

## ÇANAKKALE'DE YATÇILIK FAALİYETLERİ

Doç. Dr. Rüřtü ILGAR<sup>1</sup>

### ÖZET

Ülkemize 1960'lı yılların başında ilk yabancı yatlar gelmeye başlamış, 1984-90 yılları arasında ise yat turizmi büyük bir gelişme göstermiştir. Yat bağlama kapasitesi bakımından Türkiye'nin Akdeniz çanağındaki payı % 4.1 ve dünya çapında da % 0.5'ini oluşturmaktadır.

Bu çalışmada Çanakkale Boğazı kıyılarındaki yat turizm potansiyelini tespit etmek ve sorunların ortaya çıkartılarak çözüm yollarının bulunmasını sağlamaktır. Yat bağlama kapasitesi bakımından Türkiye'nin Akdeniz çanağındaki payı % 4.1 ve dünya çapında da % 0.5'ini oluşturmaktadır.

Çanakkale'nin Türkiye'deki oranı ise % 2'dir. Çanakkale İli yat turizmi potansiyeli yüksek olmasına rağmen tanıtımın ve liman sayısının az olması nedeniyle tam potansiyeline ulaşamamıştır. Çanakkale'de olan yat turizmi potansiyelini değerlendirme faaliyetleri son yıllarda artmış ve bu faaliyetler çevreye, ekonomiye ve sosyal hayat büyük katkılar sağlamıştır. Yaşanan gelişmelerin yanında bu faaliyetlerin birtakım olumsuz sonuçları da olmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Turizm, Yat, Çanakkale, Yat Limanı

## YACHTING ACTIVITIES IN ÇANAKKALE

### ABSTRACT

The first yachts were bought to our country in early 1960's. When the between "1984-1990" were the most important years of the progress of yacht tourism in Turkey. According to capacity of yacht accommodation, Turkey has the 4.1% of Mediterranean basin and Turkey has the world range 0.5% of yacht accommodation.

The main purpose of our research is analysing the potential for yacht tourism in the coasts of Çanakkale Straits and developing solution strategies after revealing the problems related with the issue. According to capacity of yacht accommodation, Turkey has the 4.1 % of Mediterranean basin and Turkey has the world range 0.5 % of yacht accommodation.

Çanakkale's range in Turkey is 2 % in Turkey. Although Çanakkale province has a high potential of yacht tourism, it hasn't reached its full potential because of the small numbers of the ports and lack of publicity. Çanakkale has high potential for yacht tourism. Because, it has proper season, sheltered bays, flora and fauna and touristic value. This research is about the progress of yacht tourism and its potential. Also some problems about yacht tourism were mentioned and some solution suggestions were given.

**Keywords:** Tourism, Yacht, Çanakkale, Marina

---

<sup>1</sup> Çanakkale Onsekiz Üniversitesi EF, Coğrafya Eğitimi ABD, [ilgar@mail.com](mailto:ilgar@mail.com), <https://orcid.org/0000-0002-4981-7324>

## GİRİŞ

Klasik manada bireysel, eğlence amaçlı, boy ve işlev gözetmeksizin kullanılan deniz araçlarına yat denilmektedir. Oysa gezi, eğlence, spor ve amatör balıkçılık gibi faaliyetlerde kullanılmak üzere imal edilmiş, ticari amaca hizmet etmeyen, boyu 2,5-24 m arasında olan özel teknelere yat adı verilir. Yat kavramı İngiliz Maritime and Coastguard Agency tarafında tanımlanmış ve yatları kısa menzilli ve büyük ticari yatlar olmak üzere ikiye ayırmıştır. Kısa menzilli yatlar tanımı şu şekilde yapılmıştır: 21 Temmuz 1968'den sonra inşa edilmiş ise 300 GT'dan daha hafif, daha önce inşa edilmiş ise 500 GT'dan azami 14 bofor kuvvetinde rüzgarda seyir yapabilen ve sahile 60 mil uzaklıktaki bölgelerde emniyetli seyir yapabilen teknelerdir. Büyük ticari yatlar ise: 21 Temmuz 1968'den önce inşa edilmiş ise 150 GT'dan daha ağır, daha sonra inşa edilmiş ise 24 m'den daha uzun, 12'den daha az yolcu taşıyan ve spor ve eğlence maksatlı kullanılan ticari teknelerdir

Yat turizmi, birçok unsurun bir araya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan ekonomik faaliyettir. Marinalar; barınaklar gibi altyapı hizmetleri, inşa sanayi, catering hizmetleri, idari işlemler, personel gibi boyutlarıyla geniş ölçüde istihdam yaratan sektördür (Kozan, 2014). Türkiye'nin turizm bakımından en önemli gelir kaynaklarından biri de deniz turizmidir. Toplam turizm gelirlerindeki payı % 20'dir. Deniz turizminden kasıt; kruvaziyer, yatçılık, günübirlik tekne turları, eğlence ağırlıklı su üstü ve su altı aktiviteleri ve dalgıçlık sporlarını kapsayan ve doğrudan deniz alanında gerçekleşen turizme yönelik faaliyetler olarak bilinir (Çubuk ve Koçak, 2012).

**Yat Turizminin Tarihi:** İlk yelkenli tekne M.Ö. 4000'li yıllarda Nil nehrinde, kralların zevk amaçlı gezintilerinde kullanılmıştır. Benzer olarak Vikingler de özel teknelerini aynı amaçla kullanmışlardır. M.Ö. 100 yılında teknelerde güvertenin ön tarafında ikinci direğe rastlanılmıştır. M.S. 1400 yılında ise üç direkli yelkenli tekneler görülmeye başlanmıştır. Daha sonra Amsterdam zenginleri büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri bu tekneleri "jagtschippen" avcı gemisi olarak adlanmışlardır. Yat kelimesinin etimolojik kökeninin Felemenklerden gelmektedir. Çünkü "Yat" kelimesi, Felemenkçe'de "kovalamak, izlemek, avcılık" anlamlarında kullanılan "jaghen" fiilinden türemiştir. 10. yüzyılda Felemenkler (Hollandalılar) küçük ve hızlı teknelerini kaçakçı ve korsanları yakalamak için kullanmışlardır. Felemenkler 1660 yılında İngiltere Kralı'na bir yat hediye ederler, İngiltere'ye gelen Mary adlı bu tekne daha sonra "jaght" ve "yacht"a dönüşmüştür (Kozan, 2014). 1661 yılında Thames Nehri üzerinde Catherine ve Anne isimli yatlar arasında ilk yat yarışı yapılmıştır. Tarihte ilk yat kulübü 1720'de İrlanda'da oluşturulmuş (Cork Water Club), 1773 ve 1775'de İngiltere'de The Star Cross Yacht Club ve The Cumberland Fleet (sonra adı Royal Thames Yacht Club şeklinde değişmiştir) kurulmuştur. 1851'de America adlı yelkenli Newyork Yacht Club flamasıyla Amerika Kupası yarışına katılmıştır (Ercanik, 2003).

Yat yapımındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Denge, emniyet ve hız dikkate alınarak sürekli araştırma yapılmış, 1890'da ilk alüminyum yat gövdesi üretilmiş ve genişlikleri daraltılmıştır. 19. yüzyılda standart tasarımlar olmaksızın yat yapılıyorken, daha sonraları yat yapım eksperleri (Lloyds gibi) ortaya çıkmış ve bugünün modern yatlarının ilk prototipleri yapılmaya başlanmıştır. 1946'da naylon ilk defa yelken bezi olarak kullanılmıştır. 1950'li yıllarda ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmiştir (Özer,1990). Geçmişten gelen ahşap, çelik, alüminyum ve sentetik malzemelerin kompost hale getirilip kullanılması yeni teknolojik ilerlemeler yatlarda seri üretime geçilmesinde önemli rol oynamıştır. Akdeniz havzasında en önemli yatçı ülkeler önce Fransa ve İtalya daha

sonra İspanya yat turizmi alanında önde gelen, tanınan ülkeler olmuştur (Dinçer, 1987). 1950 sonrası ABD yatçılıkta büyük rol oynayan ülke konumuna gelmiştir.

**Dünyada Yat Turizmi:** Dünya yat turizminin en çok gelişmiş olduğu denizler, birbirine yakın mesafede adaların bulunduğu matematik konumu bakımından iklimin bütün yıl boyunca yatçılığa uygun olduğu Kuzey ve Güney Yarım Küre’de 10-20 derece enlemleri arasında yer almaktadır. Dünya’da en fazla Akdeniz’in yanı sıra Amerika, Afrika, Asya ve Güney Pasifik’te de yatçılık yapılmaktadır. Akdeniz çanağında 711 marinada 311.000 yat bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Büyük bir yoğunluğu Fransa, İtalya, gibi Batı Akdeniz kıyılarında yer alan marinaların ise artan aşırı kirlilik nedeniyle kalitelerini kaybetmektedir. Denize yönelik eğlence sektörü olarak tanımlanarak son yıllarda popüler olmaya başlayan yatçılık, Karayip Adaları ve Akdeniz’de gelişimini sürdürüyor. Akdeniz’de yatçılık ve yat turizminde öncü olan ülkelerden Fransa ve İspanya, Hırvatistan, Yunanistan, Türkiye marina yani yat limanı kapasitelerini en çok artıran ülkeler olarak ön plan çıkmaktadır. İspanya, betonlaşmanın getirdiği sıkıntıları yaşarken, Fransa kıyılarını düzenlemiş ve marina komplekslerinin geri planında pek çok aktiviteyi marinalar ile birlikte misafirlere sunmayı başarmış görünüyor (Ercanik, 2003). Akdeniz çanağı; dünyada deniz turizminin odaklandığı bölgelerdendir. Korunaklı doğal koylar, ılımlı rüzgârlar, limanlar arasındaki uzaklıkların azlığı, yaz sezonunun uzunluğu, Akdeniz’e kıyısı olan ülkelerin çokluğu, deniz turizminin Akdeniz çanağında yoğunlaşmasının temel nedenleri olmaktadır. 66 Akdeniz çanağında deniz turizmi Batı Akdeniz’den başlayarak doğuya doğru devam eden bir gelişme içerisindedir. Batı Akdeniz’deki limanların yoğunluğu ve deniz kirliliğinin ciddi boyutlara ulaşması, deniz turizmini Doğu Akdeniz’e kaydırmaktadır. Coğrafi konumu, iklimi, yat güzergâhları, tarihsel ve kültürel değerleri bakımından bütünüyle zengin bir potansiyel oluşturan kıyılarının çokluğu nedeniyle Türkiye Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde en avantajlı ülkelerden biridir. Ancak ülkemiz sahip olduğu büyük potansiyele rağmen deniz turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan’ın gerisindedir (Ege Life, 2005).

Dünya yatçılığında, Akdeniz ve Karayipler ön plana çıkmaktadır. Bu önceliğin altında iklimin olumlu etkisi önemlidir. Her iki bölge yaz ve kış dönemlerinde uzaklıkları sebebiyle birbiriyle yarışan değil sürekli rüzgârı, zengin ve doğal kültürel güzellikleri ile yatçılık açısından birbirini tamamlayan bölgelerdir. Yaz aylarında Akdeniz’de, kış aylarında ise Karayipler’de, 600 bin civarında teknenin doğal ve küçük koylarda ve farklı tarihi ve kültürel özelliklere sahip ülkeleri ziyaret ettiği görülmektedir (Tourism-Review, 2007:31). Yat turizminin boyutları ve etki alanı her geçen gün genişlemektedir (Sezer, 2012).

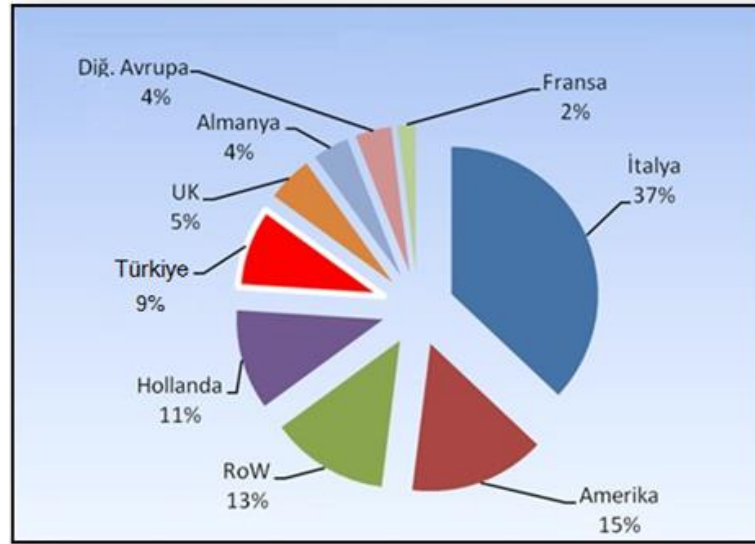
**Tablo 1: Sektörde Söz Sahibi Dünya Ülkelerinin Karşılaştırılması**

	Kıyıların Uzunluğu (km)	Tekne Başına Düşen Kişi	Yat ve Tekne İmalatçısı	Motor imalatçısı	İstihdam Edilen İşgücü	Bağlama ve Çekek Yeri
ABD	133.342	18	1.200	50	12.073	874.100
İngiltere	12.450	130	400	20	500	225.000
İtalya	9.226	68	950	10	105	128.042
Hollanda	451	40	108	1	200	21.000
İsveç	3.218	12	50	2	1000	200.000
Fransa	5.700	101	151	3	391	227.700
Almanya	3.624	26	412	11	2.647	-
Yunanistan	15.000	84	87	0	19	7.000
Türkiye	8.333	2.000	360	0	50	19.000

(ICOMIA, 2015)

**Türkiye’de Yat Turizmi:** Türkiye, coğrafi olarak özellikle Ege kıyılarının dik kıyılara sahip olması nedeniyle jeomorfolojik yapısı girintili çıkıntılı koy ve körfezlere ev sahipliği yapmaktadır. Bu özelliği yanında iklimi itibariyle tipik Akdeniz iklimine sahip yat turizmi için önemli çekim alanını oluşturmuştur. Bunun yanında geçmişten gelen kültürel miras ve ucuz olması yanında kaliteli imkânlarla sahip olması da bir diğer olumluluk oluşturmuştur. Türkiye’de yatçılık oldukça yenidir. 1960’lı yılların ikinci yarısında oluşmaya başlamıştır. Özellikle son yıllarda Türk kıyılarına yönelik talebin hızla arttığı gözlenmektedir. Türkiye’de ilk yatçılık faaliyetleri 1965 yılında gerçekleştirilmiştir. Özellikle “İstanbul Yelken Kulübü” kurulması önemli bir basamak olmuştur. Türkiye’de 1970 yılında Turban Turizm A.Ş.’nin kurulup Bodrum, Kuşadası ve Kemer’de işletmeciliğe başlaması önemli bir aşama olmuştur.

Türkiye yat turizmi geleceği için büyük avantajlara sahiptir. Türkiye marinalarında ucuz olması yanında kaliteli marina servis hizmetleri Akdeniz havzasındaki diğer ülkelere göre daha tercih edilebilir hale gelmektedir. Bunun yanında Türkiye’deki yat turizmi, alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliği, tanıtım ve turizm olgusunun yeterince yerleşmemesi, yat turizmi ile ilgili mevzuat yönetmeliklerdeki önemli eksiklikler mevcuttur. Türkiye aynı zamanda dünyada üretilen yaklaşık 10 yattan birini imal etmektedir.



**Şekil 1: Dünya Yat Yeni Sipariş Sıralaması** (Doğa Turizmi Master Planı, 2013)

Türkiye’deki yat turizminin gelişmesi 1960’lı yıllarda Yunanistan’ın Ege ve Anadolu kıyılarını kapsayan yat turları düzenlemesiyle gündeme gelmiştir. Türkiye’ye gelen ilk tekneler, Yunanistan üzerinden günübirlik gezilerle Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege’deki diğer yerleşim merkezlerine uğruyorlardı. Son yıllarda, uzun yaz sezonu, uygun rüzgârlar ve tabii koyları ile yatçılık için ideal bir ülke olan Türkiye, yabancı yatçıların uğrak yeri olmaya başlamış, yat yapıcılığı bir sektör olarak ortaya çıkmış, tanıtım ve pazarlamaya daha çok önem verilmeye başlanmıştır (Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği, 2007). Yunan tur operatörleri paket tur programlarına Türkiye’yi de dahil etmişlerdir (Özer, 1990). Bu durum Türkiye’ye olan ilgiyi artırmıştır. Özellikle vergi ve kontrolden muaf İngiltere bayraklı yatların Türkiye kıyılarını tercihleri artmıştır (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014). Özellikle Antalya, İzmir, Kuşadası, Bodrum, Fethiye, Marmaris, Kemer, Finike, Datça, Bozburun, Göcek, Kalkan önemli yat destinasyonları olmuştur.

Türkiye’de, bakanlık belgeli 114 yat işletmesi bulunmaktadır, bu işletmelerin 22’si yabancı işletmeciye aittir. Türkiye’de Turizm Bakanlığı’ndan belgeli 24’ü işletme belgeli, 18’i yatırım belgeli toplam 42 yat limanı ve çekek yeri mevcuttur. Bunların toplam yat bağlama kapasitesi 1400 civarındadır. Ayrıca 1438 yat ve bakanlıktan işletme belgeli toplam 11.913 yatak kapasitesi bulunur (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014).



**Şekil 5: Türkiye’deki Yat Limanları, Çekme Yerleri ve Yat Yanaşma Yerleri**  
(Doğa Turizmi Master Planı, 2013)

Ülkemize her yıl birçok yat uğramakta ve yatçılar ülkemizde deniz turizmi kapsamında faaliyette bulunmaktadır. Ülkemiz limanlarına gelen sarı bayraklı yat sayısı ve bu yatlarla gelen yolcuların yıllara göre dağılımı Tablo 2 verilmiştir.

**Tablo 2: Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yat ve Yolcu Sayıları**

Yıllar	Gelen Yat Sayısı			Gelen Yolcuların Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
2007	2.815	7.718	10.533	4.314	26.083	30.397
2008	2.689	6.226	8.915	3.886	25.324	29.210
2009	2.155	9.113	11.268	6.213	24.523	30.736
2010	2.075	6.210	8.285	5.632	21.411	27.034
2011	2.204	6.852	9.056	7.463	20.822	28.285

[www.sgb.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/5882-yat-istatistikleri.pdf](http://www.sgb.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/5882-yat-istatistikleri.pdf)

Yat turizmi dünyada yeni bir turizm çeşidi olarak, sınırlı bir kesime hitap ettiği için uzun bir süre beklenen talebi yaratamamıştır. Ancak charter olayına olan ilginin artması ve bu olayın gelişmesi, yat turizmine olan talebi artırmıştır. İtalya, İspanya ve Yunanistan charter olayı ile yat turizmini geliştiren ilk ülkeler olmuştur. Uzun yıllar Avrupa charter piyasasında müşteri olarak iştirak eden Amerikalı chartercılar, Karayip’leri keşettikten sonra Akdeniz’de 4 ay ile sınırlı olan yat turizmine alternatif yeni bir destinasyon ortaya çıkmıştır. Yatçılar özellikle kış aylarında Karayip Adaları’nı tercih etmektedirler. Bu yüzden yat turizmi popüler

olarak Akdeniz Çanağı ve Karayip Adaları'nda gelişimini sürdürmektedir (Piri, 2008). Akdeniz Çanağı; Dünyada deniz turizminin odaklandığı bölgelerdendir. Korunaklı doğal koylar, ılımlı rüzgârlar, limanlar arasındaki uzaklıkların azlığı, yaz sezonunun uzunluğu, Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin çokluğu, deniz turizminin Akdeniz Çanağında yoğunlaşmasında başlıca etkenlerdir. Akdeniz Çanağında deniz turizmi Batı Akdeniz'den başlayarak doğuya doğru devam eden bir gelişme içerisinde. Batı Akdeniz'deki limanların yoğunluğu ve deniz kirliliğinin ciddi boyutlara ulaşması, deniz turizmini Doğu Akdeniz'e kaydırmaktadır. Coğrafi konumu, iklimi, yat güzergâhları, tarihsel ve kültürel değerleri bakımından bütünüyle zengin bir potansiyel oluşturan kıyıların çokluğu nedeniyle Türkiye, Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde en şanslı ülkelerden biridir. Ancak ülkemiz sahip olduğu büyük potansiyele rağmen deniz turizmi ve yat bağlama kapasitesi bakımından Akdeniz Çanağında yer alan İtalya, İspanya, Fransa gibi ülkelerin gerisinde kalmaktadır (Piri, 2008). Deniz turizmi, Türkiye turizminin en büyük potansiyele sahip olduğu alanların başında gelmektedir. Yatçılık cumhuriyetin ilk yıllarında çok az ve elit bir kesimin denizde spor, eğlenme, dinlenme aracı durumundayken, 1960'lı yıllardan itibaren büyük kitleler arasında yaygınlaşmış ve aynı zamanda uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Akdeniz çanağının yatçılarca tanınmış bulunması, coğrafi yakınlığımız nedeniyle ülkemiz açısından avantaj sağlamıştır (Demiroğlu, 2007).

**Tablo 3: Ülkemiz Limanlarına Gelen Yatların İllere ve Yıllara Dağılımı**

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Muğla</b>	Yabancı	3751	15974	13707	15538	16644	12306	26521
	Yerli	960	2250	18567	16428	16566	15388	19036
	Toplam	4711	38024	32274	31966	33210	27694	45557
<b>Antalya</b>	Yabancı	3075	5419	4472	4929	4291	3656	7820
	Yerli	929	7599	7283	6590	7265	6035	5810
	Toplam	4004	13018	11755	11489	11556	9691	13630
<b>Aydın</b>	Yabancı	346	2052	1490	1590	1574	1022	3040
	Yerli	44	378	253	336	305	233	325
	Toplam	390	2430	1743	1926	1879	1266	3365
<b>İstanbul</b>	Yabancı	114	623	473	735	774	840	1912
	Yerli	26	291	154	353	311	350	421
	Toplam	140	914	627	1088	1085	1190	2333
<b>İzmir</b>	Yabancı	146	1034	517	606	556	265	708
	Yerli	142	326	150	146	150	119	158
	Toplam	288	360	667	752	706	384	866
<b>Balıkesir</b>	Yabancı	251	517	407	454	316	245	340
	Yerli	260	68	28	77	56	66	73
	Toplam	391	585	435	531	372	311	413
<b>Çanakkale</b>	Yabancı	208	159	124	151	147	106	203
	Yerli	33	47	30	33	38	53	30
	Toplam	241	206	154	184	185	159	233

(KTB, 2016)

Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi 13.500'ü marinalarda olmak üzere 16 bin civarındayken, bu rakam Fransa'da 227 bin, İspanya'da 107 bin ve İtalya'da 128 bin

düzeyindedir. Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi ise Akdeniz çanağındaki toplam kapasitenin sadece % 4.1'ini % 4.1 ve dünya çapında da % 0.5 civarındayken, turizmde rakibimiz olan ülkeler büyük projelerle marina kapasitelerini ve paylarını artırma çabası içinde bulunmaktadır. İtalya 2014'e kadar 200.000 yat bağlama kapasiteli 60 adet marina yatırımını, Hırvatistan ise 10 yıl içinde bağlama kapasitesini 31 bine yükseltecek marina yatırımlarını hedeflemiştir (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014).

Yat limanı ve çekek yerlerinin yetersizliği, altyapı ve üstyapı eksiklikleri faaliyet alanı açısından denizcilik sektörünün, verdiği hizmet türleri bu sektörlerin dışında tek başına değerlendirebilmek kriterler olarak ele almak doğru olmaz. Ancak en önemli kriter yat limanları olup, yat turizminin olmazsa olmaz koşuludur (Gökmen, 2001). Ülkemizin sürekli büyüyen yat turizmi sektöründeki payını artırması yeni yat limanlarının hizmete sunulması ile mümkün olacaktır. Türkiye 8484 km<sup>2</sup> uzun sahil şeridiyle yat turizmi açısından elverişli bir ortama sahip olmasına karşın, yat bağlama kapasitesini hala istenilen düzeye çıkartamamıştır. Bunun sebepleri arasında liman maliyetlerinin oldukça yüksek olması bulunmaktadır. Günümüzde yat limanları gelirlerinin büyük bölümünü karadaki faaliyetlerden kazanmaktadır. Bu yüzden yatçının yat limanında kaldığı süre içerisinde güzel zaman geçirmesi için yeterli sosyal tesisin yat limanında bulunması gerekmektedir. Yat turizmini geliştirmenin ilk koşulu, hizmet verilecek yeterli sayıda tesisin bulunması ve mevcut tesislerin altyapı ve üstyapı eksikliklerinin giderilerek sunulan hizmet kalitesinin artırılmasıdır (Gökmen, 2001).

## 1. KAPSAM VE YÖNTEM

Bu çalışmada Çanakkale marinasında ticari ve kamusal açıdan eksiler ve artılar değerlendirilerek hem marina işletmecilerine, hem de yöneticilerine ve yetkililerine ileride yapılması planlanan marina imarı ve düzeni açısından önerilerde bulunması amaçlanmıştır. Çanakkale yat yanaşma yeri Çanakkale Belediyesine ait bir tesis görünümünde olup çok sayıda yat ve teknenin sığınak yeri konumundadır. Tesis işletmecilik anlayışı bakımından sorunsuz işletilmekle beraber yetersiz olanaklar nedeniyle yat limanı olmaktan uzak yapıdadır. Bu bağlamda tesisin mevcut durumu Türkiye yatlarının % 0.5'ine hizmet vermektedir. Bu araştırmada mevcut durum;

Bu çalışma yatçılık faaliyetine konu olan mevcut durum analizi ve olası potansiyel durum belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırma için gerekli veriler resmi kurum ve arazideki izlenim ve benzer içerikli literatür taramalarından sağlanmıştır. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden durum çalışması yöntemi kullanılmıştır.

Evren (population), araştırma sonuçlarının genellemek istendiği elemanlar bütünüdür. Örneklem (sample) ise belli bir evrenden, belli kurallara göre seçilmiş ve seçildiği evreni temsil yeterliği kabul edilen küçük kümedir (Karasar, 2015:109-110). Bu araştırmanın evrenini Çanakkale ili sınırlarından merkez ilçedeki yat yanaşma yeri ve potansiyelidir.

Ülkelerin savunmaya ayırdıkları pay; tehdit algılaması, coğrafi konum ve tarihsel faktörler nedeniyle farklılık göstermekle birlikte, soğuk savaş öncesi dönemde GSYH'nin yaklaşık olarak % 5'ini oluşturmaktaydı. Bu dönemde Suudi Arabistan gibi ülkeler GSYH'nin % 20'sini savunma harcamalarına ayırırken, Japonya gibi ülkeler ise GSYH'nin sadece % 1'ini ayırmıştır (Sandler ve Hartley,1995). Savunma harcamaları 2018 yılı itibariyle yıllık dünyada 1,67 trilyon dolar civarındadır (Jane Defence, 2018). Savunma harcamalarında 1989 sonrası SSCB'nin dağılmasıyla oluşan pozitif hava ile birlikte global olarak 2001 yılına kadar düşme eğilimi görülmüştür. 2001 yılında ABD'deki ikiz kulelere yapılan terör saldırıları



sonrası dünya savunma harcamaları tekrar yükselmeye başlamıştır. Soğuk Savaşın sona ermesiyle birlikte 1995-2015 yılları arasında NATO ülkelerinin GSYH'den savunma harcamalarına ayırdığı pay ortalama olarak % 2,5'lara gerilemiştir (NATO; 2018). Ülkelerin savunma bütçelerinde meydana gelen bu küçülmeler aynı zamanda etkinlik ve verimliliği de ön plana çıkarmıştır. Dünyada en yüksek savunma harcaması yapan ülkeler Tablo 1 de gösterilmiştir.

### 3. BULGULAR

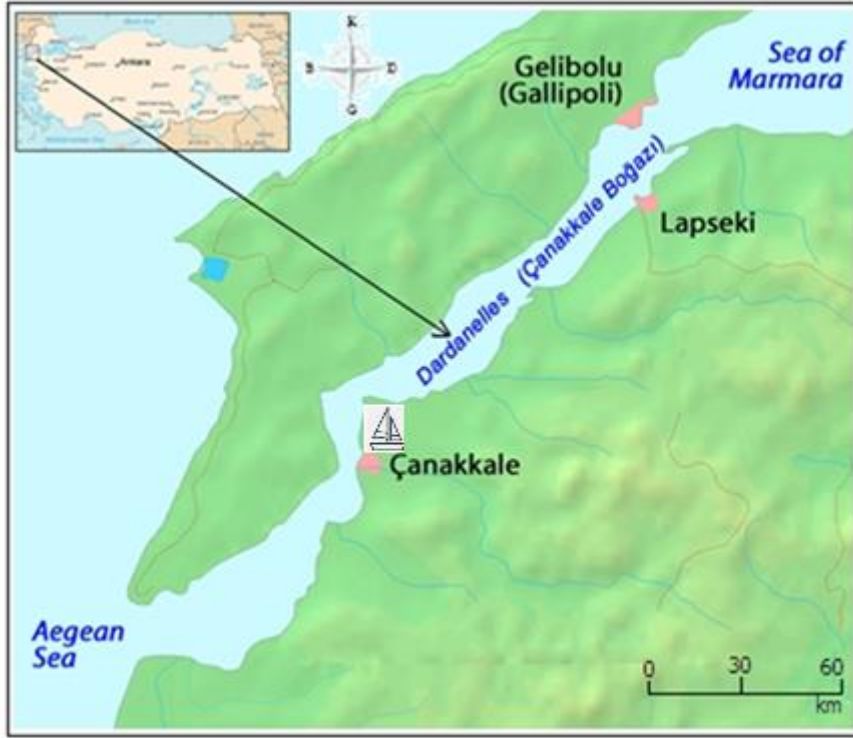
**Çalışma Alanının Yeri:** Çanakkale Boğazı; Cebelitarık, Dover, Malaka, Sund, Bering gibi doğal boğazların yanında; Süveyş ve Panama Kanalı gibi yapay boğazlar arasında dünyanın en büyük geçiş sistemlerinden biridir. Jeopolitik ve jeostratejik açıdan uluslararası geçiş yolu niteliğindedir. Avrupa kıyılarını Gelibolu Fenerinden, Seddülbahir'deki İlyas Burnu arası (uzunluğu toplam 78 km); Anadolu kıyılarını Çardak'tan, Kum Burnu arası (uzunluğu 94 km) oluşturur. Çanakkale Boğazının deniz yüzeyinden uzunluğu ise deniz yüzeyinden 68 km'dir. Boğazın en dar yeri Kilitbahir-Çanakkale arası olup 1200 m genişliktedir. Burası aynı zamanda boğazın en derin yerine sahiptir (106 m). Boğazın en geniş yeri ise 8275 m olup, İntepe kıyıları karşısındaki Domuz Dere kıyısı arasındadır. Boğazın Ege ağzı 3200 m, Marmara ağzı ise 3600 m genişliktedir. Boğazın ortalama derinliği 60 m'dir (Ilgar, 2008).



**Şekil 3: Çanakkale Boğazının En Dar Yeri**

Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin yanında, Tuna Nehri kanalıyla denize ulaşan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin dünyaya açıldıkları, diğer ülkelerin de bu ülkelerle bağlantı kurdukları en önemli geçiş alanıdır. Çanakkale Boğazı; 40°00' - 41°10' N ve 26°15' - 29°55' E noktalarını birleştiren çizgiler arasındaki deniz ve kıyı alanlarını kapsamaktadır.





**Şekil 4: Çalışma Alanını Gösterir Lokasyon**

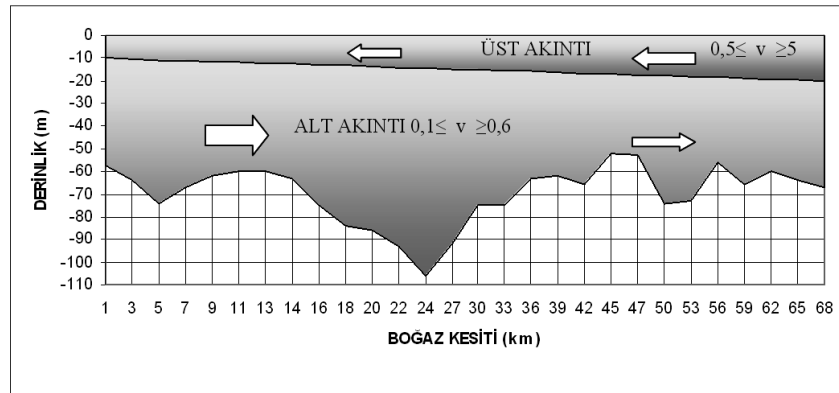
Sırrı Erinç'e göre henüz insanoğlunun yeryüzünde yaşamaya başlamadığı bir zaman aralığında Marmara Gölünden Ege istikametine sübsekant bir ya da iki vadiden meydana gelen bir parçasının derin bir şekilde yarıldıktan sonra yükselen deniz suları altında kalarak bir deniz yoluna dönüşmesiyle oluşmuştur. Çanakkale ve çevresinin yapısal özelliklerini, yörede Miyosen başlarında oluşan tortulanma çanağını oluşturan Miyosen formasyonlarının kıvrılıp, kırılmasına neden olan Üst Miyosen ve Pliyosen tektonik hareketleri belirlemiştir. Çanakkale tortulanma çanağı Miyosen sonlarına doğru dolmaya başlamış, çanak ortalarında oluşan kumlu-karbonatlı çökeller, jipsli lagünler tortullar ile oluşumunun son evrelerine erişirken; havza kenarlarındaki akarsu çökelleri tüm bölgeyi kapsayacak biçimde yaygınlaşmıştır (Erol, 1985). Çanakkale Boğazı kıyı bölgelerinde Anadolu kıyılarının Avrupa kıyılarına oranla daha fazla kumsal alana sahip olduğu görülmüştür (Ilgar,2004). Önemli odak noktaları ise Gelibolu Koyu, Akbaş Limanı, Poyraz Koyu, Seddülbahir, Kilitbahir askeri alan önü, Kepez, Yapıldakaltı, Çardakaltı, Güzelyalı'dır. Rastlanan dolgu alanları ise Kilitbahir, Eceabat, Gelibolu, Lapseki, Çanakkale şehir merkezlerindedir. Kıyılarda çakıllık alanlar oldukça fazladır. Kilitbahir ile Seddülbahir arası azmakları bulundurur.

Avrupa kıyılarındaki koy ve körfezler ise kuzeybatıdan güneydoğuya Hamzakoy, Gelibolu Limanı, Cumali Limanı, Akbaş Limanı, Poyraz Koyu, Anıt Limanı (Seddülbahir) yer alırken; Anadolu kıyılarında Çardak Limanı, Lapseki Limanı, Saltıklıman, Sarısığlar, Karanlık Limanda bulunur. Avrupa kıyılarındaki burunlar kuzeybatıdan güneydoğuya Çankaya, Kanarya, Karakova, Dalyan, Uzun Burun, Akbaş, Çam, Değirmen, Kum, Karanfil, Abide, İlyas iken; Anadolu kıyılarında Çardak, Gocuk, Kunduzkaya, Kümran, Saltık, Çoraklık, Karageven, Kayaüstü, Dalyan, Nara, Kepez, Kanlıdere, Karakulak, Pırnalı, Kum Burunlarıdır. Biga Yarımadasında 75 m yükseltisine kısa bir düz alandan sonra geçilir. 150 m yükseltisi arasında eğim birden azalır. Önemli yükseltiiler ise Dede Dağı (721 m), Kara Dağ (749 m), Kayalı Dağ (877 m), Ağı Dağı (989 m), Kocakır Tepe (814 m) dir. Boğazın bu dağlık olan kesimlerinde dik yamaçların denize doğru indiği sahil şeridinde deniz aşındırmasından dolayı

yer yer blok şeklinde kayalıklar mevcuttur. Monoklinal yapıya sahip olan Gelibolu Yarımadasında tabaka uzanışlarını dikine kesen akarsular adeta Saros körfezi kıyılarından doğarlar ve Çanakkale Boğazına dökülürler. Bu akarsu ağzlarında (Cumalı Dere, Ilgar Dere, Kaya altı Dere) yer alan küçük delta ovaları yer alır (Ilgar 2008).

Çanakkale Boğazı denizaltı reliyefinde dikkati çeken Boğazın Kuzey ağzından güney ağzına doğru ortalama 50 m derinlikteki izobatlar ile çevrelenmiş bir oluk oluşudur. Bu oluğun boyutları Biga ve Gelibolu yarımadaarı arasında yaklaşık olarak 60 km uzunluktadır. Çanakkale Boğazı'nda oval biçiminde birtakım çukurlar bulunmaktadır. Bu çukurların derinliği en az iki yerde -90 m'yi aşar ve Çanakkale önlerinde en derin yeri 100 m'yi bulur (Atalay, 1987). Yüksek miktarda kum ve çakıl karasal kökenli sedimanı boğaza boşalır ve ince taneli strüktürel yapı depolanmak yerine deniz dibi erozyonuna maruz kalır (Bayhan ve diğ. 2001). Ancak buna rağmen ince taneli kum ve çakıl formasyonları boğaz dibini kaplar. Çanakkale Boğazı genelinde kumlu silt, Marmara girişinde ise siltli kil tane boyu dağılımı mevcuttur (Yücesoy ve diğ. 2002). Karasal çökellerde nehir kaynaklı yüksek demir değerleri mevcuttur. Büyük ölçüde taşınan demir, tuzlu deniz suyu ortamında kolloidlerin floküle olması ile çökelmiş, nehir ağzına yakın alanlarda bol demiroksit çökelimleri mevcuttur.

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 dolaşım 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, Oğuz ve Sur 1989).

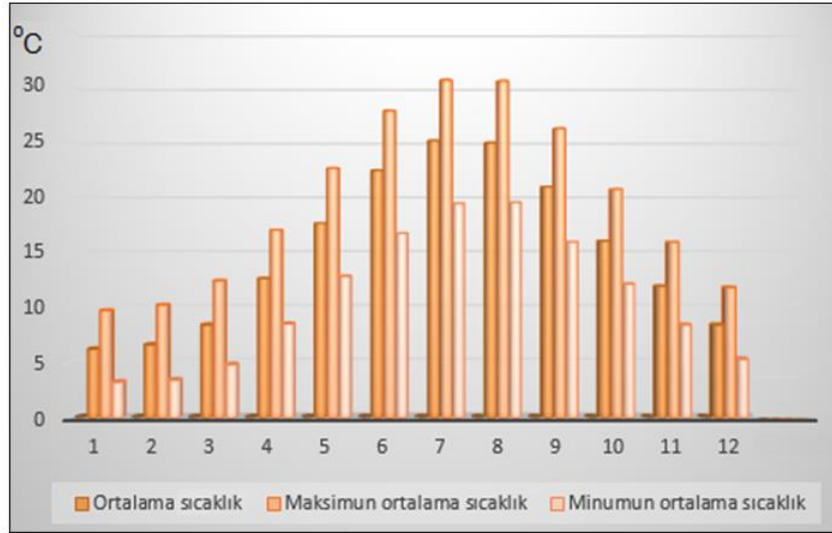


Şekil 5: Çanakkale Boğazında Akıntı Sistemi (Ilgar, 2000).

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 rüzgârlar estiğinde 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 hâkim dalga yönü Ocak, Şubat aylarında Kuzey yönde olurken, Nisan ayındaki lodos rüzgârının etkisiyle zaman zaman Güney yönlü olmasının yanında genel olarak Kuzey istikametlidir. Diğer aylarda ise Kuzey yönlü rüzgârın etkisi kış aylarındaki kadar etkili olmadığından boğazın genel Kuzeydoğu istikametli uzanışına uygun olarak Kuzeydoğu yönlü hâkim dalga yönleri saptanır. Dalga boyları ise genel olarak 0.6 m şeklindedir. Ancak Mart ayında maksimum değerlere ulaşılır ve

3-9 m'lik dalga boyları saptanır. Bu değişimdeki ana unsur hidrolojik olarak Karadeniz çevresi akarsu kökenli su girdilerinin artmasıdır.

Çanakkale İlının iklimi, bulunduğu yer nedeniyle geçiş iklimi özellikleri gösterir. Genel olarak Akdeniz ile Karadeniz iklimi arasında bir durum arz eder.



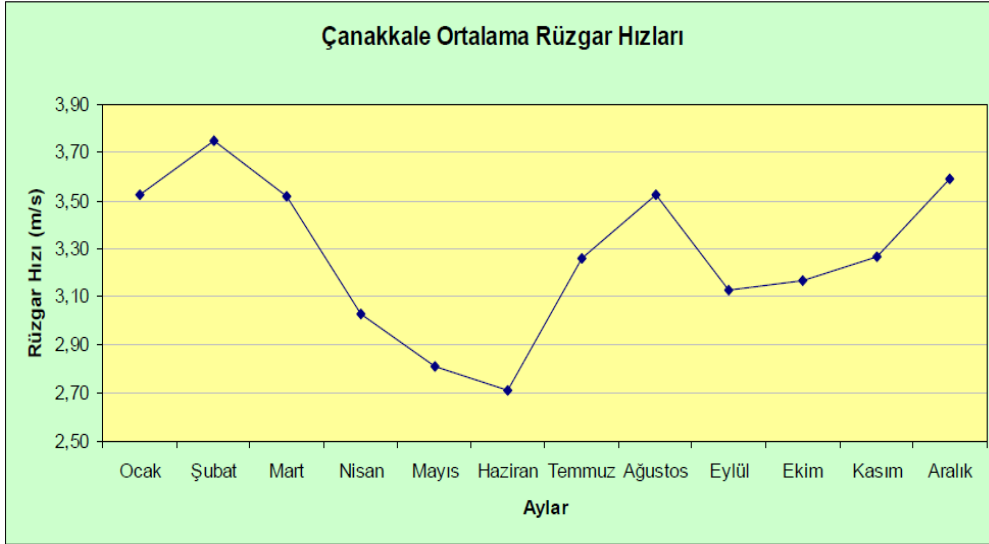
**Şekil 6: Çanakkale İlının Sıcaklık Değerleri (MGM 2014)**

İlin sıcaklık değerlerine baktığımızda Mart ayında sıcaklık değerlerinin artmaya başladığını ve bu sıcaklıkların ekim sonuna kadar devam ettiği görülmektedir. Yat turizmin yapılacağı sıcaklık değeri mart ayı ile başlayıp ekim sonuna kadar devam edebilmektedir. Çanakkale'de yaklaşık olarak 8 ay yat turizmine elverişli olduğu görülmektedir (Şekil 6).



**Şekil 7: Çanakkale İlının Aylara Göre Yağış Oranı (MGM, 2014)**

İlin yağış değerlerine baktığımızda en az yağış Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında düşmektedir. Yat turizmi için Çanakkale'de en uygun dönem ilkbahar sonu ve yaz mevsimi olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 7).



**Şekil 8: Çanakkale İlinin Aylara Göre Ortalama Rüzgâr Hızı (MGM, 2014)**

İlin rüzgâr hızına baktığımızda rüzgâr hızının Aralık, Ocak, Şubat ve Ağustos aylarında daha şiddetli olduğu buna karşılık rüzgâr hızının en az olduğu ayar ise Nisan, Mayıs ve Hazirandır. Yat turizmi için önemli olan rüzgâr hızı Çanakkale ilinde farklı hızlarda esmesi yat turizmini olumsuz etkilemektedir. (Şekil 8).

Çanakkale ili, yatların uzun süre kalmalarına uygun mevsim özelliklerine sahip korunaklı koyları, fauna-flora zenginliği, tarihi-turistik değerleri ile yat turizmi açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Çanakkale Boğazı'ndaki limanlarda, Marmara ve Ege Denizi arasındaki trafik ve artan turizm potansiyeli, Ege ve Marmara'daki öngörülen talep tahmin değerleri Çanakkale'nin de yat turizmi bağlamında potansiyelinin yüksek olduğunun bir göstergesidir (DTO, 2005). Çanakkale'nin coğrafi olumlu özellikleri Çanakkale'yi yat turizminde ön plana çıkaracaktır (ÇTSO, 2011).

Çanakkale Marina, Çanakkale Boğazı'nın ortasında güvenli bir limandır. Sürekli elektrik, su, yakıt, sıcak duş olanakları vardır. Savaş alanlarına günlük geziler yapılmaktadır. Ayrıca, eski gemi batıklarına scuba dalış olanağı vardır (ÇTSO, 2011). Yaz mevsiminin gelmesiyle artan yat trafiği Çanakkale'deki marinaya ilgiyi arttırdı. Her yıl yüzlerce yatın uğrak noktası olan Çanakkale'deki marinada konuklara en iyi hizmeti vermeye çalıştıklarını belirten belediye yetkilileri, 100 yatın konaklayabileceğini belirtmektedir (ÇTSO, 2011). Öte yandan marinada bütün imkânların sağlanmasına rağmen büyük yatların limana girememesi sebebiyle açıkta demirmek zorunda kalması daha büyük bir yerin yapılması gerçeğini ortaya koyuyor. Çanakkale'nin geçiş noktası olması sebebiyle daha büyük bir marinaya ihtiyacının olduğunu belirten turizmciler, yılda 250-300 yatın konakladığı Çanakkale'deki marinanın daha büyük bir yere yapılması halinde bu sayının binlere ulaşacağını, bunun da ilin turizmine büyük katkı sağlayacağını belirttiler (Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011). Mevcut Çanakkale Yat Limanı'nın toplam bağlama kapasitesi 100'dür. Liman ayrıca balıkçı barınağı da bulunmaktadır. Liman içi kısmına 60 m sabit iskele, liman ucuna doğru 120 m yüzer iskele ve 30 m'lik yüzme platformu yapılmıştır. Koordinatları 40° 08' 48" N, 26° 23' 54" E olan yat limanının, su derinliği en az 4m, en fazla 5 m'dir. Yat limanı 2007 yılı Haziran ayında önemli yat rallilerinden olan Marmara Yat Rallisi'ne ev sahipliği yapmıştır (ÇTSO, 2011).

Yapılması planlanan yat limanı projesi Çanakkale İli, Merkez İlçesi, Barbaros Mahallesi, Kuruçeşme Mevkiinde tapununun 247 ada 8 no'lu parselinde kayıtlı taşınmazın üzerinde ve bu parselin önündeki denizalanı için hazırlanmıştır. Çanakkale Ticaret ve Sanayi

Odası tarafından yapılması planlanan “Çanakkale Yat Limanının 245 yat bağlama kapasiteli olması planlanmaktadır (ÇTSO, 2011).

Çanakkale Yat Limanı; kıyıda oluşturulacak yaklaşık 17.852 m<sup>2</sup>'lik dolgu üzerine ve karada 7667 m<sup>2</sup>'lik alanda kurulacak şekilde tasarlanmıştır. Proje sahasının kıyı kenar çizgisinden itibaren 126.566 m<sup>2</sup>'lik denizalanı kullanılacak olup bu alan Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden kiralanacaktır. Proje sahasının kara kısmındaki 247 ada 8 no'lu parselin toplam alanı 6547 m<sup>2</sup> olup bu parselin 5345.692 m<sup>2</sup>'si Terzioğlu Vakfına, 1201.3 m<sup>2</sup>'si ise Terzioğlu Ailesi bireylerine aittir. Kara alanının geriye kalan 1120 m<sup>2</sup>'lik kısmı ise mülkiyeti Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne ait olan tescil dışı arazidir. Proje alanı mevcut durumda Çanakkale Yelken Sporları Kulübü olarak kullanılmaktadır (ÇTSO, 2011). Planlanan yat limanı, dolgu alanı, rıhtım, yüzer iskele ve mendirek sistemlerinden oluşmaktadır. Proje kapsamında; ana mendirek dolgusu ve koruması, mendirek içi rıhtımlar, tali mendirek dolgusu ve koruması, geri saha dolgusu ve rıhtımlar, yüzer iskeleler, basen içi taraması ve tüm üst yapı çalışmalarının (betonarme binalar, yollar, peyzaj alanları, vb.) yapılması planlanmaktadır. Yapılacak olan mendirek, yüzer iskele ve rıhtımlar <10 - 40 m. boyundaki yat ve teknelerin yanaşma prensiplerine göre tasarlanmıştır (Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011).

**Tablo 4: Yapılması Planlanan Çanakkale Yat Limanında Tekne Dağılımı**

SINIF	TEKNE				
	BOY (m)	EN (m)	BAĞLAMA ENİ (m)	TEKNE ADEDİ	YÜZDE
<b>I</b>	<10	3.30	3.50	36	14.7
<b>II</b>	10-12	3.90	4.00	38	15.5
<b>III</b>	12-15	4.50	5.00	60	24.5
<b>IV</b>	15-18	5.00	6.00	25	10.2
<b>V</b>	18-20	5.50	6.50	30	12.2
<b>VI</b>	20-25	6.20	7.00	43	17.6
<b>VII</b>	25-30	7.00	8.00	9	3.7
<b>VIII</b>	30-40	8.00	10.00	4	1.6
<b>ORTALAMA TEKNE BOYU: 9 m</b>			<b>TOPLAM</b>	<b>245</b>	<b>100</b>

(Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011)

Planlanan yat limanı; dolgu alanı, rıhtım, yüzer iskele ve mendirek sistemlerinden oluşmaktadır. Dolgunun hemen önünde rıhtım ve mendirek yapılacak olup, tabliye üst kotunun basen içi ve açık deniz koşulları da göz önünde bulundurularak +3.0 m olması öngörülmektedir. Yapılması planlanan mendirek, rıhtım ve iskele projeleri T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLHİ Genel Müdürlüğü Genel Teknik Şartnamesi doğrultusunda hazırlanacaktır (ÇTSO, 2011).

Kara tarafında ayrıca çekek alanı, market, yelken kulübü, çocuk oyun alanları, korular, idari bina ile kafe ve restoranlar gibi ihtiyaçların giderilebileceği sosyal tesisler bulunacaktır.



**Şekil 9: Çanakkale Yat Limanı Taslak Vaziyet Planı**

(Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011)

Yat ve tekne turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasındadır. Gelişen dünya ekonomisine paralel olarak yatçılık sektörü de gelişmiş, yat siparişleri üst düzeylere gelmiştir. 1970’li yılların sonuna doğru, ülkemiz de Datça, Gökova ve Hisarönü Körfezleri’nin Yunanlı yat işletmeleri tarafından pazarlanmasıyla başlayan yat turizmi daha sonra, 1983 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası’ndaki değişiklikle hızla gelişmeye başlamıştır. Bu yasa değişikliği ile yabancı yatların gezi ve spor amacıyla Türk limanları ve karasularında seyretmelerine ve Yunanistan’da faaliyet gösteren yabancı bayraklı yat işletmelerinin, yatları ile birlikte Türkiye’ye yerleşmelerine izin verilmiştir. Böylece Türkiye’de faaliyet gösteren yerli yat işletmecileri ve bunlara ait yatlar, uluslararası standartlara yükselmişlerdir (Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011).

Çanakkale’nin yat turizmde potansiyeli oldukça fazladır. Çanakkale ili, yatların uzun süre kalmalarına uygun mevsim özelliklerine sahip korunaklı koyları, fauna–flora zenginliği, tarihi- turistik değerleri ile yat turizmi açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Özellikle Güney Ege ve Akdeniz sahillerinde gezinen yatların İstanbul ve Marmara Denizi’ndeki marinalara geçerken veya Marmara Denizi’ndeki marinalardan yola çıkarak Güney Ege ve Akdeniz sahillerine inen yatların en cazip noktasının Çanakkale olduğu düşüncesi bu projenin yola çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu proje, ülkedeki yerli ve yabancı yatların bağlama limanı ihtiyaçlarını karşılayacağı gibi kötü hava koşullarına karşı transit yat ve teknelere de sığınak olacaktır (ÇTSO, 2011). Projenin ülkemiz yat turizmi açısından gerekliliğinin yanı sıra, marinanın kent merkezinde ve bu konseptte yapılmasının asıl amacı marinada konaklayacak üst gelir grubundaki yat sahiplerinin ve beraberindekilerin, konaklama, yeme-içme, alış-veriş vb. bütün sosyal ihtiyaçlarını Çanakkale merkezden karşılamalarını sağlamak ve dolayısıyla kentin ticari hayatını ve deniz turizmini canlandırmaktır. Böylece projenin kent turizmine önemli bir girdi sağlaması ve müşteri potansiyelini önemli oranda çeşitlendirmesi sağlanacaktır (Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011). Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası bahse konu edilen nedenler doğrultusunda yapılacak yeni yatırımının projelendirilmesi ve gerekli izinlerin alınması amacıyla çalışmalara başlamış ve uzman kuruluşlar ile koordineli olarak yürütmektedir. Çanakkale’nin de yat turizmi bağlamında potansiyelinin yüksek



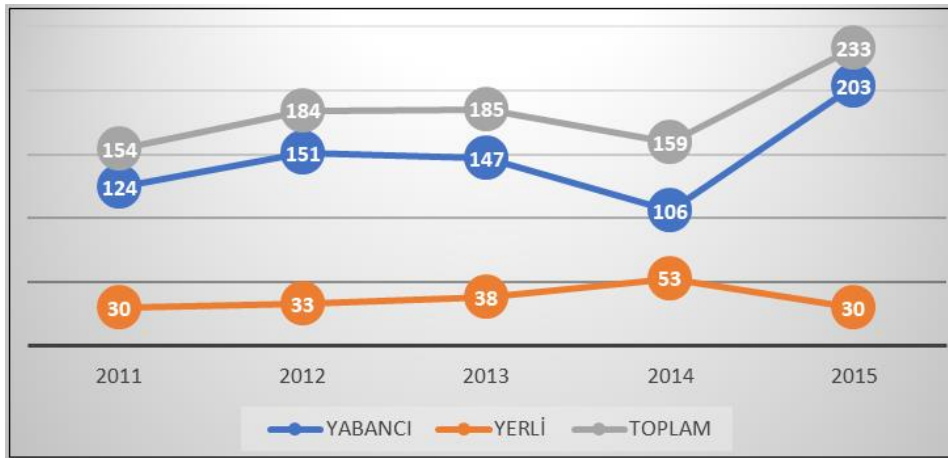
olduğunun bir göstergesidir (ÇTSO, 2011). Bu potansiyelin avantajlı ve dezavantajlı unsurlarını belirlemek için SWOT analizi yapılmıştır. Buna göre:

**Tablo 5: Çanakkale İlinde Yat Turizmi Potansiyeline Yönelik SWOT Analizi**

Kuvvetli Yönler	Zayıf Yönler
Coğrafi konum	Kıyıdaki yapılaşma baskısı
Marmara'dan Güney Ege ve Akdeniz'e inen yatların geçiş güzergâhında olması	Proje alanında mevcutta bulunan ( sörf, piknik, yelken ) etkinliklerinin yapılmayacak olması
Yat limanı yapılacak doğal ve korunaklı koyların olması	Projenin inşaat aşamasındaki yaratacağı sorunlar (trafik, gürültü, kirlilik)
Kültürel yapı	Doğa tahribatı
Gelişmiş İletişim	Alt yapı eksikleri
Yerel yönetim ve kamunun desteği	Kıyının kamu kullanımına kapatılması endişesi
Tarihi değerler	Su ürünlerinden geçim sağlayan halk
Oşinografik koşullar	Depremsellik
Mevcut turizm Potansiyeli	Tarihi ve kültürel değerlerin korunmaması
Temiz deniz	Yoğun boğaz trafiği
Mevcuttaki küçük yat limanına talebin yoğun olması	Gelir grubu yüksek olan yatçılara yönelik kaliteli hizmet verilecek yerin azlığı
Meteorolojik uygunluk	Bölgede bulunan denizaltı arkeolojik alanlar
Korunmuş doğal alanların varlığı	Yetersiz kara ve hava ulaşımı

(Sağlık ve diğ., 2012)

Mevcut Çanakkale Yat Limanı'nın verdiği yat limanı, balıkçı barınağı hizmeti ve kapasite artışı gereksinimi gerçekleştirecek turizm artışının göstergesidir. Ülkemiz limanlarına gelen yatların 2009 yılından 2015 yılına kadar olan dağılıma baktığımızda ise, İstanbul, Antalya ve Muğla illerinde bulunan limanlarımızın gelen yat sayısında büyük bir artış görülmektedir. Diğer illere baktığımızda Çanakkale İl'ine gelen yatların sayısının oldukça az olduğu gözlemlenmektedir. Çanakkale ilinde gelen yat sayılarına baktığımızda 2009 yılında 208 yabancı, 33 yerli olmakla beraber toplam 241 yat teknesi gelmiştir.



**Şekil 10: Çanakkale Limanına Gelen Yat Sayısı (KTB, 2016)**



Çanakkale'ye gelen yat teknelerin yabancı ağırlıklı olduğu tespit edilmiştir. 2009 yılından sonra gelen yat sayısında, özellikle yabancı yat teknesinde düşüşler meydana gelmiş 2012 yılından sonra tekrar bir artışa geçmiştir. Ancak 2014 yılında bir düşüş yaşanmış ve tekrardan artış olmuştur. Gelen yat teknesinde yıllara göre dalgalanmalar olduğu tespit edilmiştir (Şekil 10).

#### 4. SONUÇ ve ÖNERİLER

Bir kıyı kullanım alanı ve etkinliği olarak yat turizmi, ülke ekonomisine katkılar yapan ve etkinlik alanı olan kıyı bölgelerinde ve yerleşim alanlarında değişimlere neden olan sektörlerden birisidir. Yapılması düşünülen Çanakkale yat limanı; kara ve deniz arasında bir geçiş bölgesi oluşturacak ve kentsel kullanımları çevrelerinde toplayarak kent merkezinde bir odak oluşturacaktır. Yerleşim, ticaret ve hizmet alanlarına yakınlığı sebebiyle, bölgeye çekicilik kazandırarak, yakın çevresindeki ticaret faaliyetlerinin nitelikleri ve niceliklerinin yönlendirilmesi açısından önemli bir rol üstlenecek bir çekim noktası haline gelerek kentsel ve bölgesel ölçekte etkiler yaratacaktır. Çanakkale marinası yat limanı turizmi ve kent halkının denizel faaliyetlerini sürdürebilmeleri için gerekli olanakları sağlayamamaktadır. Bu durum en büyük sebebi geçmiş zamanlarda yeterli olan marina artan kent nüfusu, deniz trafiği ve turizm potansiyeli nedeniyle ihtiyaçları tam anlamıyla karşılamamaktadır.

Yapılması planlanan marina ve yat limanlarında halkın kent deniz etkileşimi göz önüne alınarak dünyadan modern marinalar örnek alınabilir. Kıyı yönetiminin başarılı sonuçların elde edilmesi için kıyı alanının çevresel özelliklerine, kentin kültürel mirasına duyarlı olmak, yerle özgü değerlere nitelik, bütüncül yaklaşım, zamansal süreklilik, edinilen yeni bilgiler sonrasında oluşan koşullara uyulanabilmek, geçmişte oluşan kıyı ve kent kimliklerini zenginleştirmek, kıyı ve deniz kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak önem taşımaktadır.

Uluslararası suların geçiş noktasında çok iyi bir konuma sahip olan Çanakkale'nin yatçılık faaliyetlerinde yerini alabilmesi için kentten uzak tüm lojistik imkanlara sahip bir lokasyonda geçmiş kültürel mirası günümüzle bütünleştirecek, çevre koruma eksenli, kıyı alanları yönetim planlarına uygun ekolojik-sosyal-mekânsal boyutu iyi analiz edilmiş bir tesis ile ön plana çıkması gerekmektedir. Çanakkale Boğazı ve yatçılığına yönelik kurumların birbirinden bağımsız olarak çalıştırdıkları yetki ve sorumluluk karmaşasının önüne geçilip hiyerarşi, düzen ve eşgüdüm eksenli bir yönetim planına gidilmesi gerekmektedir.

**KAYNAKÇA**

- Atalay, İ. 1994. Fiziki Genel Coğrafya Ege Üniversitesi, Basımevi Bornova-İzmir, s.110-115.
- Bayhan, E., Ergin, M., Temel, A., Keskin, Ş. 2001. Sedimentology and Mineralogy of Surficial Bottom Deposits From The Aegean-Çanakkale-Marmara Transition (Eastern Mediterranean): Effects Of Marine and Terrestrial Factors. *Marine Geology* 175, s.297-315.
- Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, 2011.
- ÇTSO, 2011. Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası Raporu
- Çubuk, M., Koçak, İ. H. 2012. (Editör: Mustafa Cavcar), Turizm Ulaştırması, 1. Baskı, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Demiroğlu, O. C., 2007. Yat Evi Modelinin Türkiye'deki Marinalara Uygulanabilirliği, İstanbul: İstanbul Üniversitesi (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi)
- Dinçer, Z., 1987. Türkiye'de Yat Turizmi, Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı 1987, Ankara
- Doğa Turizmi Master Planı 2013- 2023, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü 3. Bölge Müdürlüğü, Çanakkale
- Ege Life 2005. Turizm'de İşlenmeyen Hammadde Marinacılık-Yatların Mavi Sığınağı İzmir Levent Marina, (Çevrimiçi) <http://www.egelife.com/index.php?option=content&task=view&id=651&Itemid=2/23> Ocak 2008
- Ercanik, C., 2003. Türkiye'de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Erol, O., 1985. Çanakkale Yöresi Güney Kısmının Jeomorfolojisi, *Jeomorfoloji Dergisi*, Sayı:13, Ankara
- Gökmen, E., 2001. Türk Yat Turizmi ve Yat Limanları: Potansiyel Gelişimi ve Gelişme Sorunlarının Değerlendirilmesi, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Güler, A. ve Batmaz, M., 2011. Çanakkale Yat Limanı Fizibilite Raporu, Nazka Mühendislik, Çanakkale
- ICOMIA 2015. Recreational Boating Industry Statistics, Marine House, Thorpe Lea Road, Egham, Surrey, TW20 8BF, United Kingdom
- Ilgar, R. 2004. Determining Geomorphological Features Type On The Dardanelles Ecosystem, SPIE Fourth International Asia-Pacific Environmental Remote Sensing Symposium 8-11 November 2004, Waikiki Beach Marriott Resort, Honolulu, Hawaii, USA, p.88
- Ilgar R., 2008. Çanakkale Boğazı Fiziki Coğrafyası, Gazi Kitabevi, Ankara, s.2
- İnandık, H., 1964. Türkiye Çevresindeki Denizlerin Özelliği, *Coğrafya Dergisi* c.7, Sayı.14, İstanbul, s.43
- Karasar, N. 2015. Bilimsel Araştırma Yöntemi, Ankara: Nobel Yayınları
- Koca, N., 2004. Çanakkale'de Zeytin Yetiştiriciliğini Coğrafi Esasları, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 9, İstanbul

Koç, T., 2004. Çanakkale Yerleşkesinin Durum Raporu 2003, Çanakkale Belediyesi Yerel Gündem, Çanakkale

Kozan, G.Y., 2014. Turizm Yazımında Deniz Turizminin Olgusal Gelişimi, 2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, İzmir

Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB), 2016. <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9860/turizm-belgeli-tesisler.html>

Maritime and Coastguard Agency. 2013. LY3 The Large Commercial Yacht Code, <https://www.gov.uk/government/publications/msn-1851-large-commercial-yacht-code-ly3>

MGM, 2014. İklim Verileri ve Şartları, Meteoroloji Genel Müdürlüğü (MGM), Ankara

Oğuz T, Sur Hİ 1989. A Two-layer Model of Water Exchange Through The Dardanelles Strait. *Oceanol Acta* 12(1):23–31

Özer, M. 1990. Türkiye’de Yat Turizmi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Piri, T., 2008. Kurvaziyer ve Yat Turizmi: Kuş Adası İnceleme Alanı, Uzmanlık Tezi, Ankara

Sağlık E., Sağlık A., Kelkit A., 2012. Çanakkale Yat Limanı ve Kent Etkileşimleri, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi, Türkiye, 14-17 Kasım 2012, cilt.2, s.761-770, Hatay

Sezer, İ., 2011. Didim-Milas Kıyı Kuşağında Turizm ve Mekansal Etkileri, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum

Sur, H. İ., 1989. *Oceanological Acta* 1989, Vol:12, No:1, p.23-31

Tourism-Review 2007. World Yacht Tourism, (Çevrimiçi) [http://www.tourism-review.com/magazine\\_file.php?id=256&order=1](http://www.tourism-review.com/magazine_file.php?id=256&order=1), 19 Ocak 2008

Turizm Bakanlığı, 1992. Yat Turizm Master Planı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Ankara.

Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, 2007. Dünya’da Yat Turizmi ve Türkiye, Sayı. 280. s.4-11.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2009. Deniz Turizm Yönetmeliği, Tarih, Sayı:2009/15212.

[www.sgb.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/5882,yat-istatistikleri.pdf](http://www.sgb.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/5882,yat-istatistikleri.pdf)

[www.umatkenanbingol.com/ekitaplar/turizm\\_yat\\_r\\_mlar\\_.pdf](http://www.umatkenanbingol.com/ekitaplar/turizm_yat_r_mlar_.pdf)