

ÇANAKKALE BOĞAZI’NI KULLANAN ÖZEL GEZİ
TEKNELERİNİN İSTATİSTİKSEL ANALİZİ

¹Burak KUNDAKÇI, ²Selçuk NAS

Özet

Çanakkale Boğazı, Ege Denizi ile Marmara Denizi’ni ve Karadeniz’i birbirine bağlayan oldukça önemli bir su yoludur. Çanakkale Boğazı öncelikle ticari gemiler tarafından kullanılmakla birlikte özel gezi tekneleri tarafından da kullanılmaktadır. Özel gezi teknelerinin turizm amaçlı kullanım şekli düşünüldüğünde boğazın aylara göre kullanımı arasında farklılıklar olduğu düşünülmektedir. Özellikle yaz aylarında güney yönlü trafiğin artacağı ve özel gezi teknelerinin Ege Denizi’ne ve Akdeniz’e seyir yapacakları öngörülmektedir. Bu kapsamda Çanakkale Boğazı’nı kullanan özel gezi teknelerinin istatistiksel analizlerini gerçekleştirmek üzere 1 yıllık OTS verileri incelenmiştir. Geliştirilen algoritmalar ile 2016 yılına ait veriler kullanılarak öncelikle Çanakkale Boğazı’nı kullanan özel gezi teknelerinin geçiş güzergahlarının haritalandırılması yapılmıştır. OTS verileri üzerinde yapılan analizler yardımıyla Çanakkale Boğazını kullanan özel gezi teknelerine ait profil bilgileri ortaya çıkarılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Boğazı, Özel Gezi Tekneleri, Otomatik Tanımlama Sistemi

¹ Araş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
burak.kundakci@deu.edu.tr

² Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
snas@deu.edu.tr

1. GİRİŞ

Çanakkale Boğazı 37 NM uzunluğu ile Ege Denizi ile Marmara Denizi'ni ve Karadeniz'i birbirine bağlayan, İstanbul Boğazı ile birlikte oldukça önemli bir su yoludur. Yılda ortalama 45000 geminin geçtiği Çanakkale Boğazı (URL1, 2019) ticari gemiler kadar deniz turizmi amacıyla kullanılan özel gezi tekneleri için de oldukça önemlidir. Özellikler yaz aylarında deniz turizmi açısından yoğun olan Akdeniz ve Ege Denizi'ne seyir yapacak olan deniz turizmi araçlarının boğazı etkin bir şekilde kullandığı düşünülmektedir.

“Deniz turizmi; kruvaziyer turizmi, yat işletmeciliği, yat limanı işletmeciliği, günübirlik tekne turları, eğlence ağırlıklı su üstü ve su altı aktiviteleri ve dalma sporlarından oluşan ve doğrudan deniz alanı içerisinde gerçekleşen faaliyetler bütünü olarak tanımlanabilir.” (Yüksek et al., 2012: 86, 87). Bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde kullanılan deniz araçlarının türleri ise deniz turizmi yönetmeliğine göre: (Resmi Gazete, 2009):

- Kruvaziyer gemiler
- Yatlar
- Günübirlik gezi tekneleri
- Dalabilir deniz turizmi aracı
- Diğer deniz turizmi araçları

şeklindedir. Bu araçlardan “Kruvaziyer gemiler”, yolcu taşıma odaklı olan gemileri tanımlamaktadır. Yatlar tanımlamasına giren deniz araçları gezi ve spor amacıyla kullanılan özel ve ticari deniz araçlarını ifade etmektedir. Günübirlik gezi tekneleri ile de limandan aldıkları yolcuları aynı gün aynı limana indiren deniz araçlarından bahsedilmektedir. Dalabilir deniz turizmi araçları su altında ve su üstünde seyir yapabilen ya da su üstü desteği ile su altında çalışabilen deniz araçlarını tanımlarken, diğer deniz turizmi araçları ise bu tanımlamalara uymayan diğer deniz araçlarını ifade etmektedir.

Deniz turizminin bir parçası olan yatçılık faaliyetleri Türkiye’de oldukça yeni olmakla birlikte ilk faaliyetler 1965 yılında gerçekleşmiştir (İlgar, 2019: 597). Üç tarafı denizlerle çevrili olmasıyla birlikte turizm açısından büyük bir potansiyele sahip ülkemizde önceleri belli bir kesimin denizde yapmış oldukları spor, eğlenme gibi faaliyetler ile ortaya çıkan deniz turizmi, yatçılık faaliyetleri 1960’lı yıllardan itibaren yaygınlaşarak uluslararası bir nitelik kazanmıştır (İncekara, Dördüncü ve Özer, 2015: 4, 5)(İlgar, 2019: 87). Yatçılık faaliyetleri günden güne gelişmekle birlikte ülkemizde 31 Aralık 2019 tarihi itibarıyla deniz turizmi araç sayısı Tablo 1’deki gibidir.

Tablo 1. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı - Deniz Turizmi Araçları İstatistiki Bilgiler

		İŞLETME SAYISI	YAT SAYISI	YATAK SAYISI
TURİZM İŞLETME BELGELİ	TÜRK BAYRAKLI YATLAR	1344	1819	17917
	YABANCI BAYRAKLI YATLAR	11	160	1.219
TURİZM YATIRIM BELGELİ	TÜRK BAYRAKLI YATLAR	1	1	26
GENEL TOPLAM		1356	1980	19162

Kaynak: (URL2, 2019)

anakkale Boğazı'nı kullanan özel gezi tekneleri, yukarıdaki sınıflamalardan daha çok “Yatlar” olmak üzere “Yatlar” ve “Diğer deniz turizmi araçları” sınıfına girebilmektedir. Bu teknelerin Çanakkale Boğazı'nı kullanım oranlarının incelenebilmesi için Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) verileri ve Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) verileri oldukça kullanışlı olmaktadır. Bu çalışmada Çanakkale Boğazı'nı kullanan özel gezi teknelerinin öncelikle haritalandırılması gerçekleştirilmiş, ardından boğaz kullanımı ile ilgili istatistiki profil bilgileri OTS verileri ve GTH verileri kullanılarak verilmiştir.

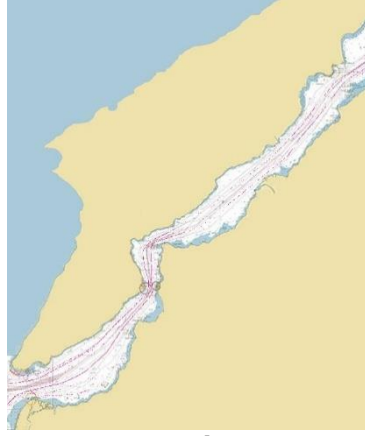
2. METODOLOJİ

OTS, deniz araçlarının evre gemilere deniz aracının konum, hız, boy ve daha birçok bilgiyi göndermesine olanak sağlayan bir sistemdir. Bu sistem ile etraftaki gemilere yayın yapma aralığı deniz araçlarının hızlarına bağlı olarak 5 saniye ile 3 dakika arasında değişebilmektedir (ITU-R, 2014: 9). Temelde 2 tip OTS bulunmakla birlikte Klas A tipi OTS'ler ticari gemilerde kullanılırken Klas B tipi OTS'ler yatlar, balıkçılar gibi daha çok küçük boyutlu deniz araçları tarafından kullanılmaktadır. Bu çalışmada, 2016 yılında Çanakkale Boğazı'nı kullanan gemilere ait 1 yıllık OTS verileri kullanılarak özel gezi teknelerinin incelenmesi gerçekleştirilmiştir. Öncelikle OTS verilerindeki hatalı, eksik veriler incelenerek analiz dışında bırakılmıştır. Ardından gemi tiplerine göre sınıflandırılarak özel gezi tekneleri ayrılmış ve aylara göre haritalandırma işlemi yapılmıştır. OTS verilerinde gemi tipleri farklı kodlara göre kodlanmakta ve bu sayede gemi tiplerine göre ayrı analizler yapılabilir. Gemi tipi kodu 36 olan gemiler yelkenli tekneleri (sailing), 37 olan gemiler ise özel gezi teknelerini (pleasure craft) temsil etmektedir (ITU-R, 2014: 114). Bu kapsamda gemi tipi kodu 36 ve 37 olan gemiler çalışma kapsam dahilinde

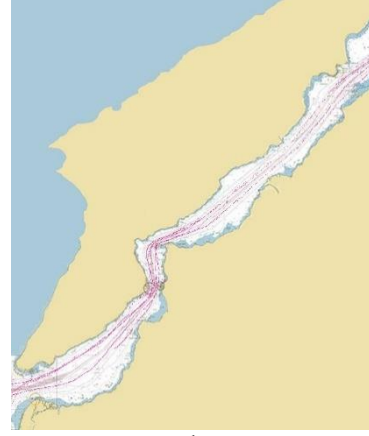
tutulmuştur. Çanakkale Boğazı'nı kullanan yolcu gemileri ise çalışma kapsamı dışında tutulmuştur. Verilerin haritalandırma işlemine hazırlık aşaması tamamlandıktan sonra ise öncelikle özel gezi teknelerinin haritalandırılması yapılmıştır. Bu haritalandırma işlemi için (Kundakçı and Nas, 2018) tarafından geliştirilen algoritma kullanılmıştır. Daha sonra da bu özel gezi teknelerine ait istatistiki bilgiler verilerek boğazın aylara göre kullanım profili ortaya çıkarılmıştır.

3. BULGULAR

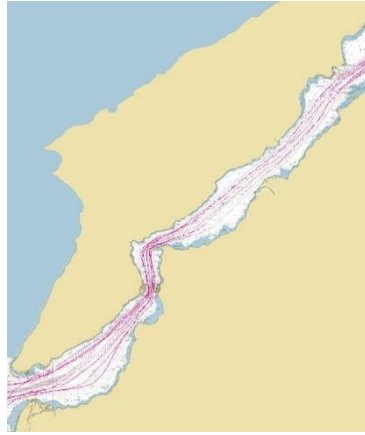
Çanakkale Boğazı'nı kullanan özel gezi teknelerine ait haritalandırmalar Şekil 1'deki gibidir.



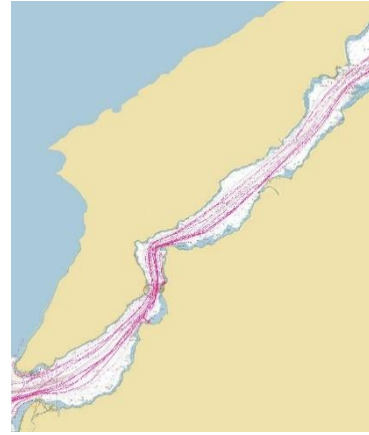
Ocak



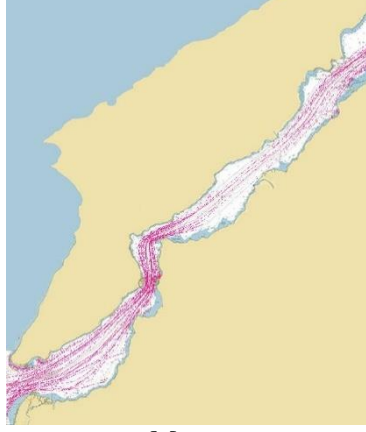
Şubat



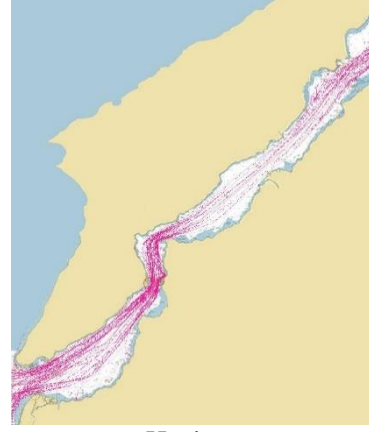
Mart



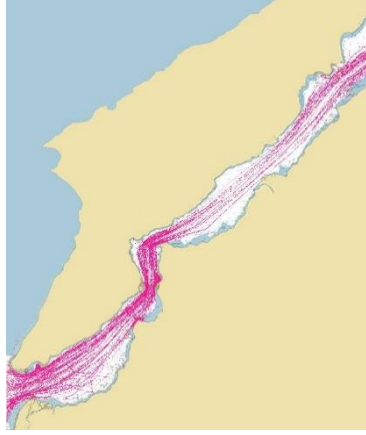
Nisan



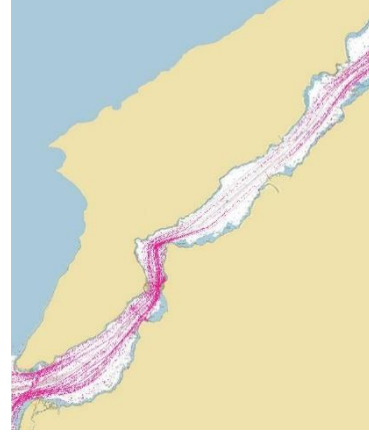
Mayıs



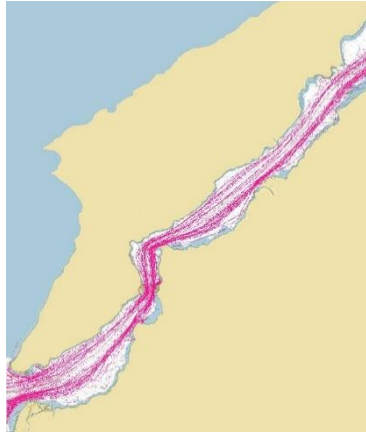
Haziran



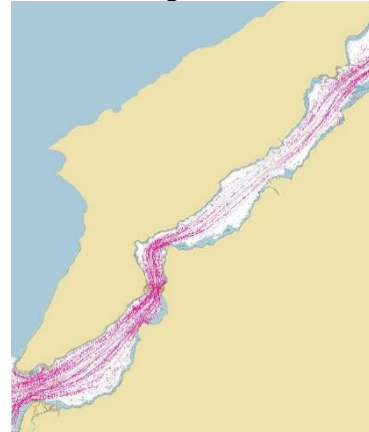
Temmuz



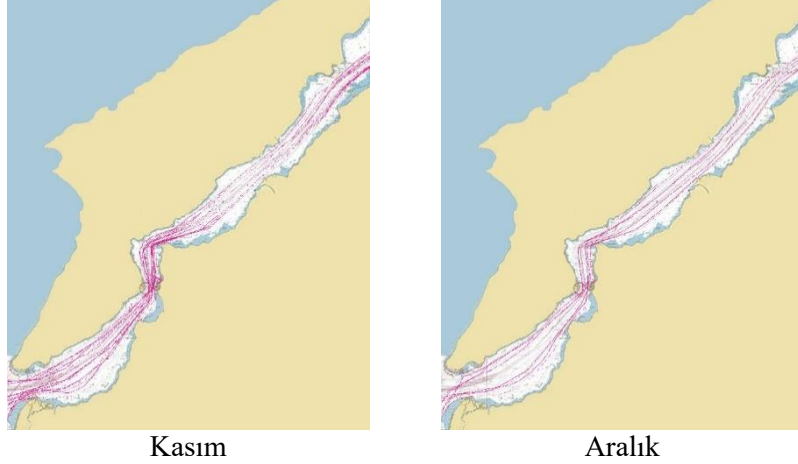
Ağustos



Eylül

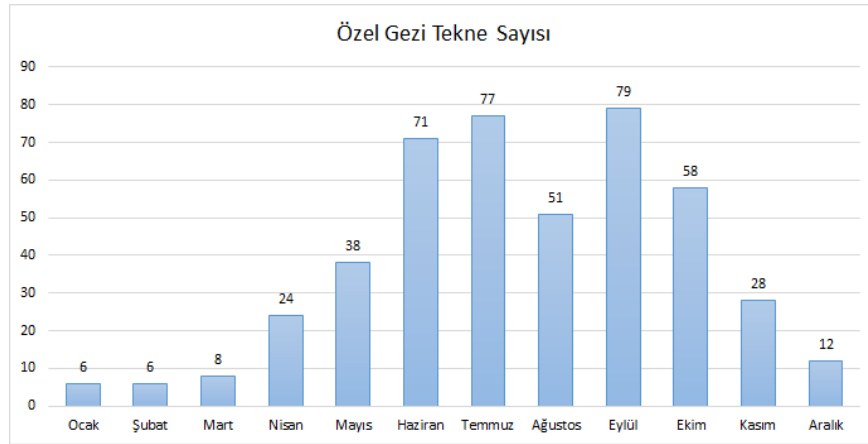


Ekim



Şekil 1. Çanakkale Boğazı'nı Kullanan Özel Gezi Teknelerinin Haritalandırılması

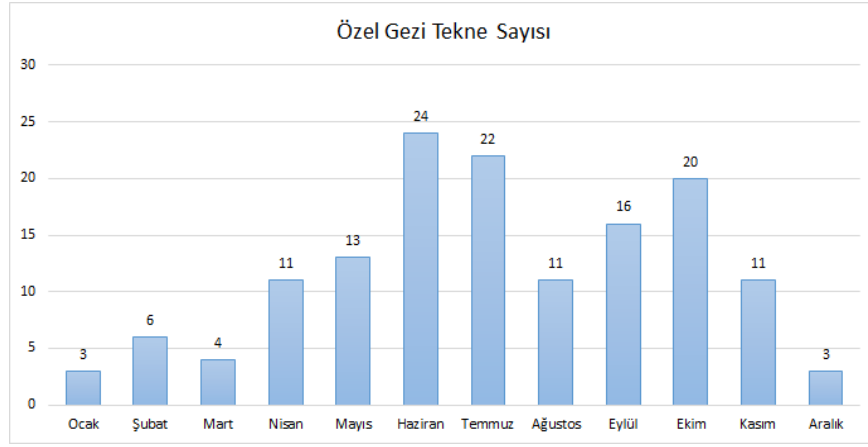
Şekil 1'deki özel gezi teknelerinin hareketleri incelendiğinde, Mayıs ayından itibaren artan trafiğin Ekim ayına kadar devam ettiği görülmektedir. Boğazı kullanan özel gezi teknelerinin OTS verilerine göre dağılımı ise Şekil 2'deki gibidir.



Şekil 2. Çanakkale Boğazı'nı Kullanan Özel Gezi Teknelerinin OTS Verilerine Göre Dağılımı

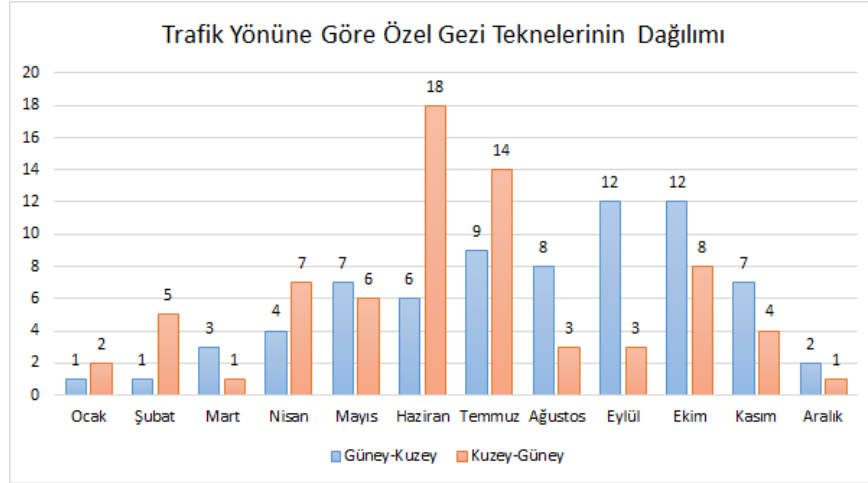
Şekil 2'deki dağılım, özel gezi teknelerinin hem boğaz içinde yaptıkları uğraklı seyirleri hem de uğraksız boğaz geçişlerini kapsamaktadır. Bu teknelerin GTH'ne raporlayarak sadece uğraksız geçiş yapanlarının ortaya çıkarılması için GTH verileri incelenmiştir. Çanakkale Boğazı 2016 yılına ait GTH verilerine göre boğazdan toplam 44035 gemi

geçmiştir. Bu gemilerin 144 tanesi yatlar ve yelkenlilerden oluşmaktadır. OTS verilerinde olduğu gibi GTH verilerinde de yolcu gemileri kapsam dışında bırakılarak sadece özel gezi tekneleri kapsamında alınan teknelere ait veriler kullanılmıştır. Bu kapsamda gemi tiplerinden sadece “Yatlar” ve “Yelkenliler” seçilmiştir. Çanakkale Boğazı’ndan uğraksız geçiş yapan özel gezi teknelerinin dağılımları ise Gemi Trafik Hizmetleri raporları neticesinde Şekil 3’teki gibidir.



Şekil 3. Çanakkale Boğazı’nı Kullanan Özel Gezi Teknelerinin GTH Verilerine Göre Dağılımı

Şekil 3 incelendiğinde, Gemi Trafik Hizmetleri verine göre de Mayıs ayından itibaren artan boğaz kullanımının Ekim ayına kadar devam ettiği görülmektedir. Boğaz kullanımı yaz aylarında artmakla birlikte trafiğin yönü de boğazın kullanım amacı ile ilgili daha net bilgi vereceği düşünülmektedir. Bu kapsamda GTH verileri doğrultusunda trafik yönüne göre özel gezi teknelerinin dağılımı Şekil 4’teki gibidir.



Şekil 4. Çanakkale Boğazı'nı Kullanan Özel Gezi Teknelerinin Trafik Yönüne Göre Dağılımı

Şekil 4 incelendiğinde Haziran ve Temmuz aylarında özel gezi teknelerinin daha çok güney yönlü, Ege ve Akdeniz'e doğru seyir yaptıkları, Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında ise daha çok kuzey yönlü, Marmara ve Karadeniz'e doğru seyir yaptıkları görülmektedir. Özel gezi teknelerini kalkış limanlarının bulunduğu ülkelere bakıldığında 144 özel gezi teknesinin 105 tanesinin kalkış ülkesi Türkiye olduğu görülmektedir. Özel gezi teknelerinin varış limanlarının bulunduğu ülkelere göre dağılımı incelendiğinde ise 144 özel gezi teknesinin 99 tanesinin varış ülkesi Türkiye şeklindedir. Geri kalan ülkeler içinde ise Yunanistan, Rusya, Bulgaristan, Fransa, İtalya gibi birçok ülke bulunmaktadır.

OTS verilerine göre özel gezi teknelerinin boy ortalaması 25,6 metre iken GTH verilerine göre boy ortalaması 38,3 metredir. Boğazdan GTH'ne raporlayarak geçiş yapmayan, Çanakkale marinalarından kalkıp boğazda seyir yapan özel gezi tekneleri de OTS verilerine dahil olduğu için OTS verileri ile GTH verileri arasında fark bulunmaktadır.

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Çanakkale Boğazı'nı kullanan özel gezi teknelerinin OTS verileri ve GTH verileri incelendiğinde farklı birtakım çıkarımlar yapılması mümkün olmaktadır.

2016 yılına ait 1 yıllık OTS verilerine göre Çanakkale Boğazı'nı toplam 458 özel gezi teknesinin kullandığı görülürken GTH verilerine göre Çanakkale Boğazı'ndan 144 özel gezi teknesinin geçiş yaptığı görülmektedir. Aradaki farkın sebeplerinden birisi bütün özel gezi teknelerinin boğaz geçişini GTH'ne raporlamadan geçmesinden

kaynaklandığı düşünülmektedir. Özellikle küçük boyutlu ve OTS bulunan teknelerin bu duruma neden olduğu düşünülmektedir. Bir diğer nedeni ise boğazdaki aktif özel gezi teknelerinin bir kısmının amatör balıkçılık faaliyetlerinde bulunmak üzere Ege Denizi'ne doğru seyir yapmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir. Şekil 1 incelendiğinde, boğaza kuzeyden giriş yapan özel gezi teknelerinin yoğunluğu Nara Burnu'na kadar fazla yoğun değilken Nara dönüşünden sonra yoğunluğun arttığı görülmektedir. Bu durumun nedeni olarak da özel gezi tekneleri ile amatör, sportif balıkçılık faaliyetlerinde bulunulmasından kaynaklandığı ve teknelerin bir kısmının Nara Burnu ve güneyinde bu yoğunluğa sebep olduğu düşünülmektedir.

Özel gezi teknelerinin boylarına bakıldığında da OTS verilerinde bulunan küçük teknelerin GTH verilerinde olmadığı görülmektedir. Bu durumun nedenlerinden biri olarak da küçük teknelerin boğaz trafiğine engel olmadan kıyısız seyir yaparak boğaz geçişi yapmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Akaltan ve Nas (2014) tarafından yapılan çalışmada ziyaretçi yatçıların Çeşme Marina'ya uğrama nedenlerine bakıldığında en çok tercih edilme nedeni olarak Kuzey-Güney rotaları üzerinde olması görülmektedir. Çalışmaya göre bu sonuç yaz başında İstanbul marinalarından güneye inen, yaz sonunda ise güneyden İstanbul marinalarına çıkan yatlar tarafından tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır (Akaltan ve Nas, 2014: 327). Bu çalışmada da yaz aylarında ortaya çıkan özel gezi teknelerinin yoğunluğunun büyük çoğunluğunun Marmara denizinde bulunan marinalardan kalkan özel gezi teknelerinden kaynaklandığı görülmektedir.

Benzer bir çalışmanın İstanbul Boğazı için de yapılarak karşılaştırmalar yapılması ve Boğazlardan geçerek Türkiye limanlarına uğraksız geçen özel gezi tekneleri incelenmesi ve bu teknelerin Türkiye'de bulunan marinaları tercih etmelerine yönelik çalışmalar yapılması tavsiye edilmektedir.

KAYNAKÇA

- Akaltan, C. ve Nas, S. (2014). "Ziyaretçi Yatçıların Yat Limanlarını Tercih Etme Sebepleri: IC Çeşme Marina Uygulaması". 2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu. 28 Şubat 2014. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- İlgar, R. (2019). "Çanakkale'de Yatçılık Faaliyetleri", Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD), Cilt 6, Sayı 3. s:594–611.
- İncekara, B., Dördüncü, H. ve Özer, K. O. (2015). "Turizm Ulaştırmasının

Denizyolu Ulaştırımacılığı Yönüden Gelişimi”, İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi, Cilt 2, Sayı 1. s: 1–16.

ITU-R (2014). Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band. Geneva: Electronic Publication.

Kundakçı, B. ve Nas, S. (2018). “Mapping Marine Traffic Density by Using AIS Data: An Application in the Northern Aegean Sea”, Polish Maritime Research, Cilt 25, Sayı 4. s:49–58. DOI: 10.2478/pomr-2018-0131.

Resmi Gazete (2009) “Deniz Turizmi Yönetmeliği”.

URL1 (2019) T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik İstatistikleri. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx Erişim Tarihi: 2 Aralık 2019.

URL2 (2019) T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Deniz Turizmi Tesisleri ve Araçları İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/68258,2019-istatistiki-tablo-31122019doc.doc?0>. Erişim Tarihi: 10 Ocak 2020.

Yüksek, G., Cavcar, M., Rota, Y., Çubuk, M., Koçak, İ. H., Sarılgan, A. E. ve Durmaz, V. (2012). Editör: Mustafa Cavcar. Turizm Ulaştırması. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları.