'nde; Çanakkale'de 307, Balıkesir'de ise 272'dir.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Türkiye</b>	1 350	1 389	1 439	1 453	1 483	1 517	1 528	1 533	1 510	1 518	1 534
Sağlık Bakanlığı	847	834	843	840	832	854	866	865	876	879	889
Üniversite	57	59	62	65	65	69	69	70	69	68	68
Öze	400	450	489	503	541	550	556	562	562	569	575
Diğer	46	46	45	45	45	44	37	36	3	2	2
<b>Balıkesir</b>	26	26	28	30	30	29	29	29	26	26	25
Sağlık Bakanlığı	21	20	20	21	21	21	21	21	21	21	20
Üniversite	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Öze	3	4	5	6	6	5	5	5	4	4	4
Diğer	2	2	2	2	2	2	2	2	-	-	-
<b>Çanakkale</b>	13	15	15	15	15	15	16	16	14	14	14
Sağlık Bakanlığı	10	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11
Üniversite	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Öze	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Diğer	2	2	2	2	2	2	2	2	-	-	-

	Türkiye	Çanakkale	Balıkesir
Sağlık Bakanlığı	91.559	646	1.384
Üniversite	32.140	291	175
Özel	29.429	84	244
<b>Toplam hekim</b>	<b>153.128</b>	<b>1.021</b>	<b>1.803</b>

Tabloda Türkiye, Çanakkale ve Balıkesir’de 2018 yılında bulunan toplam hekim sayıları yer almaktadır. Çanakkale ili hekim sayısı detaylı incelediğinde ise: 546 uzman hekim, 312 pratisyen hekim, 163 asistan hekim olmak üzere toplam 1.021 hekim, 179 diş hekimi, 219 eczacı, 1.374 sağlık memuru, 1.375 hemşire, 601 ebe bulunmaktadır (TÜİK, 2020).

Çanakkale sağlık kuruluşları aşağıdaki gibidir (Sağlık Bakanlığı, 2020):

- 12 devlet hastanesi
- 1 ağız ve diş sağlığı merkezi
- Merkez ilçede 17 adet olmak üzere; toplam 63 tane aile sağlığı merkezi
- 12 toplum sağlığı merkezi
- 1 halk sağlığı laboratuvarı
- 1 adet Ketem
- 1 adet Verem Savaş Dispanseri
- 1 üniversite hastanesi
- 2 özel hastane

## Eğitim

Eğitim dengeli ve sürdürülebilir kalkınma için önemli bir unsurdur. TÜİK ADNKS verilerine göre Türkiye’de 6 yaş üzeri okuma yazma bilenlerin oranı 2018 yılında %96,97 iken TR22 Düzey 2 Bölgesi’nin aynı yaş grubu için okuryazarlık oranı; Çanakkale’de %98,65, Balıkesir’de %97,93’ dür (TÜİK, 2020).

Tabloda Türkiye ve TR22 Düzey 2 Bölgesi’nde bulunan ilkokul, ortaokul ve ortaöğretim okul sayıları verilmiştir.

	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
İlkokul Sayısı	24.739	333	124
Ortaokul Sayısı	18.935	256	107
Ortaöğretim Okul Sayısı	12.506	178	95

2018-2019 öğretim yılında TR22 Düzey 2 Bölgesi'nde toplam 457 ilkokul bulunmaktadır. Bu okulların 124 tanesi Çanakkale'de yer almaktadır. İlde ilkokul okullaşma oranı ise %90,17'dir. Aynı öğretim yılında bölgede 363 ortaokul yer alırken, okulların %29'u olan 107 okul Çanakkale'de yer almaktadır. İlde ortaokul okullaşma oranı ise %91,73' dür. Çanakkale ve Balıkesir'de bulunan 273 ortaöğretim okulunun 95 tanesi Çanakkale ilinde yer almaktadır. Çanakkale'de ortaöğretim net okullaşma oranı ise %90,2'dir (TÜİK, 2020).

Net okullaşma oranı (%)	Türkiye	Balıkesir	Çanakkale
İlkokul	91,9	91,2	90,17
Ortaokul	93,28	93,12	91,73
Ortaöğretim	84,2	89,67	90,2

## Çevre ve Altyapı

### Katı Atık Yönetimi

Planlama bölgesi olan Çanakkale ili içerisinde yer alan yerleşimler müstakil katı atık depolama alanlarına sahip olmak dışında belediye birlikleri halinde atık depolama alanları oluşturmuş ancak bu alanlar çoğunlukla vahşi depolama ve ortak depo alanları olmak dışında ayrıştırılmaya yönelik ilerleme kaydedememiş alanlardan oluşmaktadır. Bu alanların atığın geri dönüşümü ve yok edilmesi konusunda organize alanlar haline dönüştürülmesi çevresel hedefler kapsamında değerlendirilen konulardandır .

### Sıvı Atık Yönetimi

Çevre kirliliği için kontrolü zor ve kirletici etkisi büyük olan sıvı atıkların toplanması ve arıtılması için öncelikle yapımı başlamış arıtma tesislerinin tamamlanması, mevcut tesislerde kapasite artırımı ve iyileştirmelerin yapılması, arıtma tesisi olmayan yerleşimlerin ise bu yöndeki faaliyetlerine öncelik vermesi gerekmektedir.

Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın 2015 yılında Balıkesir-Çanakkale (TR22 Bölgesi) için hazırladığı ve 19.02.2020 tarihinde güncellenen rapora göre: Tüm yerleşmeler için öncelikli faaliyetler kapsamında arıtma sistemlerinin kurulması, atık su iletim hatlarındaki eksikliklerin giderilmesi ve mevcut altyapının iyileştirilmesi ile sıvı atık kaynaklı kirliliğin önlenmesine dayalı plan kararları geliştirilmiştir. Kıyı alanları ve turizm amaçlı kullanımlarda kara ve deniz bağlantılı faaliyetlerde büyük gemi atıkları (şintine tankı temizliği) ve atık su kapasitesini artıran tesis atıkları için müstakil çözüm şartları plan kararları olarak geliştirilmiştir.

Yerleşim Yeri Adı	Atıksuların arıtılma ve deşarj durumu	Katı atık depolama durumu
Merkez İlçe (Çanakkale Belediyesi )	İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi sonrası Sarıçay Deresine deşarj edilmektedir.	Evsel Katı Atık Düzenli Depolama Tesisi Mevcut
Kepez Beldesi (Kepez Belediyesi)	Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi sonrası Kepez Deresine deşarj edilmektedir.	ÇAKAB Evsel Katı Atık Düzenli Depolama Tesisine gönderilmektedir
Eceabat İlçesi (Eceabat Belediyesi)	Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi sonrası Marmara Denizine deşarj edilmektedir	Gelibolu Yarımadası Katı Atık Düzenli Depolama Tesisine gönderilmektedir.
Gelibolu İlçesi (Gelibolu Belediyesi)	Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi sonrası Çokalcı Deresine deşarj	Evsel Katı Atık Düzenli Depolama Tesisi Mevcut
Denize Kıyısı Bulunan Köyler	Takriben %10 oranında evsel atıksular biyolojik atıksu arıtma	Düzenli depolama tesisi yok

## Su Kullanımı ve Kirliliği

Su kirliliğinin oluşması faaliyetlerinde insan faaliyetlerinin etkisi doğal etkilerin üzerinde bir nicelik ortaya koymaktadır. Su kirliliğinin oluşmasındaki temel etkenler olarak sanayileşme, kentleşme, zirai ilaç kullanımı ve kontrol mekanizmalarının yetersizliği gösterilebilir.

Bu konuda var olan yasal çerçeveye yaptırımları dışında Çevre Düzeni Planı ile öngörüler tedbirler konusu da Çanakkale ilinin su kullanımı ve kirliliğın giderilmesi ile ilgili hedef olarak belirlenmiştir.

### *Deniz Çöpleri*

Kıyıya veya denize atılmış, bırakılmış ya da çeşitli yollarla ulaşmış ve denizde kalıcılık teşkil eden katı maddeler deniz çöpleri olarak tanımlanmaktadır. Deniz çöpleri, insanların ve/veya diğer canlıların yaralanmalarına, zarar görmelerine ve ekonomik kayıplara neden olmaktadır.

Deniz çöpleriyle etkin bir mücadele yapmak ve doğal kaynakların kullanılmasında, ekolojik dengeye zarar vermemek amacıyla, deniz çöpü oluşmaması için katı atıkların kaynağında azaltılması, deniz çöplerinin temizlenerek azaltılması ve oluşumunun önlenmesine yönelik çalışmaların ilgili kurum/kuruluş ve belediyelerle birlikte bölgesel ve ulusal düzeyde eşgüdümle yapılması, deniz çöplerinin kaynağında azaltılması için ihtiyaç duyulan sosyal ve kültürel altyapının güçlendirilmesine yönelik eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının ilgili kurum/kuruluşlarla birlikte gerçekleştirilmesi önem arz etmekte olup, konuya entegre bir yaklaşım getirmesi ve yapılan çalışmaların düzenli ve sürekliliğinin sağlanabilmesi için eylem planlarının oluşturulması ve uygulanması gerekmektedir (Çanakkale İli Deniz Çöpleri Eylem Planı 2020-2025).

Çanakkale’de; denizlerde yaşanan kirliliğin önlenmesi amacıyla il, ilçe, belde belediyeleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı, sivil toplum kuruluşları, kıyı tesisleri, gönüllü halk toplulukları, kamu kurum kuruluşları ve özel sektör işletmecileri ve öğrencilerin katılımıyla kıyı temizlik etkinlikleri düzenlenerek Çanakkale halkına sıfır atık mavi ve deniz çöpleri hakkında gerekli farkındalık yaratmak amacıyla birçok çalışma yapılmıştır.

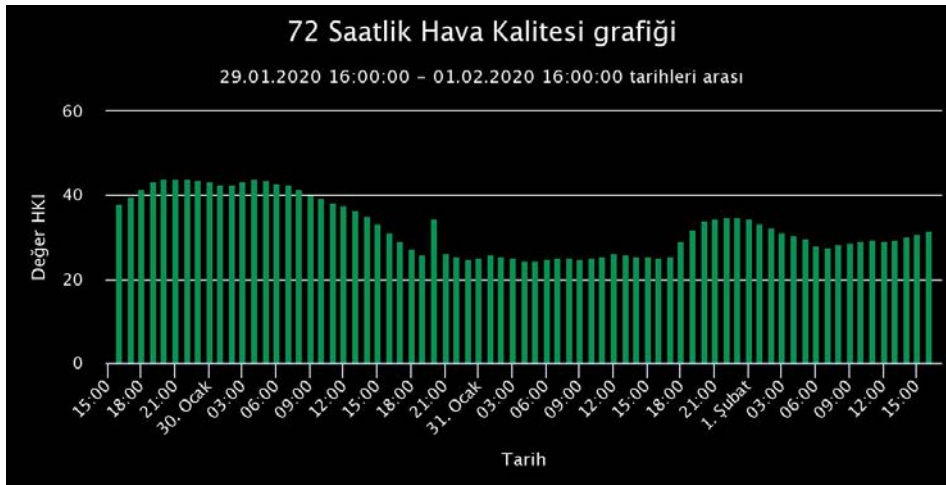
## Hava Kalitesi ve Kirliliği

İllere ilişkin hava kirliliğinin önlenmesi konusu ülke ölçeğinde değerlendirilecek konulardandır. Mevcut yapılaşmış alanlar ve trafik kaynaklı emisyonların ölçüm ve önlem esaslarına uygun olarak önlenmesi gerekmektedir. Bu konuda kirliliğin insan sağlığını tehdit eder boyutlara ulaşması hususu tespit edildiğinde kaynağın tespiti ve önlem biçimleri (doğalgaz kullanımı, büyük tesisler için baca filtresi, egzoz emisyonu için cezai yaptırımlar vb.) hassasiyetle belirlenmelidir.

Uygulama görmemiş alanlarda kitlesel kullanımların hâkim rüzgâr yönü, yapı yükseklikleri ve rüzgâr koridorlarının dikkate alınması gerekmektedir. Sanayi kullanımlarında hâkim rüzgâr yönü, yapı yüksekliği ve rüzgâr koridorları hassasiyeti dışında baca filtresi denetimi sıklaştırılmalıdır. Yakıt kullanımı gerektiren faaliyetlerde niteliksiz yakıt kullanımı önlenmelidir.

Hava Kalitesi Endeksi, belirli bir yerdeki havanın kalitesinin ifade edilmesi için kullanılan ölçüdür. Hava kalitesi ölçümlerinde gösterge sayısının yükselmesi artan hava kirliliği yüzdesinin ciddi sağlık sorunlarına neden olacağını belirtir.

Yapılan ölçümlere göre Çanakkale’nin hava kalitesi endeksi 20 ile 40 arasında değişmektedir. (havaizleme.gov.tr).



## Toprak Kirliliği ve Erozyon

Nitelikli toprak varlığının korunması ve nitelikli toprak olarak geri kazanımı mümkün toprakların bu yönde geri kazanılması konusu TR22 bölgesi çevre planının hedeflerindedir. Planlama bölgesi dâhilinde yer alan sulama alanları verimli tarım toprakları ve özel mahsul yetiştirilen tarım topraklarının korunması; yeteri düzeyde gübreleme, sulama ve diğer kentsel faaliyetler ile bağlantısının tamponlanması ile mümkün olacaktır.

Toprak kirliliğinden söz edebilmemiz için toprak varlığının olması gerekmektedir. Özellikle inşaat hafriyatı, kapalı besicilik tavuk çiftliği gibi alt sektör yapılarında zeminin beton ile kaplanması toprak varlığını azaltmaktadır. Bu faaliyetlere yönelik olarak zeminin toprakla bağlantısını taban olarak değil noktasal olarak kuran mimari çözümler geliştirilmelidir.

Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın 2015 yılında Balıkesir-Çanakkale (TR22 Bölgesi) için hazırladığı planda toprak kirliliği ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Bu bilgiler: "Toprak varlığı açısından koruma kullanma dengesi gözetilerek, toprak kirliliğinin önlenmesi için önlemler alınmıştır. Planlama bölgesine yönelik yürütülen plan yaklaşımlarında %30 ve üzerindeki eğimli alanlar mekânsal kullanım alanları açısından riskli alanlar olarak kabul edilmiştir. Zemin yapısına bağlı olarak kayalık zemin yapıları toprak zemin yapısına göre bu yönde daha güvenilir alanları oluştururken, toprak zemin yapıları yüksek yağış ihtimali göz önünde bulundurularak eğimin %30'a yaklaştığı alanlarda heyelanla birlikte kütle hareketlerine yer verebilmektedir. Topografik açıdan eğimli alanlar ve zemin yapısı açısından riskli alanlarda heyelan ve sel riski gibi doğal afetler göz önüne alınarak mekânsal kullanım açısından kullanılması riskli olan alanlar olarak belirlenmiştir. Mevcut yapılaşmış alanlarda benzer doğal afetler gözetilerek gerekli önlemler alınmalıdır. Topografik açıdan sakıncalı alanların belirlenmesi açısından meteorolojik verilere bağlı olarak değişken yağış rejimleri bu yönde dikkate alınması gereken hususlar olarak belirlenmiştir." şeklindedir.

### ***Erozyonun Önlenmesi***

Çanakkale ilinin toprak yapısını ve niteliğini bozacak kirlilik nedenleri ortadan kaldırılmalı, orman rehabilitasyonu ile orman varlığının güçlendirilmesi ve erozyonun önüne geçilmesi gerekmektedir. İl genelinde erozyonun önlenmesi çalışmaları, Orman Bölge Müdürlüğü tarafından belirlenmiş ağaçlandırma alanları dikkate alınarak yapılmaktadır. Tarım toprakları korunarak aşırı gübreleme gibi toprak niteliğinin azalması yönündeki faaliyetler takip edilmektedir. Özellikle akarsu kenarları ve denize yakın alanlarda toprak tutumunu sağlayacak alt ölçekli planlarda ağaçlandırma alanlarına yer verilmektedir.

## Ulaştırma Altyapısı

Güçlü bir ekonomi için yüksek kalitede altyapı ve hizmet sunumu hayati öneme sahiptir. Bir yörenin erişilebilirliğinin artırılması daha geniş bir işgücü pazarına erişim imkânı vermekte, tedarikçilere ve müşterilere daha hızlı ve ucuza ulaşılmasını sağlamakta, pazar alanını genişletmekte, arazi kullanımıyla ilgili kısıtları ortadan kaldırmaktadır. Bu durum işletmelerin ve hane halkının yer seçim kararlarını etkileyerek, istihdam ve yatırım açısından olumlu etkiler doğurabilmektedir (DPT, 2008).

Çanakkale; Edirne, Tekirdağ ve Balıkesir il sınırları ile çevrilidir. İl sınırlarına; Ege Denizinde Türkiye'nin en büyük adası olan Gökçeada ile Bozcaada ve Tavşan Adaları da girer. Marmara Bölgesi'nin güney kısmında yer alan Çanakkale; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi metropollere yakınlığı, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazi'nin iki yanında konumlanması ve bu iki kıta arasındaki transit geçiş yollarına sahip olması nedeni ile önemli bir coğrafi konuma sahiptir.

Çanakkale sahip olduğu ulaşım altyapısı ve son yıllarda hız kazanan karayolu, havayolu ve denizyolu yatırımları sayesinde lojistik açıdan yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır. Çanakkale Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan stratejik noktalardan biri olan Çanakkale Boğazi'na sahip olması, küresel mal ve hizmet hareket rotaları açısından Doğu-Batı, Kuzey-Güney geçiş koridoru üzerinde bulunması ve sahip olduğu deniz ulaşımı üstünlüğü sayesinde lojistik açıdan önemli avantajlara sahiptir.

## Karayolu Ulaşımı

Çanakkale, Türkiye şartlarına göre orta derecede bir engebeye sahiptir. En yüksek noktalar yaklaşık 1500 metreyi geçmemekte ve dağlık bölgeler oldukça sık bir vejetasyonla kaplıdır. Bu bölgeler Doğu Karadeniz bölgesinde olduğu kadar, bazen ulaşımı dahi imkânsız kılacak sıklıkta değildir. Bu kapsamda yol şebekesi ve ulaşım imkânları bakımından çevresi ile elverişli koşulları bulunmaktadır.

2020 yılı itibariyle Çanakkale'nin 1.064 km olan toplam karayolu uzunluğunun 561 km'si il yolu, 503 km'si ise devlet yoludur. Bu yol ağının üstyapısının 421 km'si Bitümlü Sıcak Kaplamalı, 637 km'si Sathi Kaplamalı ve 6 km'si diğer yollardır.





Çanakkale'den İstanbul, İzmir ve Bursa gibi metropollere ulaşım bölünmüş yollar ile sağlanmaktadır.

### ***Erişime Kontrollü Karayolları (Otoyol)***

TR22 bölgesi içinde mevcut otoyol düzenlemeleri iki farklı aksta Balıkesir ve Çanakkale il sınırları içinde yer almaktadır. Bunlardan ilki Balıkesir'i, İzmir'e bağlayan Gebze Orhangazi İzmir Otoyolu, diğeri ise Edirne İzmir arasında düzenlenmiş olan otoyoldur.

- Gebze Orhangazi İzmir Otoyolu: TR22 bölgesi içerisinde Susurluk, Balıkesir Merkez İlçe, Savaştepe ve İvrindi İlçe sınırlarının kuzey doğusundan geçerek bölgenin İzmir, Bursa ve Manisa illeri için önemli karayolu bağlantısını oluşturmaktadır.
- Edirne İzmir Otoyolu: Bu karayolu bağlantısı; Edirne, Tekirdağ İlleri ile olan karayolu bağlantısı Çanakkale Boğazı köprü geçişi ile Planlama Bölgesi içerisinde Lapseki, Çan, Yenice, Balya ilçe sınırlarından geçerek Balıkesir Merkez İlçe sınırları içerisinde geçen Gebze Orhangazi İzmir Otoyolu'na bağlanan karayolu ulaşımını kapsamaktadır.



### ***Birinci Derece Yollar***

TR22 bölgesi içerisinde yer alan mevcut 1.derece karayolu bağlantılarına (E90 - E87 - D550 - D230 - D555 - D210 - D565 - D573 karayolları) ek olarak çevre düzeni planı (Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın 2015 yılında Balıkesir-Çanakkale için hazırladığı) kapsamında önerilmiş bu kademedeki karayolu bağlantıları ile geliştirilmesi düşünülen karayolu ulaşım bağlantılarını kapsamaktadır.

Bu kapsamda Çevre Düzeni Planı ile önerilmiş 1.Derece Karayolları;

- Bandırma İlçe Merkezinin D565 karayolu bağlantısını sağlayan 1.derece karayolu ile yine aynı ilçenin kuzeydoğusunda yer alan dut limanı bağlantısını sağlayan 1.derece karayolu bağlantısı,
- Bandırma İlçe Merkezinin güneyinden ve Bezirci, Çarikköy, Doğanpınar, Doğruca, Akçapınar köy sınırlarından geçerek D565 ve E90 yollarına bağlanan 1.derece karayolu bağlantısı,
- Göbel yerleşim merkezinin D565 karayoluna bağlanmasını sağlayan 1.derece karayolu bağlantısı,
- Balıkesir kuzeybatısında D565 karayolu bağlantılı 1.derece karayolu bağlantısı,
- Edremit Bandırma ilçe merkezlerini birbirine bağlayan görsel peyzaj nitelikli 2.derece karayolu bağlantısı,
- Gökçeada ve Bozcaada ada içi kısmi 1. derece karayolu ulaşım bağlantısı,
- E90 karayolu bağlantılı Gönen İlçe sınırının bittiği kısımdan sahil boyunca Karabiga yerleşim merkezine ulaşarak Lâpseki İlçe sınırlarına girmeden aynı yol ile (E90) kesişen ve Lapseki ile bağlantılı 1 derece yolları kapsamaktadır.

### ***İkinci Derece Yollar***

Bölgenin içindeki illerde var olan, şehirlerarası bağlantı sağlayan karayolları ve il içi yollar planda 1. derece yollar ve 2. derece yollar olarak gösterilmiş, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından önerilen yol bağlantıları ve yeni güzergâhlar ve güzergâh değişiklikleri de plan kararına dönüştürülmüştür. Karayollarına ilişkin sınıflama yapılırken, geçmişte karayolu niteliğine sahip olan zaman içinde kent içi yola dönüşen ya da ilçe merkezi ile bazı mahalleler arasında erişimi sağlayan ve alternatifi de bulunan yollar, diğer yollar olarak değerlendirilmiştir.

### ***Üçüncü Derece Yollar***

Kırsal yerleşmelere erişimi sağlayan yollar üçüncü derece yollar olarak değerlendirilmiştir.

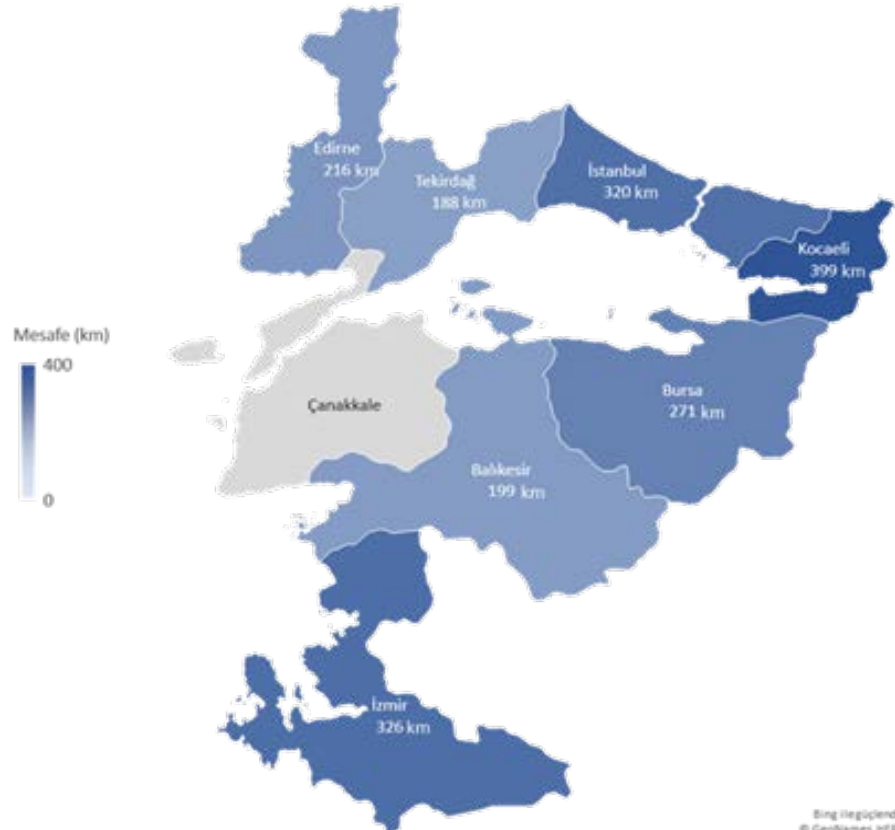


- HİZMETE AÇIK OTOYOLLAR
- YİD MODELİ İLE YAPIMI DEVAM EDEN OTOYOLLAR
- YİD MODELİ İLE HİZMETE AÇILAN OTOYOLLAR
- YİD (YAP-İŞLET-DEVRET)

### Yapımı Devam Eden Yollar

Çanakkale'den metropol kentlere ulaşım süresinin kılmasını sağlayacak altyapı projeleri devam etmektedir. Kuzey Marmara Otoyoluna bağlı Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu Projesi (Çanakkale 1915 Köprüsü dahil), Çanakkale'yi İstanbul-Bursa-İzmir Otoyolu'nun oluşturduğu koridora etkin bir şekilde bağlayabilecek ve Asya ile Avrupa kıtaları arasındaki trafik İstanbul ile beraber Çanakkale'den de akabilecektir.

### Çevre İller ile Karayolu Ulaşımı



### **Çanakkale- İstanbul Ulaşımı**

Çanakkale'den İstanbul'a ulaşım karayolu ve havayolu ile sağlanmaktadır. Çanakkale-İstanbul arası karayolu ile 320 km olup, havayolu ile ulaşım yaklaşık 50 dakika sürmektedir.

Asya ile Avrupa'yı birbirine karayolu ile bir kez daha bağlayacak olan Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyol Projesi tamamlandıktan sonra Çanakkale-İstanbul arası ulaşım süresi kısılacaktır.

### **Çanakkale- İzmir Ulaşımı**

Çanakkale'den İzmir'e ulaşım karayolu ile sağlanmakta olup iki il arasındaki uzaklık 326 km'dir. Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir ve Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyol Projeleri sayesinde ulaşımın hem mesafe hem de süre bakımından kısılması beklenmektedir.

### **Çanakkale- Bursa Ulaşımı**

Çanakkale'den Bursa'ya ulaşım karayolu ile sağlanmakta olup iki il arasındaki uzaklık 271 km'dir.

### **Çanakkale- Balıkesir Ulaşımı**

Çanakkale'den ilin doğu sınırı komşusu olan Balıkesir'e ulaşım 199 km'lik karayolu ile sağlanmaktadır.

Diğer birkaç şehire ise:

- Çanakkale-Tekirdağ: 188 km
- Çanakkale- Edirne: 216 km
- Çanakkale- Kocaeli: 399 km
- Çanakkale-Ankara: 666 km
- Çanakkale-Antalya: 700 km

### **Havayolu Ulaşımı**

Kruvaziyer sefer rotaları; limanlarda ve yakınlarında sunulan hizmetler, yolcuların memnun kalacakları çevre gezileri, yeterli ve uygun hava yolu ulaşım ve imkanları gibi birçok farklı konu ve seçeneklerden etkilenmektedir (Marti, 2004: 199-211). Bu kapsamda planlama bölgesinin havayolu ulaşımı ve havayolu altyapısı önemlidir.

TR22 bölgesinde; Balıkesir Merkez Havaalanı, Bandırma Askeri Havaalanı, Gökçeada Havaalanı, Çanakkale Havaalanı ve Edremit Körfez Havaalanı yer almaktadır. Bunlardan Çanakkale il sınırları içerisinde yer alanlar: Gökçeada Havaalanı ve Çanakkale Havaalanı'dır.

### ***Çanakkale Havalimanı***

1995 yılında hizmete açılan Çanakkale Havalimanı, günümüzde ulusal ve uluslararası trafiğe hizmet vermektedir. 2008 yılında yeni terminal ve yeni apron inşası ile genişletilmiş ve gerek yolcu hizmetleri gerekse uçaklara verilen hizmetler için daha verimli hale getirilmiştir. 26 Temmuz 2010`da yapımına başlanılan ARFF Binası inşaatı tamamlanmış ve 2011 Temmuz ayında teslim alınmış ve hizmete verilmiştir. 14.12.2012 tarihinde yer teslimi yapılan “Çanakkale Havalimanı Pist Uzatılması, Genişletilmesi ile PAT Sahaları Bakım ve Onarımı” inşaatı tamamlanmış olup; 01.03.2014 tarihinden itibaren uçuş trafiğine açılmıştır.

Şehir merkezine 5 km mesafede hizmet veren Çanakkale Havalimanı'nda 2350x45 m ebadında pist, 5 adet uçak park yeri olan 2 apron, 2.000.000 yolcu/yıl kapasiteli 11.400 m<sup>2</sup> yeni bir terminal binası, 196 araç kapasiteli otopark ve 2 adet taksiyolu bulunmaktadır.

- Çanakkale Havalimanı'ndan dış hatlara da sefer yapılabilmekte olup hava hudut kapısıdır.
- Engelsiz Havalimanı olarak hizmet vermektedir.
- Havalimanı “Yeşil Kuruluş” sertifikasına sahiptir.
- Havalimanı uçakların güvenli bir şekilde iniş kalkış yapmalarını sağlayacak son teknolojiye sahip hava seyrüsefer yardımcı cihazlarıyla donatılmıştır.
- Havalimanına 2017 yılı içerisinde yeni bir iç ve dış hatlar terminal binası, kule, apron ve bağlantı taksiyolu yapımı tamamlanmıştır.
- 2003-2019 yılları arasında 179.876.922 TL yatırım gerçekleştirilmiştir.

### ***Gökçeada Havalimanı***

Gökçeada Havalimanı insani yardım amaçlı olarak inşa edilerek 2010 yılında hizmete girmiş olup; şehir merkezine 2,5 km uzaklıktadır. Havalimanı'nda 2040x45 m ebadında pist, 450.000 yolcu/yıl kapasiteli 1.200 m<sup>2</sup> terminal binası, 3 adet park yeri olan apron ile taksiyolu, 50 araçlık otopark bulunmaktadır.

- Havalimanı uçakların güvenli bir şekilde iniş kalkış yapmalarını sağlayacak son teknolojiye sahip hava seyrüsefer yardımcı cihazlarıyla donatılmıştır.
- 2003-2019 yılları arasında 91.456.846 TL yatırım gerçekleştirilmiştir.

### ***Havayolu Ulaşımı ile İlgili Stratejiler ve Planlar***

Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda bölgenin havaalanları ile ilgili stratejiler yer almaktadır. TR22 bölgesi içerisinde yer alan havayolu ulaşımının geliştirilmesi ve desteklenmesi; mevcut havaalanlarının (Balıkesir Merkez Havaalanı, Bandırma Askeri Havaalanı, Gökçeada Havaalanı, Çanakkale Havaalanı, Edremit Körfez Havaalanı),

yalnız askeri amaçlı kullanılan havaalanlarının yarı sivil hale getirilmesi ve mevcut havaalanlarının ulusal ve uluslararası yolcu ve yük kapasitesine uygun uçuş sayısı ve uçuş kapasitesinin öngörülmesi şeklinde stratejik kararları içermektedir. Çevre Düzeni Planı kapsamında bölge için önerilmiş havayolu ulaşımında Lâpseki ilçesinde bir adet yeni havaalanı öngörüsünde bulunulmuştur. Bu havaalanı ile ilgili yatırım kararları ve mekânsal kullanım alanı, plan döneminde ilgili kurum ve kuruluşların öngörüsüyle belirleneceği belirtilmektedir.

## **Denizyolu Ulaşımı**

Çanakkale sahip olduğu coğrafi konum itibariyle deniz ulaşımı kullanım oranının yüksek olduğu bir ildir. Sahip olunan Çanakkale Boğazı ulusal ve uluslararası gemi taşımacılığında büyük öneme sahiptir. İlde bulunan iskele ve limanlar aracılığıyla yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır.

Yapılan çevre planlarında deniz ulaşımının geliştirilmesi için mevcut liman ve liman geri sahaları korunmuş, öncelikli olarak bu alanların mevcut alanlarında geliştirilmesi öngörülmüştür. Deniz ulaşımını destekler kararların geliştirilmesi ve bölgede gerçekleştirilecek yaklaşımlar için plan kapsamında noktasal deniz ulaşımı bağlantı noktaları belirlenmiştir. Bu kapsamda deniz ulaşımı için belirlenen noktasal bağlantı noktaları; Akçay, Burhaniye, Ayvalık Adaları, Ayvalık, Küçükköy, Geyikli, Bozcaada, Kepez, Çanakkale Merkez, Eceabat, Gelibolu, Lâpseki, Gelibolu Tarihi Yarımadası, Gökçeada, Avşa, Marmara Adası, Saraylar ve Bandırma yerleşimlerini kapsamaktadır.

Çanakkale'de Çanakkale Merkez-Kilitbahir, Çanakkale Merkez-Eceabat, Lapseki-Gelibolu, Çardak Gelibolu arasında günlük deniz yolu ulaşım seferleri yoğun bir şekilde yapılmaktadır. Gökçeada ve Bozcaada için günün belirli saatlerinde ulaşım seferleri yapılmaktadır. Ayrıca yaz aylarında Bozcaada ve Gökçeada'ya Çanakkale'den Deniz otobüsü seferleri de yapılmaktadır. Denizyolu ulaşımı 2006 yılında yolcu, araç ve yük taşımacılığı hizmetini devir alan GESTAŞ tarafından gerçekleştirilmektedir.

Çanakkale Kepez Limanı ve Karabiga Belediye Limanı'nda yükleme ve boşaltma hizmetleri verilmektedir.

### **Çanakkale Kepez Limanı**

- Toplamda 428 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip iki iskele ve bir rıhtımdan oluşmaktadır.
- Her çeşit dökme yük ve genel kargo elleçleme hizmeti verilmektedir.

### **Karabiga Belediye Limanı**

Karabiga Belediye Limanı'ndan Tekirdağ'a günlük feribot seferleri aracılığıyla yük taşımacılığı yapılabilirken limanda yükleme-boşaltma faaliyetleri de gerçekleştirilmektedir.

### **Özel Limanlar**

Çanakkale'de İÇDAŞ 1, İÇDAŞ 2 ve Akçansa olmak üzere 3 özel liman bulunmaktadır.

### **İÇDAŞ Limanları**

- 1655 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip İÇDAŞ 1 Limanı iki iskele ve bir rıhtımdan oluşmaktadır. Ebatlarına göre aynı anda 12 ila 20 gemi yanaştırma kapasitesine sahiptir.
- 624 metre yanaşma yeri uzunluğuna sahip İÇDAŞ 2 Limanı tek iskeleye sahiptir.
- Liman hizmetleri kapsamında genel kargo elleçleme, konteyner elleçleme, sıvı yük elleçleme, depolama hizmetleri, pilotaj hizmetleri ve atık alım hizmetleri bulunmaktadır.

### **Akçansa Limanı**

- Rıhtım-iskele uzunluğu 620 m olan limanda her çeşit dökme yük ve genel kargo elleçlenmektedir.

### **Demiryolu Ulaşımı**

Çanakkale il sınırları içerisinde mevcutta aktif demiryolu ulaşımı bulunmamaktadır. TR22 bölgesi içerisinde geliştirilmesi düşünülen demiryolu bağlantıları; başta Devlet Demiryolları tarafından yatırım programına alınmış Bursa - İzmir Yüksek Hızlı tren hattı, aynı hat ile bağlantılı Bandırma - Balıkesir hattı ve Bandırma - Ayazma - Osmaniye Yüksek Hızlı hattı oluşturmaktadır. Plan kapsamında bu hatlara paralel diğer demiryoluna ilişkin yaklaşımlar stratejik kararlar çevre planı kapsamında değerlendirilmiş olup ilgili kurum tarafından bölgeye yönelik yeni yatırım kararlarında yüksek hızlı tren hatlarına paralel yük ve yolcu taşınmasını amaçlayan demiryolu hattı planda gösterilmediği halde plan kapsamındaki stratejik kararlar dâhilindedir. Demiryoluna ilişkin bölgeye yönelik ilgili kurum tarafından yapılacak yatırımlarda demiryolu bağlantı noktaları önerilmiş olup bu noktalar ile ilgili yatırımlar kurum onayına bırakılmıştır. Demiryolu yatırımlarına ilişkin stratejik bağlantı noktaları Çanakkale sınırları için şu şekildedir:

Gerçekleşme oranına bağlı olarak önemli sanayi ve lojistik merkez alanları ile yerleşim odaklı olarak Çanakkale İl Merkezi, Gelibolu, Karabiga, Biga, Balıklıçeşme, Çan ve Bolayır'dır.

Demiryolu projesiyle ilgili 2019 yılı eylül ayında yapılan açıklamada; GMKA tarafından hazırlanan Bandırma-İzmir, Bandırma-Bursa-Bilecik hızlı tren projesi ve Bandırma-Çanakkale-Tekirdağ demiryolu projesi için çalışmaların sürdüğü belirtilmektedir. Projeler tamamlandığında Bandırma-Bursa arasınının 30, Bandırma-İzmir arasınının 90, Bandırma-Tekirdağ arasınının 240 dakikaya ineceği tahmin edilmektedir. Egeyi, Bandırma ve Tekirdağ Limanları ile Avrupa kıtasına bağlayacak olan proje; yük ve yolcu taşıma hattı olarak hizmet verecek. Bursa bağlantısı ile de Ankara-İstanbul hattına bağlanacak olan 215 km uzunluğundaki projenin tamamlanmasıyla, sanayisi gelişmiş bir olan Bursa ile Bandırma arasındaki ulaşımın demiryolu ile de sağlanması planlanmaktadır.

Bandırma-Çanakkale arasında ise yolcu ve yük taşımacılığına hizmet verecek olan demiryolu projesi Bandırma'dan başlayarak; Bandırma OSB, Gönen Deri İhtisas ve Karma Organize Sanayi Bölgeleri'ni kapsayacak şekilde, Biga ve Karabiga güzergahları üzerinden Çanakkale'ye ve oradan Tekirdağ'a ulaşacaktır.

## Ekonomik Yapı

Bir ülkedeki nüfusun üretici durumda bulunan yani iktisadi faaliyete katılan kısmı o ülkenin işgücüdür. Genellikle 14 yaşından yukarı ve 65 yaşını aşmayan, kazanç getirici bir işte çalışanların toplamını ifade etmektedir.

İllerin ekonomik göstergeleri için de iş gücü önemli bir göstergedir.

Çanakkale'nin işgücü potansiyelini incelediğinde; çalışkan, genç ve dinamik nüfusa sahip olması, ara ve teknik eleman ihtiyacını karşılayan işgücü potansiyelinin bulunması, mesleki eğitim kursları, işbaşı eğitim programları ve girişimcilik eğitim programlarının yaygınlığı ve nitelikli personel için Çanakkale'nin ilgi çekici olması başlıca avantajları arasında yer almaktadır.

## Temel Ekonomik Göstergeler

2018 yılında kişi başına gayrisafi yurt içi hasıla (GSYH) TR22 bölgesinde 40.035 TL olarak gerçekleşmiştir. Bu değer Türkiye ortalaması olan 45.750 TL'nin altındadır. Çanakkale'de ise kişi başına GSYH değeri 45.809 TL ile Türkiye ortalamasının üzerindedir (TÜİK, 2020).

Çanakkale'nin 2018 yılı bitkisel üretim değeri 3.326.007 TL, canlı hayvanlar değeri 2.040.519 TL'dir. Ekonomik göstergede önemli bir değer ise ihracat ve ithalat verileridir. 2019 yılına ait toplam ihracat ve ithalat değerleri tabloda verilmiştir (TÜİK, 2020).

	Türkiye	Çanakkale
Toplam ihracat (bin \$)	180.848.602	169.804
Toplam ithalat (bin \$)	210.344.346	66.273

İşgücü, işsizlik ve istihdam konularına ait il bazında en güncel veri 2013 yılına aittir. İşgücünün önemli bir göstergesi olan işgücüne katılma oranı, 2013 hane halkı işgücü araştırması yıllık sonuçlarına göre Türkiye genelinde yüzde 50,8'dir. TR22 Bölgesi'nde ise bu oran Çanakkale'de %47,9 ve Balıkesir'de %47,2'dir. Aynı yıla ait istihdam verilerini incelediğinde ise Türkiye'de %45,9 iken; Çanakkale ili bu orana %45,0 ile çok yakındır. 2013 yılı işsizlik oranı ise Çanakkale'de %6,1'dir (TÜİK, 2020).

İl adı	İşgücüne katılma oranı (%)	İşsizlik oranı (%)	İstihdam oranı (%)
Balıkesir	47,2	6,0	44,4
Çanakkale	47,9	6,1	45,0
Türkiye	50,8	-	45,9

### Öne Çıkan Sektörler

Çanakkale, Türkiye'nin Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine (TÜİK, 2011) göre 14. Sırada yer almaktadır. Tarım sektörünün GSKD içindeki payı ülke ortalamasının belirgin şekilde üzerinde iken sanayi sektöründeki payı ülke ortalamalarının altındadır. Bunun temel nedeni olarak Çanakkale'de turizmin ve tarımın ön planda olmasını gösterebiliriz. Ayrıca Çanakkale bu iki ekonomik faaliyetle sanayileşmenin yarattığı hava kirliliği gibi durumların yaşanmadığı bölgelerdendir.

Çanakkale şehrinin ekonomisinde turizm, ticaret ve tarım ön planda olup son yıllarda tarıma dayalı sanayi kolları da gelişme göstermekte ve buna bağlı olarak ekonomide sanayinin payı artmaktadır. Bunun dışında Çanakkale'de hayvancılık, madencilik gibi diğerlerine göre daha az yönelim olan kollarında iş faaliyetleri de sürdürülmektedir.

### Tarım ve Hayvancılık

TR22 Bölgesi, Türkiye'nin tarımsal üretimde öne çıkan bölgelerinden birisidir. Bölge, temel faaliyet alanı tarım olan kırsal nüfusun fazla olduğu ve çalışan nüfusun önemli bir kısmının tarım sektöründe istihdam edildiği bölgelerden biridir. Son yıllarda tarım sektörünün GSKD içindeki payı bölgede artarken ülkede azalmaktadır.

Tarım sektörü, gayri safi yurtiçi hasıla içinde aldığı pay, istihdama olan etkisi, bitkisel üretimdeki öncülüğü, markalaşmış ürünleri ve ürettiği katma değer ile Çanakkale'nin öncelikli sektörleri arasındadır. Çanakkale geniş yelpazeli tarımsal ürün varlığı ile kişi başı bitkisel üretimde ülke genelinde iller arası sıralamada 4. sırada yer almaktadır.

	Türkiye	Çanakkale
Bitkisel üretim değeri (bin TL)	159.142.178	3.326.007
Canlı hayvanlar değeri (bin TL)	146.184.051	2.040.519



Çanakkale’de 2019 yılında işlenebilir arazinin ürün ve kullanım alanına göre dağılımını incelediğinde; işlenebilir arazinin %76,22’si tarla arazisi (nadas dahil), %6,31’i sebze arazisi (örtüaltı dahil), %6,26’sı meyve arazisi, %1,39’u bağ arazisi ve %9,82’si zeytinliklerden oluşmaktadır.

İşlenebilir Arazi Dağılımı	Alanı (ha)	Payı (%)
Tarla Arazisi (Nadas Dahil)	252.747	76,22
Sebze Arazisi (Örtüaltı Dahil)	20.942	6,31
Meyve Arazisi	20.754	6,26
Bağ Arazisi	4.617	1,39
Zeytin Arazisi	32.573	9,82
<b>TOPLAM</b>	<b>331.633</b>	<b>100,00</b>

Çanakkale, ülke ortalaması üzerinde sulanabilir araziye sahiptir. Devlet Su İşleri Etüt Sonuçlarına göre; Çanakkale İlindeki 331.633 hektar tarım arazisinin 113.258 hektarı (%34) sulamaya elverişlidir. İlde sulama amaçlı olarak kamu kurumları tarafından yaptırılan 8 baraj, 58 gölet, 25 bent-kaynak, 9 derin-keson kuyu bulunmaktadır. Bu yapılardan toplam 80.123 hektar alan sulanmakta olup 36.669 üretici faydalanmaktadır. İldeki tarımsal sulamada kullanılan 8 barajın su depolama hacmi 501.330 hm<sup>3</sup>, 58 göletin 174,249 hm<sup>3</sup> olmak üzere toplam 665,579 hm<sup>3</sup> su depolama hacimleri bulunmaktadır. Çanakkale’de özellikle sebze ve meyve üretimi başta olmak üzere tarımsal üretimde basınçlı sulama sistemleri yaygın şekilde kullanılmaktadır. Çanakkale’de meyve ve sebze üretimi için kullanılan tarım alanlarının toplam tarım alanları içinde aldığı pay Türkiye ortalamasının üzerindedir.

Çanakkale, sahip olduğu ekolojik özellikleri itibari ile çok çeşitli meyve ve sebzelerin yetiştiği bir ildir. Elverişli iklim ve toprak yapısına sahiptir. Meyve üretimi içerisindeki en yüksek üretim miktarı; 167.951 ton ile zeytin (yağlık, sofralık), 120.553 ton ile şeftali (nektarin, diğer), 102.936 ton ile elmaya aittir. İlde üretimi yoğun olarak yapılan diğer meyveler; üzüm, kiraz, armut, erik, badem gibi ürünlerdir. Çanakkale’nin meyve üretiminde önemli yere sahip Bayramiç Beyazı ve Bayramiç Elmasının aroma, tat ve lezzet ile ilgili kalite değerleri coğrafi işaret ile tescillenmiştir.

Sebze üretiminde en yüksek üretim miktarı 559.628 ton ile domates (sofralık, salçalık) ve 203.488 ton ile bibere (salçalık, sivri, çarliston, dolmalık) aittir. İlde üretimi yoğun olarak yapılan diğer sebzeler fasulye, lahana, patlıcan, hıyar ve marul gibi ürünlerdir.

Organik tarım faaliyetleri için elverişli koşullar sunan, organik tarım uygulamaları her geçen gün yaygınlaşan Çanakkale; yakın gelecekte ülkemizin organik tarım üssü olma yolunda ilerlemektedir (canakkale.tarimorman.gov.tr).

Organik tarım faaliyetleri kapsamında zeytin, yonca, mısır (silajlık), üzüm (sofralık), yulaf, badem, mısır, ceviz ve biber gibi çeşitli ürünler üretilmektedir. Çanakkale’de organik bitkisel üretim alanında öne çıkan ilçeler Gökçeada, Ayvacık, Ezine, Eceabat, Merkez ve Bozcaada’dır.

Çanakkale’de organik tarım faaliyetlerinin yanı sıra organik hayvancılık faaliyetleri de yürütülmektedir. Gökçeada organik küçükbaş ve büyükbaş hayvancılık faaliyetleri ile organik arıcılık faaliyetlerinde; Ayvacık organik büyükbaş hayvancılık faaliyetlerinde, Ezine organik arıcılık faaliyetlerinde öne çıkmaktadır.

Çanakkale, Türkiye’de iyi tarım uygulamaları üretim alanı bakımından ilk 10 il içerisinde yer almaktadır. İyi tarım uygulamaları kapsamında zeytin, şeftali, elma, domates, nektarin, üzüm, kiraz gibi toplamda 20’nin üzerinde ürün yetiştirilmektedir. İlde iyi tarım uygulamaları alanında öne çıkan ilçeler Ezine, Merkez, Eceabat, Ayvacık, Bayramiç ve Lapseki’dir.

Süt ve süt ürünleri ile zeytin ve zeytinyağı başta olmak üzere gıda alanında üretim yapan tesisleri bir araya getirmesi planlanan yaklaşık 136 hektar büyüklüğündeki Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, tüzel kişiliğini kazanmış olup yatırımcılara avantajlı yatırım ortamı sunmaktadır. Tarıma dayalı sanayinin ihtiyaç duyduğu birçok tarımsal ürün Çanakkale’nin geniş ve verimli topraklarında yetiştirilmekte olup il tarıma dayalı sanayi yatırımları için önemli fırsatlar sunmaktadır.

Çanakkale ilinde 2019 yılı sonunda; 715.549 küçükbaş, 216.833 büyükbaş, 3.028 tek tırnaklı, 6.320.714 kanatlı hayvan ve 82.864 arılı kovan bulunmaktadır. İlde yıl içinde toplam 577.279 ton süt, 8.341 ton et ve 1.897 ton bal üretilmiştir.

### **Sanayi**

TR22 Bölgesi’nde sanayi siciline kayıtlı 1.416 işletme bulunmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi, 2013). Bu işletmelerin yüzde 76’sı Balıkesir’de, yüzde 24’ü Çanakkale’dedir. Balıkesir, ulaşım olanaklarının görece iyi olması sebebiyle sanayide Çanakkale’ye oranla daha çok gelişmiştir. Çanakkale ise tarihi özellikleri olan bir alanda bulunmasının da etkisiyle, sanayinin hızla geliştiği Marmara Bölgesi ile paralel gelişme gösterememiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 1/100.000 Ölçekli Balıkesir Çanakkale Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2012).

Çanakkale; İstanbul, Bursa, İzmir gibi metropollere yakınlığı, gelişmekte olan ulaşım altyapısı, AR-GE çalışmalarının gerçekleştirilebileceği teknopark gibi merkezlere sahip olması, üniversite-sanayi işbirliğini mümkün kılacak eğitim altyapısı ve işletmelere önemli avantajlar sunan bölgesel teşvik ve destek unsurları ile çevre dostu yatırımlara önemli fırsatlar sunmaktadır.

İstanbul, Çanakkale'nin hem alışıta hem de satışıta en büyük ticaret partneri olan ildir. Ticari ilişkilerin yüksek olduğu diğer iller İzmir, Bursa, Balıkesir ve Ankara olarak sıralanmaktadır. Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım ağları üzerinde bulunan Çanakkale; gelişen karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşım altyapısıyla ilin sanayi gelişimleri için önem arz etmektedir. Yapım aşamasında olan 1915 Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanmasıyla beraber Çanakkale; İstanbul, İzmir ve Bursa gibi başlıca finans ve üretim merkezlerine çok daha yakın olacaktır.

İl her türlü sanayi yatırımının ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücünü barındırmaktadır. Çanakkale'de sanayi işletmelerinin %70'i mikro ölçekli, %24'ü küçük ölçekli, %4'ü orta ölçekli ve %2'si büyük ölçekli işletmelerden oluşmaktadır. Çanakkale'de bir tanesi Çanakkale Merkez diğeri Biga ilçesinde olmak üzere iki adet Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ve Ezine Gıda İhtisas OSB bulunmaktadır. Biga'da 2 adet, Merkez, Çan, Gelibolu, Gökçeada ve Lapseki ilçelerinde 1'er adet olmak üzere toplam 7 adet küçük sanayi sitesi bulunmakta olup Ezine'de yeni kurulması planlanan bir sanayi sitesine ilişkin süreç devam etmektedir.

Tarım sektörü; istihdama olan etkisi, bitkisel üretimdeki öncülüğü, markalaşmış ürünleri ve ürettiği katma değer ile Çanakkale'nin öncelikli sektörleri arasında yer almaktadır. Tarıma dayalı sanayinin ihtiyaç duyduğu birçok tarımsal ürün Çanakkale'nin verimli ve geniş topraklarında yetiştirilmektedir. Sahip olduğu bu ürün çeşitliliği ile Çanakkale, tarıma dayalı sanayi alanında yatırımcılara birçok fırsat sunmakta ve bu durum gıda sanayi yatırımlarının Çanakkale'de yoğunlaşmasını sağlamaktadır. Gıda ürünlerinin imalatı Çanakkale'de en çok katma değer elde edilen sektörler arasında yer almakta olup çalışan kişi sayısı açısından da il genelinde öne çıkan sektörlerden biridir.

Çanakkale Türkiye'de endüstriyel üretimde çeşitlilik bakımından öne çıkan iller arasında yer almaktadır. Çanakkale'deki sanayi işletmeleri yüksek standartlarda, nitelikli üretim yapan işletmelerdir. Sanayi Sicil Sistemi 2016 yılı verilerine göre Çanakkale'de çeşitli sanayi kollarında üretim yapan 700'den fazla işletme bulunmakta olup bu işletmelerin imalat alanları ağırlıklı olarak gıda ürünleri, mobilya, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri, metalik olmayan ürünler ve fabrikasyon metal ürünleri şeklindedir. Sanayide diğer ilçelere oranla daha çok gelişme göstermiş olan Biga, TOBB Sanayi Veri tabanına göre işletme sayısı en fazla olan ilçedir.

Çanakkale'de en çok katma değer üretilen sektörler ana metal sanayii, diğer metalik olmayan mineral ürünler ve gıdadır. İmalat verilerini incelediğinde, imalatta toplam istihdamının yüzde 65'ini gıda ürünleri, diğer metalik olmayan ürünler, ana metal sanayinde çalışanlar oluşturmaktadır.

Diğer metalik olmayan mineral ürünleri imalatı, Çanakkale’de en çok katma değer elde edilen sektörler arasında yer almakta olup çalışan kişi sayısı açısından da il genelinde öne çıkan sektörlerden biridir. Çanakkale, Türkiye geneli sektörel katma değerın %2’sini üretmektedir. Diğer metalik olmayan mineral ürünler kapsamında yer alan seramik ürünleri Çanakkale’nin en çok ihraç ettiği ürünler arasındadır. Bu kapsamda Çanakkale’nin ihracatta rekabetçi üstünlüğe sahip olduğu alanlar mineral ürünler, bitkisel ve hayvansal ürünler ve gıda ürünleridir.

Yüksek/ileri teknoloji kullanan veya yeni teknolojiler üretmeye yönelik çalışmalar yapan firmaların, üniversite veya enstitü ya da AR-GE merkezi imkanlarından yararlanarak teknoloji/yazılım üretip geliştirdikleri ve elde edilen ürünü ticari olarak kullanmak için faaliyette buldukları alanlar teknopark/teknokent olarak tanımlanmaktadır.

Çanakkale Teknoloji Geliştirme Bölgesi 2012 yılında kurulmuş olup 2014 yılında faaliyete geçmiştir. Çanakkale Teknopark, bünyesinde faaliyet gösteren firmalara çeşitli devlet desteklerinden yararlanma noktasında avantajlar sunmakta ve yeni girişimci firmalarını beklemektedir.

Çanakkale’de Kamu-Üniversite-Sanayi İşbirliğinin (KÜSİ) güçlendirilmesi ve il sanayisinin rekabet gücü yüksek, katma değerli, yenilikçi ürünler üretebilen yüksek teknoloji ağırlıklı ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturulması amacıyla kurulan KÜSİ Kurulu Çanakkale’de inovasyon ekosisteminin geliştirilmesine yönelik koordinasyon ve yönlendirme faaliyetleri yürütmektedir.

### ***Enerji Kaynakları***

Yenilenebilir enerji kaynakları bakımından öne çıkan Çanakkale; rüzgâr enerjisi, güneş enerjisi, jeotermal enerji ve biyogaz açısından güçlü bir potansiyele sahiptir. İl, rüzgâr ve güneş enerjisi yatırımlarına uygun bir coğrafyada bulunmakla birlikte, biyogaz yatırımları için yeterli miktarda ve kalori değeri yüksek tarımsal ve hayvansal atık kapasitesine sahiptir. Türkiye’de işletmedeki rüzgâr enerjisi santrallerinin (RES) yaklaşık %5’i Çanakkale’de yer almakta olup söz konusu RES’lerin toplam kurulu güç kapasitesi 316,5 MW’tır.

İnşa halindeki rüzgâr enerjisi yatırımlarının toplam kurulu güç kapasitesi 3 MW olup, bu değer inşa halinde bulunan RES’ler açısından Türkiye genelinin %0,37’sini teşkil etmektedir. Çanakkale iline kurulabilecek rüzgâr enerjisi santralleri için toplam alan 2.602,51 km<sup>2</sup>’dir. Toplam kurulabilecek güç kapasitesi 13.012,56 MW olarak tespit edilmiştir. Çanakkale, ekonomik RES yatırımları için gerekli görülen minimum değerler olan 50 metrede 7 m/s rüzgâr hızı ve %35 kapasite faktörü gibi kritik değerleri fazlasıyla karşılayacak bir fiziksel coğrafyaya sahiptir.

Çanakkale’de hayvansal, bitkisel ve kentsel organik atıklar iklim dostu, sürdürülebilir enerji teminine yönelik yatırımlar arasında yer alan biyogaz yatırımları için kaynak teşkil etmektedir.

Çanakkale ili, ilçeleri özelinde incelendiğinde Bayramiç 1.410 kWh/m<sup>2</sup> yıllık ortalama global radyasyon değeri ile ön plana çıkarken Bayramiç’i 1.408 kWh/m<sup>2</sup> ile Yenice ve 1.397 kWh/m<sup>2</sup> ile Çan takip etmektedir. Güneş enerjisi yatırımı için oldukça önemli olan güneşlenme faktörü bakımından Ezine, Ayvacık, Merkez, Eceabat ve Bayramiç ilçeleri il genelinde öne çıkan ilçeler arasında yer almaktadır.

Çanakkale ili jeotermal enerji kaynaklarının yüzey sıcaklık değerleri 23 – 96,2°C arasında değişmektedir. Ayvacık ilçesi Tuzla bölgesi jeotermal kaynakları 96,2°C yüzey ve 174°C kuyu dibi sıcaklığı ile Çanakkale ili sınırları içerisinde en yüksek sıcaklığa sahip jeotermal kaynaklardır.

Gün geçtikçe artan enerji ihtiyacının karşılanmasında önemli bir paya sahip olan yenilenebilir enerji sektöründe, teknolojik makine ve ekipman kullanımı önem taşımaktadır. Yenilenebilir enerji üretiminde öne çıkan Çanakkale, yenilenebilir enerji sektörüne yönelik makine ve ekipman yatırımları için avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Çanakkale’de yenilenebilir enerji üretimi için gerekli türbin, jeneratör ve kanat imalatı yatırımları için 5. Bölge teşvikleri uygulanmaktadır.

### ***Turizm Sektörü***

Çanakkale, Anadolu’yla, Avrupa’ya ve Akdeniz’le Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlayan iki geçit bölgesinden biridir. Bu özelliği nedeniyle oldukça zengin bir tarihi vardır. Coğrafi konumu yörede yaşayan topluluklara ekonomik ve askeri üstünlük sağlamış, onlar da uygarlık alanında çağdaşlarını geçmişlerdir. Ancak, bu durum, yöreyi çeşitli göç ve istila hareketlerinin hedefi yapmıştır. Değişik tarihlerde yerleşmek ya da yağmalamak amacıyla bölgeye gelenler olmuş, her iki durumda da belli kültür alışverişi yaşanmıştır. Ayrıca ticaret merkezi oluşu da çevre uygarlıklarıyla kültür alışverişini yoğunlaştırmıştır. Diğer taraftan 671 kilometrelik sahil bandı, ada konumundaki iki ilçesi, belli yerlerdeki termal kaynaklar ve zengin flora ve faunasıyla Kazdağları ilin en önemli turizm değerleridir. İlin sahip olduğu doğal ve kültürel değerler, ilde turizm sektörünü de geliştirmiş, ilin istihdamında önemi bir yer edinmiştir.

# Turizm Altyapısı Analizi

## Fiziki Altyapı

### Konaklama Altyapısı

Turizm tesislerine; bakanlık belgeli ve belediye belgeli olmak üzere iki farklı belge verilmektedir. Turizm tesisleri için yatırım aşamasında verilen ilk belge “Turizm Yatırım” belgesidir. Yönetmelikte belirtilmiş bazı tesisler için yatırım belgesi verilmesi, değerlendirme kurulunun kararına bağlıdır. Yatırım süresi sonunda ya da tesis tamamlandığında, “Turizm İşletmesi Belgesi” almak için başvuru yapılması gerekir. Başvuruda bulunulmamış ise, tesis mahallinde durum tespiti için denetim yapılır ve kanun gereği gereken işlem tesise uygulanır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü 2020 yılı mart ayı verilene göre; Çanakkale ilinde turizm işletme belgeli 78 tesis faaliyet göstermektedir. Bu işletmelerin yatak kapasitesi 7026 iken, turizm yatırım belgesi aşamasındaki 13 konaklama tesisinin kapasitesi ise 341 yataktır. İlde belediye belgeli 344 konaklama tesisi faaliyet gösterirken bu tesislerin yatak kapasitesi 16025 yataktır. İlde çevreye duyarlı işletme belgeli de 2 adet tesis bulunmaktadır.

Çanakkale (08.04.2020)	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
İşletme Belgeli	78	3.465	7.026
Yatırım Belgeli	13	341	779
Belediye Belgeli	344	6.808	16.025
Çevreye Duyarlı İşletme Belgeli	2	18	38
<b>Toplam</b>	<b>437</b>	<b>10 632</b>	<b>23 868</b>

Bu otel ve pansiyonlarda her bütçeye uygun barınma olanağı mevcuttur. Çevre iller yakınlığı ve il içi ulaşım ağının gelişmişliği nedeniyle turizm odaklarına gününbirlik ziyaret de yapılabilmektedir.

Çanakkale nitelikli tesis sayısını yıllar geçtikçe geliştiren bir ildir. 2010-2020 yılları arası tesis sayıları tabloda yer almaktadır. Tablo incelendiğinde 10 yıllık süreçte toplam tesis sayısının arttığı görülmektedir.

Yıllar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
İşletme Belgeli Tesis Sayısı	40	47	46	50	52	56	68	70	74	77	78
Yatırım Belgeli Tesis Sayısı	18	18	17	21	16	20	25	26	22	16	13
Belediye Belgeli Tesis Sayısı	341	341	344	344	343	343	343	297	290	340	344
<b>Toplam</b>	<b>399</b>	<b>406</b>	<b>407</b>	<b>415</b>	<b>411</b>	<b>419</b>	<b>436</b>	<b>393</b>	<b>386</b>	<b>433</b>	<b>435</b>

## **Yeme-İçme Altyapısı**

Gastronominin yüksek katma değerli etkisini turizm için önemli bir yere sahiptir. Yeme-içme sektörü, ülkemizde büyüyen sektörler arasında yer almaktadır. Turizm Restoran Yatırımcıları ve Gastronomi İşletmecileri Derneği (TURYİD) verilerine göre, Türkiye’de yeme-içme sektörünün büyüklüğü 6.5 milyar dolar olup, bunun 3.5 milyar dolarlık bölümü İstanbul’da bulunmaktadır. Türkiye ekonomisinin gelecekteki performansına bağlı olmakla beraber, tüketici gelirlerinin artmasına paralel olarak, dışarıda yeme-içme alışkanlıklarının daha yaygınlaşması beklenmektedir. Gelir düzeyindeki artışın yanında, artan iş yoğunluğu, çalışan kadın sayısındaki artış ve dışarıda yemek yemenin sosyalleşmeye araç olmasının, yeme-içme sektörünün büyümesini sağlayan faktörler olduğu söylenebilir (TURYİD, 2020).

Çanakkale mutfağının lezzetlerini il merkezinde ve ilçelerde bulunan yeme-içme tesislerinde bulmak mümkündür. İlde turizm sektörüne hizmet verebilme potansiyeli taşıyan ve hizmet veren birçok yeme-içme tesisi bulunmaktadır.

Kruvaziyer liman projesinin, Çanakkale Merkez ilçede mevcutta feribot iskelesi olarak kullanılan yere yapılması planlanmaktadır. Gemiler ile gelecek turistlere hitap edecek yakın çevredeki yeme-içme tesisi alt yapısı rapor kapsamında incelenmiştir.

Çanakkale sahilinde; balık restoranları, et restoranları, lokantalar, kebabçılar, ev yemekleri tesisleri, kafeler, pastaneler, fırınlar ve çay bahçeleri gibi farklı türlerde hizmet veren birçok tesis bulunmaktadır.

Çanakkale sahilinde, Çanakkale’nin tarihi ve herkes tarafından bilinen restoranları bulunmaktadır. Bu restoranların her kesime hitap edecek şekildedir. Çanakkale boğazında balık yemek isteyenler için sahilinde yer alan lüks balık restoranı bulunmaktadır. Sunum teknikleri ve menü çeşitliliği ile ziyaretçilere değişik lezzetler ve konfor sunabilecek niteliktedir.

Aynı sahil bandında yer alan; orta-lüks balık restoranları da mevcuttur. Küçük ve şirin restoranlar özellikle dekorasyonu ile samimi bir ortam sunmaktadır. Eski esnaf lokantaları görünümüne sahip, küçük ahşap masalar ve sandalyelerle döşenmiş; taze balık bulunabilecek tesislerdir.

Sahilde bulunan, feribot iskelesi civarında ve arka sokaklarda ekmek arası deniz ürünleri, balık, midye, kalamar vb. bulunan işletmeler de yer almaktadır. Çanakkale’nin taze deniz ürünlerinin tadı bu tesislerde de deneyimlenebilmektedir.

Çanakkale’de diğer tüm yeme-içme tesisleri olduğu gibi ev yemeği yapan işletmeler de bulunmaktadır. Bunlardan birçoğu Çanakkale feribot iskelesine yakın mesafelerde hizmet vermektedir. Bu tesislerde yemek çeşitliliği oldukça fazladır.

Çanakkale sahil boyunca her tarzda hitap eden çok çeşitli kafeteryalar bulunmaktadır. Belediyeye ait sosyal tesisleri ve çay bahçelerinden lüks kafeteryalara kadar her hizmet kolaylıkla bulunabilmektedir.

Çanakkale sahilinde ilin meşhur tatlısı Peynir Helvası'nın yenebileceği birçok tatlıcı ve pastane ile ulusal anlamda ün kazanmış tesisler de bulunmaktadır. İlde peynir helvası konusunda ün yapmış; Babalık, Hüsmenoğlu, Truva Süt Ürünleri, Kadir Usta gibi tesisler saat kulesi mevkii ve iskele meydanı civarında sıklıkla bulunmaktadır.

## Yöresel Yiyecekler

### **Çanakkale Mutfağı**

Çanakkale'nin, köklü kültürel tarihi mutfağında da yansıma bulmuştur. Köklü bir mutfak kültürüne sahip olan Çanakkale mutfağında birçok tarif bulunmaktadır. Bunlardan biri olan ovmaç çorbasıdır. Az malzemeyle soğan ve unla yapılan bir çorbadır. Ispanak çorbası ise domates, un, sarımsak, sirke ve soğan gibi malzemelerle yapılan, oldukça lezzetli bir çorbadır. Yöresel bazda özel bir öneme sahip olan tumbi ise göce, patlıcan, domates ve maydanoz gibi sebzelerle hazırlanan ve fırında piştikten sonra üzerine zeytinyağı dökülerek yenilen, köfteye benzer bir yemektir. Tumbi, şehrin mutfağında önemli bir yere sahiptir. Ispanakla yapılan bir diğer yemek ise çırpma adını taşımaktadır. Çırpma, ıspanak ve soğanın, un ve su ile karışmasıyla meydana gelen bir yemektir. Fırında pişen çırpma, lezzeti ile dikkat çekmektedir. Melki adlı mantardan yapılan melki yemeği ise salçalı yoğun sosuyla hazırlanan mantar, az malzemeyle hazırlanan, damaklara hitap eden bir lezzettir. Börülce köftesi ise yöreye özgü yemeklerden bir diğeridir. Şehre giden herkesin yemesi gerektiği yönünde tavsiyelerin bulunduğu köfte; baharat, domates, soğan ve unun tatlarıyla lezzetlenmektedir. Çeşitli yörelerde farklı tarzlarda yapılan patlıcan kapama ise bir de Çanakkale mutfağında da bulunan bir yemektir.

Çanakkale'de yerel halkın temel geçim kaynaklarından biri olan balıkçılık ve deniz ürünleri işlemeciliği bölgenin mutfağında geniş yer tutar. Buradaki balık çeşitliliğinin nedeni zıt yönlerde gerçekleşen yüzey ve dip akıntıları ile üreme-beslenme göçleridir. Tuzlu sardalya, lakerda, çiroz, balık ezmesi, marina hamsi ve midye dolma Çanakkale bölgesindeki başlıca tüketilen deniz ürünleridir. Özellikle bölgeden çıkarılan midyeler büyük boyutlu, etli ve lezzetli olması nedeniyle oldukça sevilmektedir. Midye dolma, yaz akşamları kurulan eksiksiz sofraların temel katılımcılarından. Bölgede midye dolmanın endüstriyel üretimi de yapılmaktadır.

Bozcaada Çavuş Üzüümü, Bayramiç Beyazı, Bayramiç Elması, Ezine Peyniri, Ezine İnek Peyniri ve Lapseki Şeftalisi Çanakkale'nin coğrafi işaretli ürün olarak tescil belgesi almış ürünlerdir.









## EK 2 - İYİ ÖRNEKLERİN İNCELENMESİ

## EK 2. İYİ ÖRNEKLERİN İNCELENMESİ

### Ulusal Kruvaziyer Liman Örnekleri Kuşadası Kruvaziyer Limanı

#### Konum Özellikleri

Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Aydın iline bağlı Kuşadası ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Kuşadası'nın ilçe merkezinde, Camikebir Mahallesi kıyısında konumlanmış durumdadır. Kuşadası, kumsallara sahip zengin doğal güzellikleri ile tarihi ve kültürel zenginliklere yakınlığıyla Ege'de dikkat çekici destinasyonlar arasında yer almaktadır.

Kuşadası'nın, Karayipler'den sonra kruvaziyer gemilerin dünyada en çok uğradığı ikinci destinasyon sahası olan Akdeniz Havzası'nda bulunması, konum olarak elverişli mevkide bulunduğu bir göstergesidir.

Kuşadası Limanı, Efes (18 km) ve Meryem Ana (18 km), St. John Bazilikası (18 km), Artemis Tapınağı (18 km), Priene (35 km), Şirince Köyü (28 km), Claros (25 km), Miletos (65 km), Didyma (155 km) gibi tarihi çekiciliklere de yine çok kısa sürelerde erişimin sağlanabileceği bir konumda bulunmaktadır.

İzmir Adnan Menderes Hava Limanı'na 95 km mesafede iken, Milas-Bodrum Hava Limanı'na 125 km mesafede yer almaktadır.

Bunun yanı sıra başta halı ve kilim olmak üzere, takılar, el sanatları, hediyelik eşyalar gibi yöresel ürünler de Kuşadası Limanı'na gelen günübirlikçilerin hemen yakınındadır.

## **Kuşadası Limanı ve Çevresinin Doğal Çevre Özellikleri**

Kuşadası hem konumuyla hem barındırdığı doğal çevre elemanlarıyla kruvaziyer turizmi için ülkemizdeki dikkat çekici destinasyonlardan biridir. Çevresiyle birlikte yeryüzü şekilleri bakımından Asıl Ege Bölümü'nün karakteristik özelliklerini taşıyan Kuşadası, engebeli bir topoğrafyaya sahip olup, deniz seviyesi ile Dilek Tepesi (1237 m) arasındaki yükselti farkı 1000 m'yi geçmektedir (Dinçay, 1998: 5). İlçe toprakları, Kuşadası Körfezi'nin doğu ve güneydoğusundaki kıyı ovasıyla, gerisinde kalan alçak platoyu kaplar. İlçenin doğusu 1010 m yüksekliğindeki Gümüş Dağı ve güneyi denize doğru inen Dilek Dağları ile çevrilidir. Kuşadası'nda, kuzey ve güneyde yer alan düzlüklere karşılık kıyıda yüksek tepe ve kayalıklar yer alır. Kuşadası genellikle dağlık ve engebeli bir araziye sahiptir ve düzlük araziler oldukça azdır. Karaova, ilçede yer alan en büyük ovadır. Kuşadası'nın doğusunda Pilav Dağı, Kalafat Dağı, güneyinde Kese Dağı bulunmaktadır.

İlçe merkezi, körfezin hemen kıyısında yer almaktadır. Kuşadası, İzmir, Efes, Milet, Didim, Marmaris, Bodrum gibi turistik merkezlere oldukça yakındır. Ayrıca Yunanistan'ın Sisam Adası'na da yakın olması nedeniyle, adaya gelen turistler için Türkiye'ye geçiş kapısı durumundadır.

Kentin bu konumu ve doğal koşulları, turizm yönünden hayli önem kazanmasına neden olmuştur. Kuşadası kıyı şeridi üzerinde sıralanmış olan Tusan, Otuzbir, Akyar, Kadınlar Denizi, Aslan Burnu, Yavan Su, Sümerbank, Ilıcaburnu, Karaova, Güzelçamlı, İçmeler, Aydınlık, Kabaklıburun (Kalamaki), Karasu, İlyas Ağa, Dipburun ve Tavşanburnu plajları yazın önemli miktarlarda turist çekmektedir. Öte yandan Güzelçamlı Beldesi çevresindeki plajlar ve denize kadar inen zengin bitki örtüsü, yörenin en önemli doğal zenginliklerindedir.

Dilek Yarımadası olarak bilinen bu saha, 1966 yılında milli park olarak ilan edilmiş, 1996 yılında da Büyük Menderes Deltası ile birleştirilerek genişletilen Dilek yarımadası-Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'nın bir bölümüdür. Söz konusu saha hem kumsalların varlığı hem de milli park olması nedeniyle turistik açıdan dikkat çekici doğal güzelliklere sahiptir.

## İklim Özellikleri

Kuşadası, sadece yer şekilleri (kıyı topoğrafyası) ve hidrografya (Ege Denizi) özellikleri açısından değil aynı zamanda iklim koşulları bakımından da kruvaziyer turizmi gibi hava ve iklim şartlarıyla doğrudan bağlantılı olan seyahat aktivitelerinde tercih edilen klimatik özelliklere sahiptir. Bu açıdan Kuşadası'nın sıcaklık, yağış, rüzgâr ve bağıl nem gibi iklim elemanlarını ve bunların kruvaziyer turizmine etkilerini incelemek yararlı olacaktır.

Deniz suyu sıcaklıklarının 18 °C – 28 °C arasında, hava sıcaklıklarının 20 °C – 28 °C arasında, bağıl nem oranlarının %30-70 arasında, aylık kapalı gün sayısının 10 gün ve daha az olmasının yanı sıra ortalama rüzgar hızının 6 m/sn'den az olması insan sağlığı açısından olumlu olarak kabul görmektedir. Bu kriterler eşliğinde, kruvaziyer turizmüne katılan insanları da dikkate alarak araştırma sahasını değerlendirdiğimizde, Kuşadası'ndaki iklim özelliklerinin insan sağlığı ve turistik aktiviteler açısından oldukça elverişli olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Kuşadası'nda iklimin uygunluğu ve uzun bir turizm sezonuna olanak sağlaması, kruvaziyer turizmi açısından değerini daha da artırmaktadır. Kuşadası, sıcak ve kurak geçen yaz mevsimiyle, ılık ve yağışlı geçen kış mevsimiyle özdeşleşmiş olan tipik Akdeniz ikliminin görüldüğü bir sahada bulunmaktadır. Sıcak geçen ayların çoğunlukta olduğu yörede sıcaklık ortalamaları kışın bile 9-10 °C civarındadır. Kuşadası istasyonundan alınan ortalama sıcaklık verilerine göre, Kuşadası'nın yıllık ortalama sıcaklığı, 17,09 °C olduğu görülmektedir.

Bu açıdan asıl dikkate alınması gereken ve kruvaziyer turizmi açısından önemli olan veriler ise turizm sezonu olarak kabul edilen mayıs-ekim aylarını kapsayan dönemdeki sıcaklık verileridir. Çünkü Kuşadası'na gelen kruvaziyer gemilerinin büyük çoğunluğu bu zaman zarfında limana uğramaktadır. Bu dönemde günlük ortalama hava sıcaklığı 22°C'nin üzerindedir (Kuşadası 22,5 °C). Bu bağlamda mayıs ayında ortalama hava sıcaklığı 19,3 °C iken, haziran ayında 23,9 °C, temmuz ayında 26,7 °C, ağustos ayında 25,6 °C, eylül ayında 22,2 °C ve ekim ayında 18 °C'dir. Bu sıcaklık verileri, zaman zaman ekstrem durumlar gösterse de Kuşadası'nda iklim konforunun insan yaşamı ve dolayısıyla buraya kruvaziyer gemilerle gelecek ziyaretçiler açısından uygun olduğunun bir göstergesidir. Ayrıca bu dönemde nisbi nem oranları % 60 civarında (Kuşadası % 61,5) olup, bulutluluk oranları ve yağış durumu minimum seviyede, aylık ortalama açık gün sayıları (Kuşadası 23,4 gün) ise oldukça yüksektir. Buradan dünyada kruvaziyer turizmde öne çıkan Akdeniz destinasyonlarının en önemli çekim kaynaklarından biri olan bol güneşli açık hava şartlarının, araştırma sahamızda fazlasıyla mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

## Kuşadası Limanı'nın Tarihçesi

Zengin bir tarihi geçmişi ve doğal güzelliklerin yanında turizm ile erken tanışmış olması Kuşadası'nı diğer turizm merkezlerinden farklı kılmaktadır.

Efes, Artemis Tapınağı, Meryem Ana Evi, St. John Bazilikası, Priene, Miletus, Didim, Claros gibi pek çok tarihi ve kutsal mekâna sadece dakikalarla ölçülen sürelerle ulaşımın sağlanabildiği Kuşadası, Akdeniz'in en önemli kruvaziyer turizmi noktalarından birisidir.

1960'lı yıllarda inşa edilen Kuşadası limanı, 2003 yılında özelleştirilmiş ve bu tarihten itibaren Ege Liman İşletmeleri A.Ş. (Ege Ports) tarafından işletilmeye başlanmıştır. Kuşadası Limanının da içinde bulunduğu 1/1000 ölçekli uygulama imar planı İller Bankası'nca hazırlanmış olup 10.12.1984 ve 04.06.1985 tarihinde Belediye Meclisince uygun görülerek 20.06.1985 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca onaylanmıştır.

Limanın 1. iskelesinin yapımı 1960'lı yıllarda Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne gerçekleştirilmiş ve 1973 yılından itibaren hizmete açılmıştır. Ancak yoğun yolcu ve ro-ro teknelerinin yanaşma taleplerinden dolayı 2. İskelenin yapımı gündeme gelmiştir. İkinci iskelenin de yapımına 1990 yılında başlanılmış ve 1991 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır.

Zaman içinde artan talepler doğrultusunda 1. iskelenin boyuna 25 metre 2. iskelenin boyuna 50 metre ilave yapılmıştır.

## **Kuşadası Limanı'nın Teknik Özellikleri**

### ***Koordinatları***

Enlemi 37 52' 30" K, Boylamı 27 152 42" D olan Akburun ile Enlemi 37 48' 54" K, Boylamı 27 16' 12" d mevkiindeki Narderesi ağzından, batı istikametine çizilen hatlar ile 27 14' 00" D Boylamının iç kısmında kalan deniz havzasıdır.

### ***Liman Alanı ve İskele Özellikleri***

Aydın ili, Kuşadası ilçesinde bulunan Kuşadası Limanı'nda Kuşadası Kadastro Müdürlüğüne 01.02.2000 tarihinde mahallinde yapılan kadastro tespit çalışmaları neticesinde hazırlanan kadastro paftasında Maliye hazinesi adına tapuda tescilli olan Camikebir Mahallesi, 48 ada, 1 parsel 12.587 metrekare olup, 6.609,34 metrekarelik bölümü kullanılmaktadır. Ayrıca limanın kullanımında tescilsiz 12.884,24 metrekarelik dolgu alanı bulunmaktadır. Böylelikle toplam liman sahası 19.593,58 metrekaredir.

Limanda mendirek, liman geri sahasında kapalı ambar ve sintine arıtma tesisi de mevcuttur. Ayrıca Kuşadası Limanı'nda 7 rıhtım bulunmaktadır. Bunların toplam uzunluğu 1 346 m'dir. Uzunluğu en fazla olan rıhtım, 262 metre uzunluğundaki 1' nolu rıhtımdır. Ortalama derinlik ise 10 metredir. Kuşadası Limanı'nda biri eski diğeri yeni olmak üzere iki adet iskele mevcut olup, eski iskele 264 m, yeni iskele ise 255 m uzunluğundadır. Her iki iskele dahil olmak üzere gemi kabul kapasitesi 2400 gemi/yıl. Limanın aynı anda 4 kruvaziyer gemisinin yanaşmasına uygun boyutta kapasitesi bulunmaktadır.

### ***İşletme Özellikleri ve Liman Tesisleri***

Kuşadası Limanı, özelleştirilmesinden sonra Ege Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilmeye başlanmıştır. Bu süreçle birlikte liman tesisleri, modernize edilerek, donanım ve hizmet kalitesi artırılmış ve pek çok yenilik sağlanmıştır. Ege Liman Hizmetleri A.Ş., 2004 yılında yeni bir liman terminal tesisini geliştirmiştir. Tesis, çağdaş bir tarz ile ve gerçeklik duygusu da katmak amacı ile geleneksel bölgesel yapı malzemelerini kullanacak şekilde tasarlanmıştır. Gümrük ve göçmenlik büroları, büfeler, kahve, geniş ve tamamen klimalı bir gümrüksüz satış alanı, terminal içinde yer almaktadır.

Liman içerisinde “Scala Nuova” adlı alışveriş merkezi bulunmaktadır. Bu bağlamda liman tesislerinin sırasıyla tanıtılması, sahip olduğu hizmet kalitesi ve donanım zenginliğinin yansıtılması açısından yararlı olacaktır. Limanda, buraya gelen hem kruvaziyer gemilerine hem de yolculara her türlü hizmet verilmektedir. Bu hizmetleri şöyle sıralayabiliriz (www.egeports.com/10.09.2012):

**Kullanma suyu:** Kuşadası Limanı’nda 7 gün/24 saat süreli kullanma suyu temin edilebilir. Kullanma suyu, her bir iskele üzerinde bulunan 11 vanadan sağlanmaktadır. Su temin kapasitesi 100 ton/ saat düzeyindedir. Limanda sağlanan kullanma suyunun analiz raporu mevcut olup, talep durumunda kopyaları verilebilmektedir.

**Evsel Atık Su, Sintine Suyu ve Yağlı Slac:** Gemi varışından 48 saat önce bildirimde bulunmak kaydı ile bu hizmetten yararlanabilmektedir. Evsel atık su, sintine suyu ve yağlı slac, tanker kamyonlar ile alınmaktadır.

**Atık Alım Hizmeti:** Söz konusu hizmet, haftada 7 gün ve günde 24 saat olmak üzere verilmektedir. Tüm tekneler, MARPOL 73/78’e göre tasnif edilmiş çöp vermek zorundadırlar. Tıbbi, tehlikeli ve kimyasal atıklar kesinlikle yasaklanmıştır.

**Kılavuz Hizmetleri:** Bu tür hizmetler, 500 Groston üzerindeki tekneler için zorunlu olup, 24 saat sağlanmaktadır. Varışlarda kılavuzluk hizmeti için 1 saat önceden bildirimde bulunulması gerekmektedir. Kalkış için teknenin tahmini kalkış saatinden 1 saat önce bildirimde bulunmak gerekmektedir.

**Onarım:** Kompresörler, pompalar vb. ile ilgili küçük onarım hizmetleri verilmektedir.

**Römorkör Hizmetleri:** 41,6 ton çekiş gücünde ve 2x 1359=2718 BHP motor gücünde 1 römorkör ve 13,23 ton çekiş gücünde ve 800 BHP motor gücünde 1 römorkör bulunmaktadır. 2000 grostonun üzerindeki tekneler için römorkör hizmeti zorunludur.



**Sağlık Hizmetleri:** Liman alanında bir ambulans ve acil durumlar için diğer gerekli ilk yardım malzemeleri ile haftada 7 gün ve günde 24 saat esasından sağık hizmetleri sunulmaktadır.

**Yakıt Alımı:** Gemi varışlarından 48 saat önce bilgilendirilmek kaydı ile bu hizmet sağlanmaktadır.

**Güvenlik Önlemleri:** Kuşadası Limanı, Türkiye'nin Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Kodu (ISPS) ile uyum sağlayan ilk limanı olarak tescil edilmiş ve Türkiye'nin diğer limanları için de bir örnek oluşturmakta, Akdeniz ve Türkiye'deki en güvenli limanlardan biri olmaya devam etmektedir. Liman sahası içerisinde, 24 saat süreli deniz ve kara güvenlik personeli bulundurulmakta, 24 saat kayıt imkânı ve 1 yıl arşivleme kapasitesi, gece görüş imkanına sahip kapalı devre kamera sistemlerinin kurulu olması ve tanıtım kartı kullanımı gibi güvenliği artırıcı uygulamalar söz konusudur.

### **Kuşadası Limanı ve Kruvaziyer Turizmi Potansiyeli**

Kuşadası, hem doğal turistik çekiciliklerinin (harika kumsallar, uzun ve bol güneşli yaz mevsimi ve milli park vb.) alanlarıyla hem Efes, Meryem Ana gibi tarihsel değerlere yakınlığıyla hem de yöreye özgü ürünlerden oluşan kültürel özellikleriyle, ülkemizin önde gelen turizm kentlerinden biridir.

Özellikle deniz-güneş ve kumla özdeşleşmiş kıyı turizmi gibi kıyasal kaynaklardan istifade eden bir diğer turizm türü olan kruvaziyer turizmi için de Kuşadası, oldukça önemli konumdadır ve dikkate değer bir potansiyel barındırmaktadır.

Batı Akdeniz'den gelip Ege ve Marmara Denizi'ne doğru gidecek olan kruvaziyer gemi turlarında Kuşadası, uğrak bir destinasyondur. Kuşadası ilçesi hem kendi sınırlarındaki hem de yakın çevresindeki antik ve tarihi çekiciliklerle kruvaziyer turizmi için dikkat çekici özelliklere sahiptir. Kuşadası ilçesinin Efes, Meryem Ana, St. John Bazilikası, Artemis Tapınağı, Priene, Şirince Köyü, Claros, Miletos, Didyma gibi dini ve tarihi çekiciliklere çok yakın mesafede bulunması, genellikle gününbirlik olarak gelen kruvaziyer turistlerinin bu sahaları ziyaret etmesini kolaylaştırmaktadır. Burada özellikle Efes ve Meryem Ana gibi dini ve kültürel çekim merkezlerinin etkisi oldukça önemlidir.

Kuşadası'na kruvaziyer gemilerle gelen turistlerin önemli bir kısmı buraları ziyaret etmektedir. Bunun sebebi Hristiyan aleminin hac yeri olarak ilan edilen Meryemana Evi ile dünyanın en büyük açık hava müzesi olan Efes Antik Kenti'nin varlığıdır. Bunların yanı sıra Kuşadası ilçe sınırları içerisinde de bazı antik ve tarihi mekanlar söz konusudur. Bunlara örnek olarak, dünyada sağlık şehri olarak kurulan ilk kent olan Pygela, Kuşadası'nın ilk yerleşim yerlerinden biri olan Neopolis, Güvercin Ada ve Kalesi, Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı,

tarihi hamam ve camileri, yöresel mimarinin hâkim olduğu tarihi Kale İçi, Kadı Kalesi, Güzelçamlı beldesindeki 12 İon kentinden biri olan Panionion gibi antik ve tarihi mekanlar gösterilebilir.

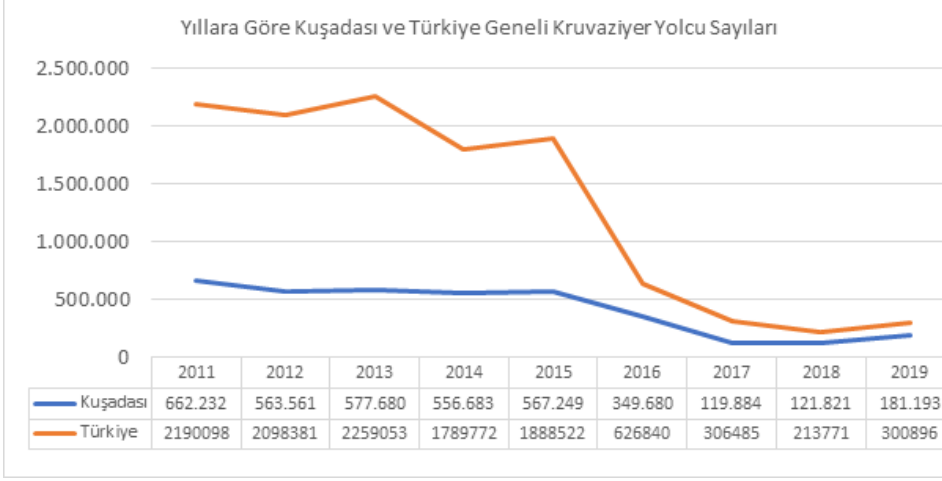
Ayrıca Kuşadası'na kruvaziyer gemilerle gelen ziyaretçiler için limanın hemen yakınında alışveriş noktaları bulunmaktadır. Buralarda yöreye özgü halı ve kilimler, el sanatı ürünleri, takıları, deri ve giyim ürünlerini, hediyelik eşyaları satın almak mümkündür. Özellikle liman çevresinde ve Kale İçi'nde, tarihsel mimariye sahip mekanların olduğu alışveriş yapılan çarşılar, kruvaziyer yolcuları tarafından ilgiyle gezilmektedir. Kuşadası kenti ekonomisine dikkate değer katkı yapan bu durum, Kuşadası esnafı için de oldukça önem taşıyan bir ekonomik ortamın oluşmasına zemin hazırlamaktadır.

Kuşadası, sadece kültürel ve tarihsel mekanlara yakınlığıyla değil sahip olduğu doğal güzelliklerle adından söz ettirmektedir. Bu bağlamda Kuşadası kentine 23 km uzaklıkta bulunan, ülkemizin tanınmış milli parklarından olan Dilek Yarımadası-Büyük Menderes Deltası Milli Parkı, doğasever turistler için gününbirlik (yaklaşık yarım saatlik bir süre) mesafede yer almaktadır. Milli park içerisinde yer alan İçmeler, Aydınlık, Kavaklıburun ve Karasu plajları ile oldukça zengin flora ve fauna elemanları, ilgi çekici doğal manzaralar bulunmaktadır. Ayrıca Kuşadası Körfezi sahil kuşağı boyunca çok sayıda kumsal bulunmaktadır.

2003 yılından günümüze kadar olan süreçte, Kuşadası Limanı'na gelen gemi istatistiklerini incelediğimizde, 2003'ten 2008 yılına kadar olan dönemde yükselen artış trendine sahip olduğu görülmektedir. Nitekim 2003 yılında 337 kruvaziyer gemisi, Kuşadası Limanı'nı ziyaret etmişken, bir sonraki yıl %3,2'lik artışla bu sayı, 348'e yükselmiştir. Ardından 2005 yılında %23,7'lik büyük bir artışla 441'e ulaşmış, 2006 yılında %6,6'lık artışla 471'e yükselmiştir. 2007 yılında da bir önceki yıla göre yine %26,4'lük büyük bir artış oranıyla 613'e ulaşmıştır. 2008 yılına geldiğimizde ise dünyada baş gösteren krizin de etkisiyle Kuşadası'na gelen kruvaziyer gemi sayısında azalışlar görülmeye başlanmış, bu durum 2010 yılına kadar sürmüştür.

2011 yılı sonu itibariyle gemi sayısı, bir önceki yıla göre %9,4'lik artışla 568'e ulaşmıştır. Bununla birlikte 2012 ve 2013 yıllarında gemi sayısında azalmalar olmuştur. Nitekim 2012 yılında gemi sayısı bir önceki yıla göre % -16,3 oranında azalarak 475'e gerilemiş, 2013 yılında ise gemi sayısı bir önceki yıla göre % -9,8 oranında azalarak 428'e kadar düşmüştür. Bu verilerden anlaşılacağı üzere her ne kadar 2010 yılından itibaren gemi sayısı artış göstermiş olsa bile, 2012 ve 2013 yıllarında Kuşadası Limanı'na gelen gemi sayısında, sert bir düşüş görülmüş ve henüz kriz öncesi seviyeye ulaşamamıştır.

Araştırma yapılan birçok kaynakta gemi sayısındaki bu düşüşün başlıca nedenleri olarak, bazı Yunan kruvaziyer işletmecilerinin içine düştüğü finansal zorluklar, deniz araçlarının hacimlerinde azalma ve bazı seferlerin iptal edilmesi gibi etkenler öne sürülmektedir.



2011-2019 yılları arası Kuşadası limanı kruvaziyer yolcu sayılarını incelediğimizde ise; 2011 yılında 662.232 kişi iken 2012 yılında 563.561 kişiye düştüğünü görmekteyiz. 2012-2015 yılları arasında yolcu sayıları yaklaşık 550.000 ve üzerinde seyrederken 2016 yılında ani bir düşüş ile 349.680 kişi, 2017 yılında 119.884 olduğu istatistiklerden okunmaktadır.

### Sonuç

Kuşadası, gerek sahip olduğu birbirinden ilgi çekici doğal turistik çekicilikleriyle (kumsallar, uygun iklim ve doğa vb.), gerek Efes, Meryem Ana gibi tarihsel değerlere yakınlığıyla, gerekse yöresel ürünlerden oluşan kültürel özellikleriyle ülkemizin en önde gelen turizm kentlerinden birisidir. Özellikle kıyılara bağlı turistik çekiciliklerden istifade eden bir turizm türü olan kruvaziyer turizmi için Kuşadası oldukça önemli konumdadır ve dikkate değer bir potansiyel barındırmaktadır. Bu bağlamda ülkemizin dikkat çekici, en fazla kruvaziyer gemi ve yolcusunun uğradığı limanlarından birisidir.

Liman	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Alanya	22.324	25.743	57.373	18.556	22.332	9.271	12.190	3.023	15.406
Anamur	351	63	-	-	-	-	-	-	-
Antalya	127.250	159.374	165.394	175.778	168.538	45.979	40.301	7.656	-
Bartın	208	882	2.071	2.824	954	171	103	-	-
Bodrum	45.961	52.114	28.271	32.670	61.793	61.300	31.641	24.263	6.219
Bozcaada	-	-	-	-	14.970	1.336	-	-	-
Çanakkale	4.371	6.337	8.126	9.853	22.437	6.394	848	22	2.819
Çeşme	89	4.302	62.741	62.115	40.772	56.932	65.836	51.054	49.453
Dikili	17.281	4.574	7.565	7.796	8.317	3.998	99	103	776
Fethiye	1.975	1.752	1.067	1.938	2.630	338	-	273	-
Finike	-	-	-	-	-	-	-	-	598
Göcek	1.216	1.038	252	380	883	162	538	162	1.078
Güllük	1.692	966	115	83	347	323	640	-	-
İskenderun	1.265								
İstanbul	627.151	598.876	689.417	518.667	595.656	43.534	1.291	-	7.513
İzmir	493.533	552.714	486.493	257.233	241.666	27.619	9.172	-	-
Kaş	507	1.018	1.152	625	4.122	1.045	-	-	-
Kuşadası	662.232	563.561	577.680	556.683	567.249	349.680	119.884	121.821	181.193
Marmaris	169.986	110.223	152.685	108.444	129.126	15.628	23.736	5.311	35.830
Mersin	416	774	1.381	-	1.597	2.505	-	83	-
Mudanya	922	-	414	-	655	-	-	-	-
Samsun	208	1.190	1.281	1.534	550	54	-	-	-
Sinop	4.088	4.156	7.460	17.518	1.361	171	103	-	-
Taşucu	805	709	-	937	286	174	-	-	-
Trabzon	6.267	8.015	8.115	16.138	2.281	226	103	-	-
Yalova	-	-	-	-	-	-	-	-	11
<b>Toplam</b>	<b>2.190.098</b>	<b>2.098.381</b>	<b>2.259.053</b>	<b>1.789.772</b>	<b>1.888.522</b>	<b>626.840</b>	<b>306.485</b>	<b>213.771</b>	<b>300.896</b>

Böylesine dikkat çeken potansiyeliyle kruvaziyer turizminin gerek Kuşadası ekonomisine gerekse bölge ve ülke ekonomisinde yaptığı ve yapacağı katkılar oldukça önemlidir. Kuşadası Limanı'na yaz sezonunda bazı günler 4-5 gemi demirleyebilmekte, çok sayıda kruvaziyer yolcusu limandan giriş yapabilmektedir. Bu yolcuların belli bir kısmı esnafın "paralı turist" olarak nitelendirdiği üst gelir grubuna ait olduğu da dikkate alındığında, kruvaziyer turizminin Kuşadası kenti ekonomisine yapacağı katkı daha iyi anlaşılacaktır. Bu bağlamda limana gelen kruvaziyer yolcuları, liman çevresindeki alışveriş noktalarından çeşitli alışverişler yapmaktadırlar. Özellikle ülkemiz insanının yöresel motiflerini taşıyan halı ve kilimlerin bulunduğu mağazalar, söz konusu yolcular tarafından büyük ilgi ve beğeniyle ziyaret edilmektedir. Ayrıca kuyumcu, deri ve hediyelik eşya dükkanları da kruvaziyer yolcuların ilgisini çekmektedir. Bütün bu alışveriş faaliyetleri, Kuşadası esnafına ve dolayısıyla Kuşadası kenti ekonomisine dikkate değer bir döviz girdisi bırakmaktadır. Ayrıca Kuşadası Limanı'na gelen kruvaziyer gemileri, içme suyu, yiyecek ve içecek gibi ihtiyaçlarını da buradan karşılayabilmektedir.

Kuşadası Kruvaziyer Limanı'na gelen yolcuların bir kısmı bireysel olarak gezme faaliyetinde bulunurken, bir kısmı da seyahat acentelerinin düzenlediği turlarla Efes ve Meryem Ana gibi dini ve tarihi mekânları ziyaret etmektedir. Ancak burada özellikle limana gelen yolcuların limanın hemen kapısından alınarak, bu tür yerlere götürülmesi ve kentte yeterli düzeyde serbestçe alışveriş yaptırılmaması, Kuşadası esnafı ve dolayısıyla kent ekonomisinin kruvaziyer turizminden daha fazla katkı sağlamasına olumsuz etki yapmaktadır. Bu açıdan limana gelen yolcuların kentte daha fazla kalması ve alışveriş yapması için çeşitli olanakların sağlanması gerekmektedir. Ayrıca limana gelen yolcuların Efes ve Meryem Ana'nın yanı sıra yine gününbirlik mesafedeki diğer doğal ve tarihi mekânlara götürülmesi, bunların tanıtılması açısından oldukça önem taşımaktadır (Sezer, 2013:74).

Dikkati çekici konumu ve kruvaziyer turizmi açısından sahip olduğu büyük potansiyele rağmen, Kuşadası, dünya ve özellikle de Akdeniz Havzası pazarında kruvaziyer turizmi bakımından henüz istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Nitekim Akdeniz'de en önde gelen ve en çok kruvaziyer turistin uğradığı ilk 10 liman arasında Kuşadası'nın adı geçmemektedir.

Bu kapsamda Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin "Avrupa ekonomileri üzerine kruvaziyer turizminin katkısı" adlı raporundaki verilere göre, 2012 yılı itibarıyla Akdeniz Havzası'nın en önde gelen kruvaziyer limanları ve ziyaret eden yolcu sayılarını incelediğimizde, ilk sırayı 2.190.000 yolcunun ziyaret ettiği Cicitavecchia (İtalya) alırken, onu 2.049.000 yolcu sayısı ile Barcelona (İspanya) ve 1.776.000 yolcu sayısı ile Venice (İtalya) limanlarının izlediği görülmektedir. Kuşadası Limanı, 570 bin civarındaki yolcu sayısı ile kruvaziyer destinasyonları içerisinde "top ten (ilk 10)" denilen bu sıralamaya girememiştir. Bu açıdan Kuşadası'nın her ne kadar ülkemizdeki en fazla ziyaret edilen ve en çok kruvaziyer geminin uğradığı limanlardan biri olsa da Akdeniz Havzası'ndaki rakip destinasyonlar arasında olması gereken yerde bulunmadığı görülmektedir. Bu kapsamda özellikle Amerika ve Avrupa pazarında Kuşadası'nın tanıtılması ve markalaşmasına dönük olarak, tanıtım ve reklam kampanyalarının (tutundurma faaliyetlerinin) artırılmasının gerekliliği açıkça görülmektedir (Anonim, 2013).

# Uluslararası Kruvaziyer Liman Örnekleri

## Dubrovnik ve Korcula Kruvaziyer Limanları, Hırvatistan

Adriyatik kıyısının gerçek incisi olan Dubrovnik, Avrupalı haçlılar, Kudüs'e seyahat eden hacılar, seyahat yazarları, maceracılar ve yeni bilgi arayışındaki kâşif gezginler tarafından yüzyıllar boyunca ziyaret edilen bir anıt şehirdir.

Günümüzde ise modern gezgin ve turistleri ağırlamaktadır. Sahip olduğu tarihi ve kültürel değerler ile turistlere sunduğu imkanlar birlikte düşünüldüğünde önemli bir turistik merkez olarak tercih edilebilirliği ön plana çıkmaktadır. Dubrovnik, manzara seyir imkanlarını yerel mutfak ile harmanlayarak sunan restoran ve kafeler, kiliseler ve kompakt müzeler ile turistlerin şehir turu için gerekli tüm donanımına sahiptir. Şehir merkezinde yer alan sokaklar, meydanlar ve anıtlar bozulmadan korunmuş ve aslına uygun restore edilmişlerdir. Bu sayede ziyaretçilere en akılda kalıcı şekilde tarihi deneyimleme şansı sunulmaktadır.

Ziyaretçiler arasında en popüler olan aktivitelerin başında Eski Kale Şehir içerisinde yürüyüş ve buradaki panoramik manzara imkânı sunan çan kulelerini ziyaret etmek gelmektedir. Turistler, Avrupa'nın en eski eczanesini, Fransiskan Manastırı'nı ve diğer birçok görkemli yapıyı ziyaret etmektedirler.

Kültür mirası, doğal güzellikleri, özel hediyelik eşya dükkanları ve gastronomi zenginliğiyle Dubrovnik, kruvaziyer turistlerinin kent merkezinde vakit geçirmelerini sağlayan gerekli öğelere sahiptir.



## İskele için Maksimum Gemi Boyutları

- Uzunluk: Dubrovnik (D): sınırsız, Korcula (K): 170 m ve 100 m
- Genişlik: D: sınırsız, K: 40 m
- Su çekme derinliği: D: maksimum 11 m, K: maksimum 6,5 m

## Demirleme

- Uygunluk: evet
- Levazım teknelerine uygunluk: evet
- Römorkör uygunluğu: evet, zorunlu değil
- Akıntı hareketi/oranı: -/+ 0,30 m

## İskele

- Toplam iskele sayısı: D: 7, K: 2
- Toplam iskele uzunluğu: D: 1.455 m, K: 270 m
- İskele derinliği: D: 7-11 m arasında, K: minimum 6 m
- Yolcu terminali: bulunmuyor

## Trafik

- 2018 yılı toplam kruvaziyer yolcu sayısı: 769.374
- 2018 yılı toplam kruvaziyer sefer sayısı: 530
- 2018 yılı toplam kruvaziyer hat sayısı: 42
- Geri dönüş limanı: Bulunuyor, 706,236 geçişten 31.616 yüklenmiş ve 31.522 yüklenmemiş

## Ulaşım/Mesafeler

- Kent merkezi: D: 2 km, K: 20 km
- Havalimanı: D: 15 km, K: 150 km
- Kent merkezine ücretsiz servis: D: isteğe bağlı, K: bulunmuyor (taksi bulunuyor)

## Görülmesi gereken turistik odaklar

- Dubrovnik Panoraması ve Gezisi
- Dubrovnik kırsalı gezisi
- Konavle Vadisi'nde cip safari
- Mavi Rota'da ata binme turu
- Üç Adalar ve Elaphite Adaları gezisi







## Pire Kruvaziyer Limanı, Yunanistan

1930 yılında kurulan Pire Limanı İdaresi S.A., Yunanistan'ın en büyük limanı ve Akdeniz'in en büyük limanlarından biri olan Pire Limanı'nın yönetim ve operasyonlarına sahiptir. Ülkenin coğrafi konumu onu özellikle Asya ile Orta ve Doğu Avrupa arasında ideal bir geçit ve dağıtım merkezi haline getirmektedir.

Pire Limanı, devam eden yatırım planıyla önümüzdeki beş yıl içinde Çin veya Uzak Doğu'dan Orta Avrupa'ya ve Balkan ülkelerine yük taşımacılığının ana Geçidi, EMEA bölgesine karayolu, demiryolu ve denizyolu ile kargo taşımacılığının bir merkezi ve Doğu Akdeniz'de bir ana yolcu merkezi olması beklenmektedir.

Her yıl yaklaşık 1 milyon kruvaziyer yolcusu ağırlayan Pire kruvaziyer limanı, yılın büyük bir bölümünde uzun süreli güneş ışığı alan tipik Akdeniz iklimi, Atina'nın pazar merkezi, ünlü Parthenon, Santorini ve Mikonos gibi çeşitli adalar da dahil olmak üzere Doğu Akdeniz'deki ilgi çekici çeşitli turistik odaklara ulaşım açısından ideal bir merkezdir.

Pire kruvaziyer sektörü Lloyd's Register Kalite Güvencesi ile ISO 9001: 2015 ve ISO 14001: 2015 sertifikalıdır. Pire Limanı, ESPO tarafından ECOPORT unvanına da sahiptir ve liman sektöründe odaklanan Avrupa Çevre Sistemi'ne göre sertifikalı entegre bir çevre yönetimi uygulamaktadır: PERS (Liman Çevresel İnceleme Sistemi).

Diğer ana özellikler:

- Yeni nesil yolcu gemileri için yanaşma imkanları
- 20 adet Xray makinesi ile 15.000 metrekarelik 3 adet klimalı yolcu terminali
- Kruvaziyer limanında ücretsiz servis otobüsü hizmeti
- Turist otobüsleri için mevcut slotlar
- Gelgitsiz erişimle tüm yıl 7/24 çalışma
- 2 yıl önceden rıhtım tahsis sistemi
- ISPS uyumluluğu
- Schengen Limanı olma özelliği
- Hemen hemen tüm Ege Adalarına günlük birden fazla Feribot bağlantısı
- VIP için helikopter pisti
- Yıl boyunca elverişli hava koşulları
- Çevresel kalite izleme programlarının uygulanması



- Tüm gemi atığı tipleri için kabul tesisleri
- Kalıcı alım ağı sayesinde daha hızlı geri dönüş ve çevresel faydalar
- Güney limanının her biri 400 metreden fazla 2 yeni yolcu rıhtımıyla genişletilmiş olması

### **İskele için Maksimum Gemi Boyutları**

- Uzunluk: 395 m
- Genişlik: sınırsız
- Su çekme derinliği: 11 m

### **Demirleme**

- Uygunluk: evet
- Levazım teknelerine uygunluk: bulunmuyor
- Römorkör uygunluğu: evet
- Akıntı hareketi/oranı: 0,50 m

### **İskele**

- Toplam iskele sayısı: 10
- Toplam iskele uzunluğu: 2.370 m
- İskele derinliği: maksimum 11 m
- Yolcu terminali: 3 adet tam klimalı

### **Trafik**

- 2018 yılı toplam kruvaziyer yolcu sayısı: 961.632
- 2018 yılı toplam kruvaziyer sefer sayısı: 524
- 2018 yılı toplam kruvaziyer hat sayısı: 43
- Geri dönüş limanı: bulunuyor

### **Ulaşım/Mesafeler**

- Kent merkezi: Piraeus – 0,5 km, Atina – 10 km
- Havalimanı: 45 km
- Kent merkezine ücretsiz servis: Bulunmuyor

### **Görülmesi gereken turistik odaklar**

- Akropolis Parthenon (11 km) – Paralel olmayan antik mimari
- Marathon (42 km) – Ünlü savaşın yapıldığı alan ve Marathon yolunun başlangıcı
- Sounion (80 km) – Deniz Tanrısı Poseidon'un Tapınağı
- Epidavros (150 km) – Antik Tiyatro
- Delphi (174 km) – “Dünyanın Merkezi”

## Korfu (Kerkira) Kruvaziyer Limanı, Yunanistan

Korfu, Adriyatik Denizi'nin güneyinde, Yunanistan'ın anakarası ile İtalya arasında bulunan Kuzey İyonya Denizi'nde yer alır ve Yunanistan'ın kuzeybatı sınırının kenarını oluşturur.

Korfu kasabasının tarihi merkezi, Liman'a on beş dakikalık yürüme mesafesindedir ve gemi yolcularına, gemiden çıktıktan birkaç dakika sonra kasabanın Venedik, Fransız ve İngiliz dönemi mimari tarzlarının bir karışımı olan dar taş döşeli sokaklarını, gizli meydanlarını ve gizemli avlularını keşfetme fırsatı sunar.

Korfu, 2007 yılında UNESCO'nun Dünya Mirasları Listesi'nde yer almıştır. Ayrıca tüm Avrupa ülkelerine doğrudan uçuşların yapıldığı 4 km uzaklıktaki Korfu Uluslararası Havalimanı'na yakınlığı da önemli bir özellik olarak öne çıkmaktadır.

Korfu Limanı, yıl boyunca tüm büyüklükteki gemiler için deniz ve kara hizmetlerine tam erişim sağlar ve adil ve şeffaf bir rıhtım tahsisi yöntemini başarıyla uygulamaktadır. Yöntem, her bir geminin yıllık yolcu sayısı ve şirketi gibi çeşitli parametreleri hesaba katar ve en az 18 ay önce yanaşma tarihlerini garanti etme imkanı verir.

Kruvaziyer Terminali tamamen modernize edilmiş ve son teknoloji, Xray ve eleme ekipmanları (ISPS uyumlu), 7 adet check-in kontuarı, InfoKiosk ve paneller, ilk yardım kliniği, ücretsiz Wi-Fi hizmeti ile konforlu bekleme alanı, özel ihtiyaçları olan konuklar için erişilebilirlik, nakit makinesi, ankesörlü telefonlar, kiralık araba acenteleri, hediyelik eşya ve vergisiz alışveriş dükkanları gibi imkanlar ile donatılmıştır.

Korfu Limanı, on yılı aşkın bir süredir Thomson Kruvaziyer Hattı için bir geri dönüş limanı olmuştur. Geri dönüş operasyonlarının artan ihtiyaçları ve üst düzey hizmetlerin bakımı ve geliştirilmesi devamlı olarak sağlanmalıdır. Bu nedenle, yeni bir kruvaziyer terminal binasının yapımı için evrak işleri, mimari tasarımın onayı da dahil olmak üzere, tüm hızıyla devam etmektedir.

Korfu Limanı anakara ve İtalya'yı birbirine bağlayarak; 1,5 milyon yolcu ve 500.000 aracın yanı sıra yıllık 400'ün üzerinde yolcu gemisi ve 600.000'in üzerinde gemi yolcusunu ağırlamaktadır.

## İskele için Maksimum Gemi Boyutları

- Uzunluk: 770 m
- Genişlik: sınırsız
- Su çekme derinliği: 11 m

## Demirleme

- Uygunluk: evet
- Levazım teknelerine uygunluk: evet
- Römorkör uygunluğu: 2 araç
- Akıntı hareketi/oranı: 0,40 m

## İskele

- Toplam iskele sayısı: 7
- Toplam iskele uzunluğu: 2.240 m
- İskele derinliği: 8 - 11 m
- Yolcu terminali: 1 adet kruvaziyer ve 1 adet feribot

## Trafik

- 2017 yılı toplam kruvaziyer yolcu sayısı: 679.681
- 2017 yılı toplam kruvaziyer sefer sayısı: 410
- Geri dönüş limanı: bulunuyor

## Ulaşım/Mesafeler

- Kent merkezi: 2 km, 15 dakikalık yürüme mesafesinde
- Havalimanı: 4 km
- Kent merkezine ücretsiz servis: bulunmuyor

## Görülmesi gereken turistik odaklar

- Yeni Kale/Eski Kale (15 dk)
- Achillion Sarayı (45 dk)
- Paleokastrista Manastırı (45 dk)
- Korfu kırsalı ve kumsalları
- Sayısız müze ve sergi



## Köstence Kruvaziyer Limanı, Romanya

Hem kültürel hem de ekonomik olarak bir zıtlıklar kenti olan Köstence; zengin ve şaşırtıcı bir tarihe sahip olmakla beraber, aynı zamanda plajları, otelleri ve kaplıcaları ile ünlüdür ve güneyinde 10 adet tatil beldesi yer almaktadır. Romanya'nın yaz başkenti Mamaia sahil beldesi, Romanya Rivierasının incisidir. Mamaia, Karadeniz ve Siutghiol Gölü arasında kalan ince kara şeridi üzerindeki hareketli bir sahil beldesidir. Su parkı, teleferik ve ünlü eski kraliyet konutu gibi sayısız tesis ve cazibe merkezi ile Mamaia, hem çocuklu aileler hem de bireysel seyahat eden turistler için mükemmel bir yaz yeridir.

Arkeolojik zenginlikleri dikkate alındığında Köstence'nin 50 km yakınında Roma Dönemine ait Histria kalesi bulunmaktadır. Etkileyici bir tarihin paha biçilmez arkeolojik parçaları Köstence'deki Ulusal Tarih ve Arkeoloji Müzesi'nde, Görkemli Roman Mozaik Yapıları'nda ve Mangalia Arkeoloji Müzesi'nde de görülebilir.

Köstence'nin tarihi merkezinde burada yaşayan çeşitli ulusların izlerini okuyabilmek için Carol I Camii, St Peter ve Paul Ortodoks Katedrali, St Anthony Katolik Kilisesi, Sinagog ve Ermeni Kilisesi ziyaret edilebilir.

Köstence şehri; özellikle geniş plajları, ılıman iklimi, termal tedavileri ve bitmeyen yaz eğlenceleri ile ön plana çıkmaktadır.



## İskele için Maksimum Gemi Boyutları

- Uzunluk: 350 m
- Genişlik: sınırsız
- Su çekme derinliği: 13 m

## Demirleme

- Uygunluk: evet
- Levazım teknelerine uygunluk: evet
- Römorkör uygunluğu: evet
- Akıntı hareketi/oranı: 0

## İskele

- Toplam iskele sayısı: 2
- Toplam iskele uzunluğu: 700 m
- İskele derinliği: 13,5 m
- Yolcu terminali: 1 adet

## Trafik

- 2017 yılı toplam kruvaziyer yolcu sayısı: 1.890
- 2017 yılı toplam kruvaziyer sefer sayısı: 3
- 2017 yılı toplam kruvaziyer hat sayısı: 3
- Geri dönüş limanı: bulunmuyor

## Ulaşım/Mesafeler

- Kent merkezi: 2 km
- Havalimanı: 35 km
- Kent merkezine ücretsiz servis: bulunmuyor

## Görülmesi gereken turistik odaklar

- Tuna Deltası'nın vahşi yaşam ortamı
- Orta Çağ kaleleri ve kasabaları
- Sanat, Tarih ve Deniz müzeleri
- Sahilde yer alan tatil köyleri
- Bükreş gezisi (Halkevi, Parlamento Binası ve Köy Müzesi)





# EK 3 - GÖRÜŞMELER ve GELİŞTİRME TOPLANTILARI

## EK 3 - GÖRÜŞMELER ve GELİŞTİRME TOPLANTILARI

Alanlarında uzman toplamda 35 kişi ile derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiştir. Bu uzman kişiler kruvaziyer sektöründe aktif olarak yer alan şirket ve kurumlar ile yerel paydaşlardan seçilmiştir.

Kişilerle yapılan görüşmelerde genel olarak fizibilite çalışmalarını ve dolayısıyla projeyi şekillendirecek stratejik konulara yönelik sorular üzerinden ilerlenmiştir. Uzmanlardan gelen yanıtlarla değerlendirmeler yapılarak karar verme süreci yürütülmüştür. Çalışmayı şekillendiren ve görüşülen kişilerin uzmanlıkları ile ilgili başlıca konular aşağıda sıralanmıştır:

- Gemi (Cruise) şirketleri ve operasyon sistemleri
- Tur şirketleri / acenteler ve çalışma sistemleri
- Projelendirme
- Yatırım
- Finans
- Yerel paydaşlar

Başlıca konularla ilgili ortak görüşler olduğu gibi farklı düşüncelerin de ortaya çıkabildiği gözlenmiştir. Bu bölümde derinlemesine görüşmelerde edinilen ortak ve farklı görüşler verilmiştir.



# Kruvaziyer Gemi Şirketleri ve Operasyon Sistemleri

Kruvaziyer gemi şirketleri ile yapılan derinlemesine görüşmelerde ortak görüşler arasında Çanakkale'nin merkezinde bir kruvaziyer liman yapılmasının olumlu olacağı düşüncesi öne çıkmaktadır. Çanakkale'nin tarihi, kültürel ve doğal zenginliklerinin kruvaziyer yolcularına hitap ettiği ve ilgi göreceği ifade edilmiştir.

Gemilerin Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nda geçireceği sürenin gününbirlik olması gerektiği ortak görüş olarak ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra "overnight" yani bir gece gemide konaklamalı olacak şekilde de Çanakkale Limanı'nın programa alınabileceği belirtilmiştir. Bu şekilde sunulabilecek tur çeşitliliğinin daha kapsamlı olabileceğine dikkat çekilmiştir. Ancak ortak görüş limanın gününbirlik programlarda tercih edilme olasılığının daha yüksek olduğu yönündedir.

Kruvaziyer gemi şirketleri bir limanı rotalarına eklerken öncelikli olarak burada ne kadar gelir elde edeceğini değerlendirmeye almaktadır. Bu doğrultuda limanda yolculara hangi olanakların sunulacağı önem arz etmektedir. Sunulacak turların çeşitliliğinin ise birinci öncelik olduğu ifade edilmiştir.

Tur çeşitliliği açısından bakıldığında Çanakkale'nin sahip olduğu önemli turistik odaklardan Troya Antik Kenti'nin birincil destinasyon olarak ön plana çıktığı görüşme yapılan kişilerce ifade edilmiştir. Truva efsanesi içinde barındırdığı tarihi hikaye ile uluslararası öneme sahiptir.

İkincil olarak Gelibolu Yarımadası'nın değerlendirildiği görülmüştür. Gelibolu Yarımadası'nın tarihi savaş alanı olmasının özellikle Yeni Zelanda, Avustralya ve İngiltere ülkelerinde yaşayan kruvaziyer yolcular açısından önemli görüldüğü ifade edilmiştir.

Yapılan görüşmelerde merkeze uzaklığı sebebiyle Çanakkale'nin bir diğer önemli turistik odağı olan Asos Antik Kenti üçüncül destinasyon olarak belirtilmiştir.

Gemilerin programları itibarıyla Türkiye'de birinci sırada İstanbul ve ikinci sırada Kuşadası limanlarının yer aldığı görüşmelerde ifade edilmiştir. 2020 yılı için İstanbul'un dünya çapındaki yaklaşık 1000 gemi programının 70 – 80 tanesinde yer aldığı ancak 2021 – 2022 yıllarının programlarında bu sayının 250lere kadar ulaştığı belirtilmiştir. Bu çalışma kapsamında, Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın İstanbul'u programlarına alan gemilerin rotasında yer alacağı görüşmeler sonunda ortaya çıkmıştır.

Geçtiğimiz yıllarda Türkiye'nin gemi programlarında yer alamayışının başlıca sebebinin terör olayları olduğu öğrenilmiştir. Ancak gemi şirketlerinin en kısa sürede Türkiye'yi tekrar programlara dahil etme eğiliminde oldukları görüşme yapılan kişilerce ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra Çanakkale'nin Türkiye'de üçüncü önemli kruvaziyer liman olarak potansiyelinin çok yüksek olduğu ortak görüş olarak öne çıkmaktadır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın devreye alınmasıyla gemi programlarında Türkiye'den bir limanın değil Yunanistan'dan bir lokasyonun eksileceği görüşü ifade edilmiştir.

Kruvaziyer gemi şirketlerinin bir diğer önem verdiği noktanın limanın gemilere sunduğu teknik ve turistik altyapı imkanları olduğuna dikkat çekilmiştir. Ortak görüş; limanın merkez lokasyonda yer almasının olumlu olacağı yönündedir. Kepez'de mevcut durumda kruvaziyer gemilerin yanaştığı limanda altyapısal eksikliklerin varlığına dikkat çekilmiştir. Gemilerin yavaşmada sıkıntılar yaşadığı ve yolcular için bir terminal yapısı olmayışı özellikle vurgulanan eksiklikler olarak öne çıkmaktadır.

## Tur Şirketleri / Acenteler ve Çalışma Sistemleri

Kruvaziyer gemiler için tur organizasyonu yapan şirketlerle görüşülmüştür. Tur şirketlerinin operasyonları, çalışma prensipleri ve tur organizasyonları açısından önem verilen noktalar tartışılmıştır. Çanakkale'nin bu turlarda nasıl konumlanacağı üzerine fikir alışverişi yapılmıştır. Ayrıca Çanakkale'nin turistik odakları ve tur çeşitliliği potansiyeli hakkında görüşler alınmıştır.

15 yıl öncesine kadar tüm yolcu gemilerinin Çanakkale'de durakladığı ifade edildi. Gelibolu Yarımadası'nın ve Troya Antik Kenti'nin gezildiği belirtildi. Yolcu gemileri yavaşma için altyapısal destek beklentisindeydi fakat bu sağlanamadığı için Çanakkale gemi tur programlarından çıkarıldı.

Kepez atık elleçleme limanının yolcu gemileri için kullanılmaya başlanmasıyla Çanakkale tekrar programlara dahil oldu. Ancak bu şekilde turistlerin şehre uğraması ve yerele gelir bırakması mümkün olmuyordu. Çanakkale merkezde bir kruvaziyer limanı projesi bu negatif durumu pozitif çevirebilmek adına ortaya çıkmıştır.

Yerel tur rehberleriyle yapılan derinlemesine görüşmelerde merkez lokasyonda yer alacak bir kruvaziyer limanın kentteki turizm faaliyetlerini oldukça olumlu etkileyeceği üzerine görüşler alındı. Projeye konu olan alanda halihazırda GESTAŞ feribot iskelesinin varlığı kentin araç trafiğini olumsuz etkilediği için kruvaziyer limanının yaratacağı etkinin iyi çalışması gerektiği özellikle görüşme yapılan kişilerce dile getirilmiştir.

Troya Antik Kenti ve Gelibolu Yarımadası Tarihi Savaş Alanı'nın iki güçlü turistik değer olarak ön plana çıktığı görüşmelerde dikkat çekilen ortak ifadelerdi. Asos Antik Kenti'nin de üçüncül destinasyon olarak bunlara dahil edilebileceği üzerinde duruldu. Gemi yolcularına sunulabilecek gününbirlik programlar değerlendirildi ve bu farklı destinasyonların farklı programların konusu olması gerektiği ifade edildi. Gününbirlik programlarda zaman kısıtlaması bulunduğundan her bir destinasyonun tek bir programın konusu olmasının turistler açısından daha verimli olacağı ifade edildi.

## Projelendirme

Çeşitli mühendislik firmaları ve Türkiye'de benzer projeler yürüten kurumlar ile görüşülmüştür. Projelendirme süreçleri, karşılaşılan sorunlar ve çözümleri hakkında fikir alışverişi yapılmıştır.

Kruvaziyer limanı projelendirme sürecinde en önemli ve uzun süreli adımın ÇED raporu hazırlanması aşaması olduğu görüşülen kişilerce vurgulandı. Bununla birlikte denizel yapıların tasarımı açısından batimetre, hidrografik ve oşinografik rapor, jeolojik-jeoteknik etüt raporu, modelleme raporları, hidrolik model deneyi gibi teknik analiz çalışmalarının detayları ve projelendirme sürecine etkileri tartışıldı.

Çanakkale merkezde bir kruvaziyer liman yapılması üzerine daha önce yapılan çalışmalar incelendi ve bu çalışmaları yürüten kişilerle yapılan derinlemesine görüşmelerde alternatif olarak değerlendirilen Kepez Limanı'nın yolcu gemilerinin yanaşması için uygun koşulları sağlamadığı öğrenildi.

## Yatırım

Kruvaziyer limanlar üzerine yatırım yapan uluslararası şirketlerin temsilcileri ile görüşmeler yapılmıştır.

Yapılan derinlemesine görüşmelerde Çanakkale Kruvaziyer Limanı'nın bir ana limandan ziyade ara liman olarak hizmet vermesinin yatırımcı potansiyelini arttıracığı ortak görüş olarak vurgulanmıştır. Bu sayede projenin maliyeti ve söz konusu proje alanının özellikleri göz önünde bulundurulduğunda ara liman olma koşullarının sağlanabilir olduğu öğrenilmiştir.

Çanakkale'nin bir ara liman olarak İstanbul'u ziyaret edecek gemilerin programına dahil edilme potansiyelinin yüksek olduğu ortak görüş olarak ön plana çıkmıştır. Ara liman olma gereksinimlerinin yatırım maliyetini makul seviyede tutacağı ifade edilmiştir.

Yatırım yapılan kruvaziyer limanlarda römorkaj ve pilotaj hizmetlerinin en büyük gelir kalemleri olarak ön plana çıktığı ifade edilmiştir. Bunların yanı sıra yolcu başına alınan ücretlerin de önemi vurgulanmıştır.

## Finans

Kruvaziyer Liman projelendirme ve yatırım konularının finans bacağı için uzman kişilerle görüşmeler yapılmıştır. Projenin hayata geçirilmesinde en uygun finansman modeli araştırılmıştır.

Yapılan derinlemesine görüşmelerde farklı finansman modelleri üzerinde durulmuştur. Hem idari kurum hem de potansiyel yatırımcılar açısından fizibilite çalışmasına göre en uygun modelin Yap – İşlet – Devret modeli olacağı ifade edilmiştir.

## Yerel Paydaşlar

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesi ve Çanakkale'ye etkileri yerel kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşlarından yetkili kişiler ile yapılan derinlemesine görüşmelerle ayrıntılı olarak tartışılmıştır. Projenin yerelde ne tür olumlu ya da olumsuz etkilerinin olacağı, kruvaziyer limanı için alternatif proje alanları, turistlerin tercih edebileceği turizm odakları ve gemi programlarına dahil edilecek Çanakkale turları ile ilgili görüşler alınmıştır.

Yapılan derinlemesine görüşmelerde Çanakkale'de yeterli altyapı gereksinimlerini karşılayan bir kruvaziyer liman yapılmasının kent için oldukça olumlu bir yatırım olacağı ortak görüş olarak ön plana çıkmıştır.

Çanakkale Kruvaziyer Limanı projesinin Çanakkale'nin merkezinde yer alması gerektiği kişilerce ifade edilmiştir. Merkezde yer alan bir kruvaziyer limanın yerelde sağlayacağı olumlu katkıya dikkat çekilmiştir. Bunun yanı sıra merkez lokasyonun kent trafiği ve araç sirkülasyonu açısından iyi analiz edilerek planlanması gerektiği görüşme yapılan kişilerce en çok dikkat çekilen nokta olarak ön plana çıkmaktadır.

## Katkıda Bulunanlar

Adı Soyadı	Kurumu
Rüstem Aslan	Truva Kazı Başkanı
Rıdvan Gölçük	Truva Müzesi Müdürü
Cemil Agas	Çanakkale İl Kültür Turizm Müdür V.
Aziz Güngör	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.(Ege Ports) - Kuşadası Limanı
Şükrü Tuğay	Marmaris Cruise Port (Marmaris Liman İşletmeleri AŞ Genel Müdürü)
Mahir Sevinç	GESTAŞ Genel Müdürü
Yaşar Ayaz	GESTAŞ Yapı İşleri Müdürü
Sema Sandal	Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri
Ümit Cihan Müşterioğlu	Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası Bşk.
İbrahim Armağan Aydeğer	Çanakkale Turistik Otelciler İşletmeciler ve Yatırımcılar Derneği Başkanı
Ahmet Çelik	TÜRSAB Çanakkale-Körfez Bölgesel Temsil Kurulu Başkanı
Tunç Gökçe	Artı Proje
Figen Ayan	Galataport Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş.
Ahmet Tercan	Norm Mimarlık (Galataport Projesi)
Selim Zafer Ellialtı	Suvla Şarapları
Tolgar Bıyıklı	Princess Cruise Türkiye Temsilcisi / Naviosa Genel Müdürü
Murat Özgümüş	Rönesans
İlhami Akkum	Finans GYO
Kadir Kalyoncu	Falcon Acentesi Müdürü
Mehmet Ali Deniz	Global Yatırım Holding Global Stratejiler Direktörü
Selçuk Nas	Denizcilik Fakültesi Denizcilik Eğitimi Anabilim Dalı
Turan Barlas	Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Üyesi
Atakan Yüce	CEC Kıyı ve Çevre Mühendisliği
İsmail Gümüş	Liman Başkanı
İsmail Paşahan	Sea Song
Murat Tutu	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri Tic. A.Ş. Genel Müdürü
Zeynel Bayseferoğulları	ÇATAB
Metin Baştürk	Nazka Mühendislik (ÇED Raporu)
Ahmet Yazıcı	Miray International
Lucas Robson	Çanakkale Avustralya Konsolosu
Melek Gözübüyük	CTC Cruise / TURSAB
Yücel Gökğöz	YGTur
Bahadır Şaf	Pronto Tour
Celal Sever	Cesport İnşaat Ltd.Şti Genel Koordinatör
Ünal Yüksel	Antalya Belediyesi
Arman Akdoğan	IND mimarlık
Özgür Şahin	Çanakkale İl Özel İdaresi
Ertan Erbaşı	Çanakkale İl Özel İdaresi





## EK 4 - SAHA ÇALIŞMALARI

## EK 4 - SAHA ÇALIŞMALARI

Gerekli saha analiz ve ölçümlerin yapıldığı çalışmalardır. Saha çalışmaları bölgenin ve bölgede yaşayan paydaşların tanınması, sürece dahil edilmesi ve takip eden süreçte yapılacak uygulamalarda desteklerinin alınabilmesi, paydaş limanların tanınması için yapılmıştır (Ek4'te ayrıntılı olarak bulunmaktadır).

Bu kapsamda yapılan çalışmalar şu şekildedir:

- Turizm değerlerinin ve altyapının tespit edilmesi.
- Saha ziyaretlerinin yapılması.
- İyi örneklerin yerinde incelenmesi (Örnek kruvaziyer liman ziyaretleri).



## Proje Sahasına Ait G6rseller









# Örnek Limanlara Ait Görseller: Ulusoy Çeşme Kruvaziyer Limanı





# Örnek Limanlara Ait Görseller: Ege Port Kuşadası Kruvaziyer Limanı



# Örnek Limanlara Ait Görseller: Dikili Kruvaziyer Limanı





# Çanakkale Öne Çıkan Turizm Odakları









EK 5 - ANKET

## EK 5 - ANKET

Kruvaziyer limanı fizibilite çalışmasına katkı sağlaması amacıyla anket yapılmıştır. Anket çalışması; Çanakkale il merkezinde, kruvaziyer liman projesinin gerçekleşmesi planlanan saha ve çevresinde yapılmıştır. Kente gelen ziyaretçilere, esnafa ve yerel halka yapılmıştır. Anket sonuçları değerlendirilerek çalışmada kullanılmıştır.

Anket sonuçları ağırlıklı olarak kruvaziyer turizmin Çanakkale ekonomisine etkisinin, yerel halkın bakış açısının ve projenin risklerinin tespitlerinde kullanılmıştır.

Anket “ Bu anket, Çanakkale İl Özel İdaresi tarafından yürütülen Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite çalışması kapsamında yapılmaktadır. Anketteki bilgiler fizibilite çalışmalarında kullanılacak, kişisel bilgileriniz sadece anketi kontrolü amacıyla sizi aramakta kullanılacak, bunun dışında hiçbir şekilde kullanılmayacaktır.” ön bilgilendirme yazısı ile başlatılmıştır. Ankette toplamda 9 soru yer almaktadır. Sorular şıklı cevaplar şeklinde hazırlanmıştır.

## ANKET SORULARI

Anket soruları aşağıdaki gibidir:

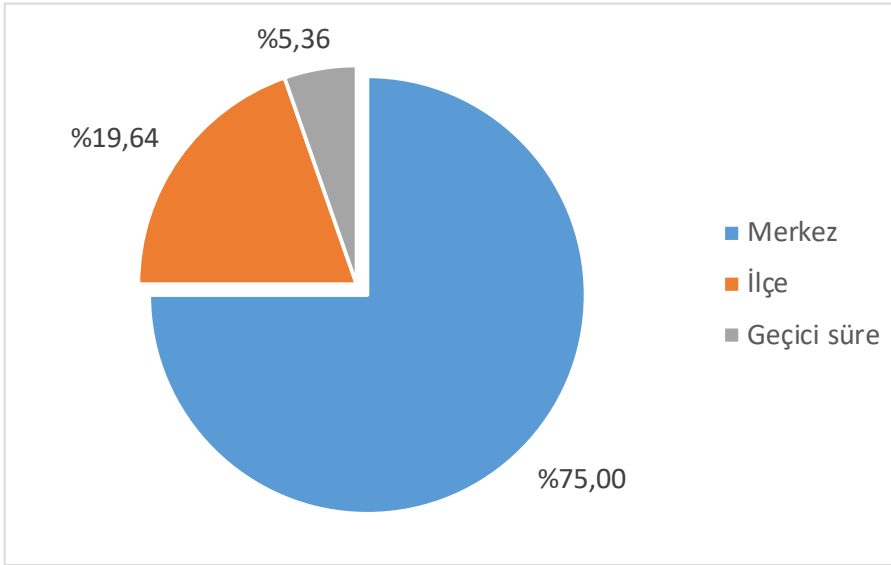
- Sorunuza cevap veren kişi olarak ....?
- Kruvaziyer turizmi hakkında temel bilgi sahibi misiniz?
- Çanakkale Kruvaziyer limanı Çanakkale’ye yapılacak tüm yatırımlar içinde hangi öncelikte yer bulmalıdır?
- Çanakkale merkezde yapılacak bir kruvaziyer limanı için ilk ifadeniz ne olur?
- Merkezdeki bir kruvaziyer limanının Çanakkale ticaretine etkisi ne olur?
- Merkeze yapılmış ve trafik sorunlarının üstesinden gelebilen bir kruvaziyer limanı Çanakkale şehri için ne ifade eder?
- Yaşınız?
- Eğitim durumunuz?
- Genel çalışma durumunuz nedir?

# ANKETTEN ELDE EDİLEN SONUÇLAR

Anket, Çanakkale il merkezinde proje sahası ve çevresinde yapılmıştır. Ankete toplam 56 kişi katılmıştır. Anket sonuçları tablo ve grafik şeklinde analiz edilmiştir. Aynı soruya ait cevaplar, fizibilite çalışmasında kullanılacağı yere göre farklı analiz metotları ile değerlendirilmiştir.

## Sorunuza cevap veren kişi olarak...

- Çanakkale merkezde yaşıyorum
- Çanakkale'nin ilçesinde yaşıyorum
- Çanakkale'de geçici süreyle (iş, okul, askerlik hizmeti) bulunuyorum



Grafikte proje sahası çevresinde bulunan insanların Çanakkale'de ikametgah durumlarını yer almaktadır. 56 kişinin cevap verdiği sonuçlara göre; proje sahası çevresinde bulunan kişilerin büyük bir kısmının Çanakkale merkezde yaşadığı anlaşılmaktadır.

## Kruvaziyer turizmi hakkında temel bilgi sahibi misiniz?

- Evet
- Hayır

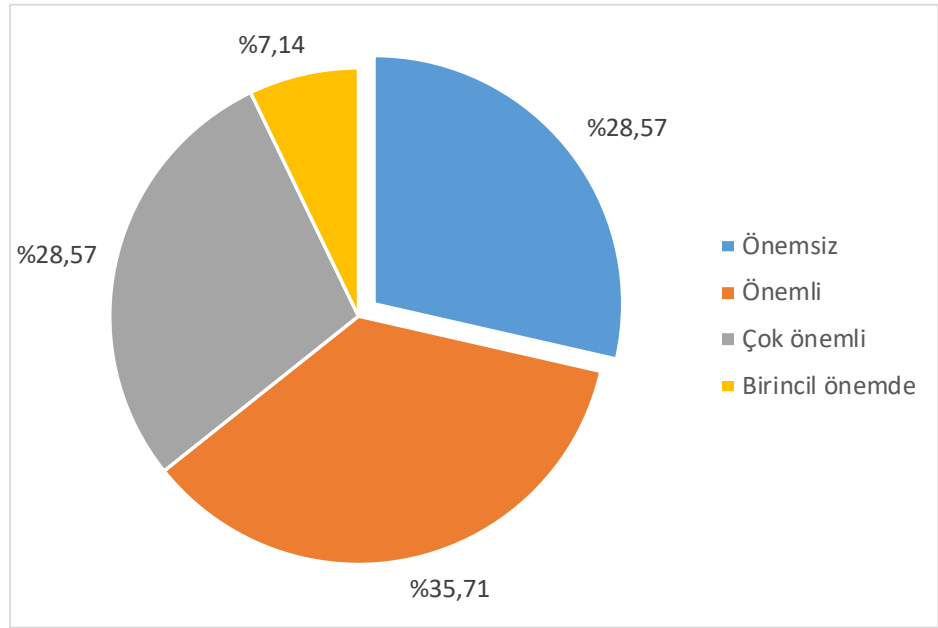
Fizibilite çalışmaları kapsamında hazırlanan pazarlama stratejileri ve bu anketteki bazı soruların cevaplarının değerlendirme oranı için "kruvaziyer turizmi" bilinirliği önem arz etmektedir. Bu kapsamda yöneltilen sorunun cevapları aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Cevaplar incelendiğinde anketi cevaplayan 56 kişinin yüksek oranda kruvaziyer turizm hakkında temel bilgiye sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Anket Sorusuna Verilen Cevap	Cevap Veren Kişi Sayısı	Oran
Evet	48	%86
Hayır	8	%14

## Çanakkale Kruvaziyer limanı Çanakkale'ye yapılacak tüm yatırımlar içinde hangi öncelikte yer bulmalıdır?

- Önemsiz
- Önemli
- Çok önemli
- Birincil önemde (yapılacak ilk yatırım olmalı)

Yatırımın termin planının doğru hazırlanması, projenin yapılabirliğini olumlu etkilemektedir. Proje sahası ile ilişkili olan kişilerin ve yerel halkın projeyi hangi öncelikte değerlendirdiği bu kapsamda dikkate alınmalıdır. Bu amaçla yöneltilen bu soruda; yüksek oranla tek bir cevap elde edilmemiştir. Genel olarak verilen cevapların oranlarını incelediğimizde önemsiz cevabının diğer olumlu seçeneklere göre çok az (%28,57) olduğu tespit edilmiştir.



## Çanakkale merkezde yapılacak bir kruvaziyer limanı için ilk ifadeniz ne olur?

- Çok doğru bir yatırım olur
- Trafik problemleri oluşturur
- Başka bir alanda yapılmalı
- Gereksiz bir yatırım olur

Yatırımın SWOT analizinde tespit edilen sonuçları değerlendirmek için "kruvaziyer liman" fikrinin anketi cevaplayan kişilerde oluşturduğu ilk ifade analiz edilmiştir. Bu amaçla yöneltilen soruda alınan cevaplar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Cevaplar	Doğru bir yatırım	Trafik problemleri oluşturur	Başka bir alana yapılmalı	Gereksiz yatırım
Kişi Sayısı	19	23	12	2

## Merkezdeki bir kruvaziyer limanının Çanakkale ticaretine etkisi ne olur?

- Olumlu olur
- Etkisi olmaz
- Olumsuzluk yaratır

Ankette yer alan yukarıdaki soruyla: Kruvaziyer turizmin Çanakkale ekonomisine etkisi ile ilgili yerel halkın, özellikle bölge esnafının düşüncelerinin analiz edilmesi amaçlanmaktadır. Projenin sosyal fayda ve maliyet analizinde ankete verilen cevaplardan yararlanılmıştır. Verilen cevaplara göre %96 olumlu etkisi olacağı sonucuna varılmıştır.

Olumlu olur	Etkisi olmaz	Olumsuzluk yaratır
%96	%4	-

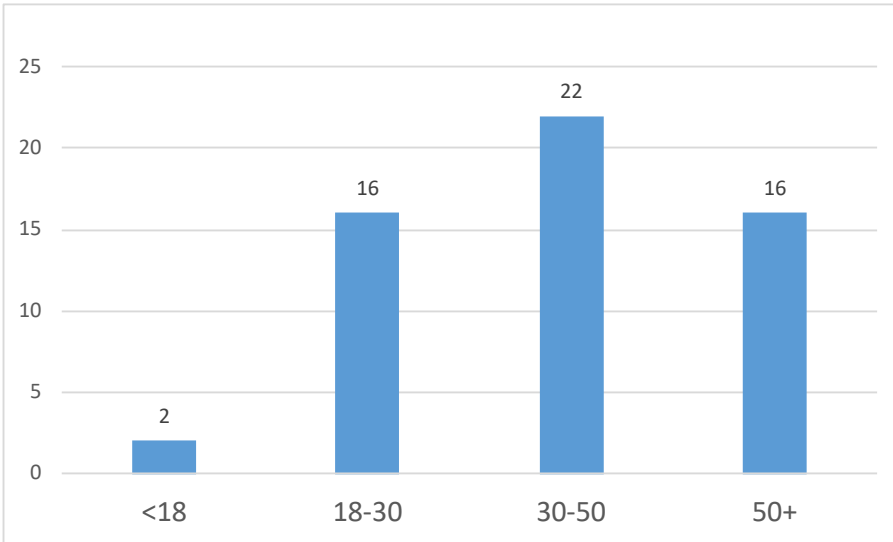
## Merkeze yapılmış ve trafik sorunlarının üstesinden gelebilen bir kruvaziyer limanı Çanakkale şehri için

- Yarar sağlar
- Etkisi olmaz
- Olumsuzluk yaratır

Rapor kapsamında yapılan derinlemesine görüşmeler ve risk analizi araştırmalarında limanın yapılacağı saha için en büyük endişenin trafik olduğu tespit edilmiştir. Trafik sorunu çözüldüğünde katılımcıların düşüncelerini değerlendirmek için yukarıdaki soru yöneltilmiştir. Verilen cevaplara göre yüksek çoğunluk (%98) yarar sağlayacağını düşünmektedir.

## Yaşınız?

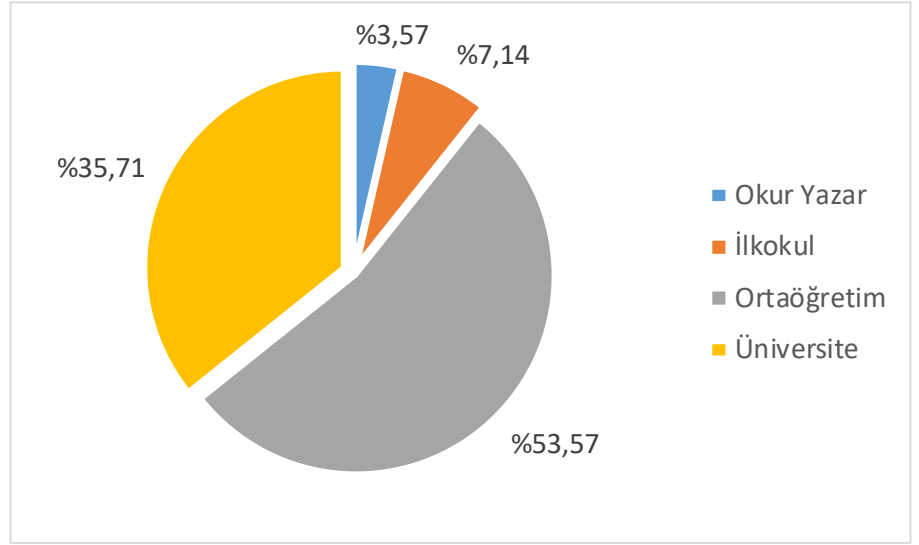
Yaş grupları 18 altı, 18-30 yaş arası, 30-50 yaş arası ve 50 yaş üstü olarak 4 gruba ayrılmıştır. 18-50 yaş aralığının çoğunlukta olduğu analiz edilmiştir.



## Eğitim durumunuz?

- Okur Yazar Değil
- Okur Yazar
- İlkokul
- Ortaöğretim
- Üniversite

Grafikte ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarına göre yüzde oranları yer almaktadır. 56 kişinin %53,57'sinin üniversite mezunu olduğunu analiz edilmiştir.



## Genel alışma durumunuz nedir?

- Kendi iş yeri var
- Maaşlı
- Öğrenci
- Emekli
- Ev kadını
- Çalışmıyor

Tabloda katılımcıların çalışma durumlarını içeren kişi sayısı yer almaktadır. Sonuçlara göre; katılımcılar yüksek oranla çalışan bireylerden oluşmaktadır.

Kendi iş yeri var	Maaşlı	Öğrenci	Emekli	Ev kadını	alışmıyor
15	17	3	14	2	5

# ANKET FORMU

Anket formu aşağıda yer almaktadır.

Bu anket, Çanakkale İl Özel İdaresi tarafından yürütölen Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite çalışması kapsamında yapılmaktadır.

Anketteki bilgiler fizibilite çalışmalarında kullanılacak, kişisel bilgileriniz sadece anketi kontrolö amacıyla sizi aramakta kullanılacak, bunun dışında hiçbir şekilde kullanılmayacaktır.

## Çanakkale Kruvaziyer Limanı Fizibilite Çalışması Anket Soruları

1. Sorunuza cevap veren kişi olarak

- Çanakkale merkezde yaşıyorum
- Çanakkale'nin ilçesinde yaşıyorum
- Çanakkale'de geçici süreyle (iş, okul, askerlik hizmeti) bulunuyorum

2. Kruvaziyer turizmi hakkında temel bilgi sahibi misiniz?

- Evet
- Hayır

3. Çanakkale Kruvaziyer limanı Çanakkale'ye yapılacak tüm yatırımlar içinde hangi öncelikte yer bulmalıdır?

- Önemsiz
- Önemli
- Çok önemli
- Birincil önemde (yapılacak ilk yatırım olmalı)

4. Çanakkale merkezde yapılacak bir kruvaziyer limanı için ilk ifadeniz ne olur?

- Çok doğru bir yatırım olur
- Trafik problemleri oluşturur
- Başka bir alanda yapılmalı
- Gereksiz bir yatırım olur

5. Merkezdeki bir kruvaziyer limanının Çanakkale ticaretine etkisi ne olur?

- Olumlu olur
- Etkisi olmaz
- Olumsuzluk yaratır

6. Merkeze yapılmış ve trafik sorunlarının üstesinden gelebilen bir kruvaziyer limanı Çanakkale şehri için

- Yarar sağlar
- Etkisi olmaz
- Olumsuzluk yaratır

7. Yaşınız?

- <18
- 18-30
- 30 – 50
- 50+

8. Eğitim durumunuz?

- Okur Yazar Değil
- Okur Yazar
- İlkokul
- Ortaöğretim
- Üniversite

9. Genel çalışma durumunuz nedir?

- Kendi iş yeri var
- Maaşlı
- Öğrenci
- Emekli
- Ev kadını
- Çalışmıyor

Tarih: .....

Ad Soyad, Telefon (İsteğe Bağlı):

.....

.....





