

*Balıkesir İli*

*Yatırım*

*Alanları*

*Vizyon Raporu*

*Değerlendirme ve*

*Öngörüler*

#### YAYINLAYAN

Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği İktisadi İşletmesi  
Cumhuriyet Caddesi Pegasus Evi No:48 Zemin Kat C Elmadağ / Taksim - İstanbul  
T: 0212 282 53 65 F: 0212 282 53 93

#### İÇERİK

GYODER Gayrimenkul Araştırma ve Rapor Üretim Komitesi  
Balıkesir Büyükşehir Belediyesi  
Balıkesir Üniversitesi  
Ekonomi ve Stratejik Danışmanlık Hizmetleri  
Güney Marmara Kalkınma Ajansı

#### TASARIM

Sirkus Yayıncılık  
Rumeli Cad. İtır Sok. 3/2 Nişantaşı, Şişli, İstanbul  
T. 0212 225 4252

#### BASKI

Merve Grafik  
2. Matbaacılar Sitesi, Litros Yolu D: Zb-23 Topkapı, İstanbul  
T. 0212 612 1013

Tüm Hakları Saklıdır @ 2015  
Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği İktisadi İşletmesi  
"Kaynak Gösterilmeden Alıntı Yapılamaz"

Eser Adı  
BALIKESİR İLİ YATIRIM ALANLARI VİZYON RAPORU "Değerlendirme ve Öngörüler"



# Başkan Mesajı

Türkiye'nin Gayrimenkul Platformu GYODER olarak sektöre katma değer sağlamak üzere çalışmalarımızı sürdürmekteyiz. Türkiye'yi bütün illeriyle kavrama ve değer artırıcı yatırımlarla illerimizi buluşturma misyonumuz doğrultusunda hayata geçirdiğimiz "Gelişen Kentler Zirveleri" ile gelişmiş şehirlerin yanı sıra, gelişmekte olan illerimize de destek vermekteyiz. Gelişen Kentler Zirvesi'nin yedinci durağını Güney Marmara'nın parlayan yıldızı Balıkesir olarak belirledik.

Marmara Bölgesi'ndeki enerji geçişleri, limanlar, otoyollar, hızlı tren gibi büyük altyapı yatırımları, bölgedeki tüm kentleri birbirleri ile etkileşim içine sokmaktadır. Marmara'da yer alan bu projelerin her biri bölgenin stratejik konumunu ve önemini daha da arttırmaktadır. İstanbul, Bursa ve İzmir'in oluşturduğu üçgenin tam ortasında Marmara ve Ege Denizleri'ni kucaklayan bir coğrafyaya hakim Balıkesir, bu sebeple bu bölgenin en dikkat çeken ve gelecek vadeden ili konumundadır. Balıkesir; sanayi, enerji, madencilik, turizm, lojistik ve tarım alanlarındaki potansiyeli ile önemli yatırım olanakları sunmaktadır. GYODER olarak Gelişen Kentler Zirvesi'nin yedincisini Güney Marmara'nın bir parçası olan Balıkesir'de düzenlemekten heyecan duymaktayız.

Zirve kapsamında Balıkesir'e özel hazırladığımız "Balıkesir İli Yatırım Alanları Vizyon Raporu Değerlendirme ve Öngörüler" raporumuz ile sektör temsilcilerine ve yatırımcılara kaynak olacak nitelikte bilgiler vermeyi amaçlıyoruz. Raporda, Balıkesir'in genel ekonomik ve demografik yapısı incelenmekte, kentin nüfus ve sosyal gelişmelerine dair öngörüler verilmektedir. Raporda ayrıca Güney Marmara Bölgesi'nin yeniden yapılandırılması, mega projeler ve bölgedeki yatırım alanları hakkında bilgi verilmektedir.

Çalışmamızın sektörümüzle birlikte Balıkesir'in başarısına ortak olmak isteyen tüm yatırımcılara faydalı bir kaynak teşkil etmesini temenni eder, emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunarım.

**Aziz TORUN**

**GYODER  
Yönetim Kurulu Başkanı**

# Sunuş

Türkiye ekonomisinde normalleşme ve iyileşme ile ortaya çıkan koşullarda uzun vadeli hedefler konulabilir hale gelmiş ve 2023 yılına ilişkin hedefler oluşturulmuştur. Bu çerçevede tüm bölgeler ve iller de kendi gelişme yaklaşımlarını ortaya koymaya başlamış, büyük illerin dışında çok sayıda kent hem ekonomik hem de sosyal gelişme ivmesi yakalamış ve gelişen kentler grubunu oluşturmuştur.

Balıkesir ve Çanakkale'yi kapsayan Güney Marmara Bölgesi de bu süreçte önemli bir gelişme potansiyeline sahiptir. Bursa ili ve Ege Bölgesi'nin arasında Güney Marmara Bölgesi bütünsel bir gelişme sürecine girmiştir. Mega projeler ise bütünsel gelişmenin anahtarı konumunda yerini almıştır. Balıkesir ili bu perspektifte gelişen kentler içinde öne çıkmakta, sanayi, enerji, madencilik, turizm, lojistik ve tarım alanlarındaki potansiyeli ile önemli yatırım olanakları sunmaktadır.

Sektör aktörlerine ve yatırımcılarına fikir vermek amacıyla, GYODER tarafından "Balıkesir İli Yatırım Alanları Vizyon Raporu- Değerlendirme ve Öngörüler" başlığı altında bir araştırma raporu hazırlanmıştır. Balıkesir ilinin mevcut durumunu ve sunduğu yatırım potansiyelini ortaya koyan rapor beş bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde Balıkesir'in genel ekonomik durumu, ikinci bölümde demografik ve sosyal perspektifi ortaya konulmaktadır. Üçüncü bölümde Güney Marmara Bölgesi'nde yeniden yapılanma ile hayata geçirilen yatırımlara ve mega projelere yer verilmektedir. Dördüncü bölümde bölgede ön plana çıkan farklı sektörlerdeki yatırım fırsatları sunulmaktadır. Son bölümde ise genel değerlendirmeler ve öngörüler yer almaktadır.

Raporun hazırlanmasında katkılarından dolayı Balıkesir Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Burhan Aydemir'e ve Güney Marmara Kalkınma Ajansı'na teşekkürlerimizi sunarız.

Bu çalışmada yapılan tespitlerin, Balıkesir'e yatırım yapmayı düşünen ulusal ve uluslararası yatırımcılara faydalı bir kaynak olmasını ve Gelişen Kentler Zirvesi kapsamında Balıkesir ve Güney Marmara Bölgesi'nin gelişmesine katkı sağlamasını dileriz.

NİSAN 2015

**Neşecan ÇEKİCİ**

**GYODER Yönetim Kurulu Üyesi  
Araştırma ve Rapor Üretim Komitesi Başkanı**

# İçindekiler

## 1. BÖLÜM

### BALIKESİR'İN GENEL EKONOMİK YAPISI VE TEMEL EKONOMİK VERİLER

1.1 BALIKESİR'İN GENEL EKONOMİK YAPISI	6
1.2 BALIKESİR'İN TEMEL EKONOMİK VERİLERİ	7
1.2.1 BALIKESİR GAYRİ SAFİ KATMA DEĞERİ VE GAYRİ SAFİ HASILASI	7
1.2.2 EKONOMİDE TEMEL İKTİSADİ FAALİYET KOLLARININ KONUMU	10
1.2.2.1 TARIM SEKTÖRÜ	10
1.2.2.2 SANAYİ SEKTÖRÜ	13
1.2.2.3 HİZMETLER SEKTÖRÜ	14
1.2.3 BALIKESİR'DE DIŞ TİCARET	18
1.2.4 BALIKESİR'DE YATIRIMLAR	20
1.2.5 İŞGÜCÜ VE İSTİHDAM PİYASASI	21

## 2. BÖLÜM

### BALIKESİR'İN DEMOGRAFİ, NÜFUS VE SOSYAL GELİŞMELERİ İLE ÖNGÖRÜLERİ

2.1 BALIKESİR DEMOGRAFİ VE NÜFUS GÖSTERGELERİ	22
2.2 BALIKESİR DEMOGRAFİ VE NÜFUS ÖNGÖRÜLERİ 2023	28
2.3 BALIKESİR EĞİTİM VE SAĞLIK GÖSTERGELERİ	29
2.3.1 EĞİTİM	31
2.3.2 SAĞLIK	32

## 3. BÖLÜM

### GÜNEY MARMARA BÖLGESİ'NİN YENİDEN YAPILANDIRILMASI VE MEGA PROJELER

3.1 GÜNEY MARMARA BÖLGESİ BÖLGE PLANI 2014-2023	34
3.2 GÜNEY MARMARA BÖLGESİ MEKÂNSAL GELİŞME ŞEMASI	34
3.3 MEGA PROJELER	38
3.3.1 GÜÇLÜ BAĞLANTILAR	38
3.3.2 BİRİNCİL PROJELER	40
3.3.3 İKİNCİL PROJELER	41

## 4. BÖLÜM

### BALIKESİR VE GÜNEY MARMARA BÖLGESİ'NDE YATIRIM ALANLARI VE ÖNGÖRÜLER

4.1 KAMU ALTYAPI YATIRIMLARI	44
4.1.1 GEBZE-ORHANGAZİ-İZMİR OTOYOLU PROJESİ	44
4.1.2 KINALI-TEKİRDAĞ-ÇANAKKALE-SAVAŞTEPE OTOYOLU PROJESİ	44
4.1.3 GÖKKÖY LOJİSTİK KÖYÜ	45
4.1.4 BANDIRMA-BURSA-AYAZMA-OSMANELİ HIZLI TREN HATTI	46
4.1.5 850 YATAKLI DEVLET HASTANESİ	46
4.2 ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK YATIRIMLARI	47
4.2.1 KARA YOLU ULAŞIMI	47
4.2.2 DEMİR YOLU ULAŞIMI	48
4.2.3 DENİZ YOLU ULAŞIMI	49
4.2.4 HAVA YOLU ULAŞIMI	50
4.2.5 BALIKESİR GÖKKÖY LOJİSTİK MERKEZİ	51
4.3 TURİZM POTANSİYELİ VE TURİZM YATIRIMLARI	52
4.4 ENERJİ SEKTÖRÜ	59
4.5 SANAYİ SEKTÖRÜNÜN YAPISI VE YATIRIM OLANAKLARI	62
4.6 GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ	69
4.6.1 KONUT SEKTÖRÜ DEĞERLENDİRME VE ÖNGÖRÜLER	69
4.6.1.1 KONUT ÜRETİMİ	69
4.6.1.2 KONUT SATIŞLARI	70
4.6.1.3 BİREYSEL KONUT KREDİLERİ	71
4.6.1.4 KONUT TALEBİ	71
4.6.1.5 KONUT İHTİYACI	72
4.6.2 TİCARİ GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ	73
4.6.2.1 KONUT DIŞI BİNA YATIRIMLARI	73
4.6.2.2 TİCARİ GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ İÇİN GELİŞME ÖNGÖRÜLERİ	75

## 5. BÖLÜM

### GENEL DEĞERLENDİRME VE ÖNGÖRÜLER

5.1 DEĞERLENDİRMELER	76
5.2 ÖNGÖRÜLER	78

# 1. Bölüm

## Balikesir'in Genel Ekonomik Yapısı ve Temel Ekonomik Verileri

### 1.1 BALIKESİR'İN GENEL EKONOMİK YAPISI

Türkiye, bölgesel gelişme politikalarının etkin bir şekilde uygulanması ve AB'ye uyum sağlanması amacıyla 26 İstatistik Bölge Birimi Düzey 2 Bölgesi'ne ayrılmıştır. Bu sınıflandırmada; TR22 Düzey 2 Bölgesi olarak isimlendirilen Güney Marmara Bölgesi, Balıkesir (TR221) ve Çanakkale (TR222) illerinden oluşmaktadır.

TR22 Bölgesi ekonomisinin en belirgin özelliği, üretilen katma değer içerisinde tarım sektörünün payının Türkiye genelinin oldukça üzerinde olmasıdır. Bölgede bitkisel ve hayvansal üretim değerleri yıldan yıla artış göstermektedir. Kişi başına üretim değerlerinde; Balıkesir hayvansal üretimde Türkiye ortalamasının üzerinde yer almaktadır.

TR22 Bölgesi'nde sanayinin gayri safi katma değer içindeki payı ülke ortalamasının altındadır. Bölge sanayisi tarıma ve doğal kaynakların işlenmesine dayanmaktadır. TR22 Bölgesi'nde, düşük ve orta-düşük teknoloji imalat sanayi yaygındır. Bu anlamda ağaç, gıda, ana metal ve metalik olmayan diğer mineraller sektörlerinde imalat sanayi yoğunlaşmıştır. Balıkesir'de sanayi daha çok küçük ve orta ölçekli işletmelerden oluşmaktadır.

TR22 Bölgesi; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi büyük sanayi merkezlerine yakınlığı, gelişen lojistik imkânları ve gelişme potansiyelleri ile aşırı büyüyen sanayi merkezlerine alternatif oluşturmaktadır. Bölge, İstanbul'dan sanayinin taşınması konusunda önemli bir alternatif adaydır.

Bölge, maden rezervleri ve çeşitliliği bakımından zengindir. Bor, mermer, kaolin, bentonit, halloysit, manyezit, kil, perlit, talk, vollastonit, altın, gümüş, bakır, çinko, antimon, manganez, demir, krom, civa, zeolit ve linyit bölgenin önemli yeraltı kaynaklarıdır. İşletilen madenler çoğunlukla hammadde olarak ihraç edilmektedir.

TR22 Bölgesi çevre dostu yenilenebilir enerji kaynakları bakımından Türkiye'nin birçok yerine kıyasla son derece avantajlı durumdadır. Bölge rüzgar, jeotermal kaynaklar ve biyogaza dönüştürülebilir biyokütle miktarı açısından oldukça zengindir.

Bölgede hizmetler sektörünün gayri safi katma değer içindeki payı Türkiye ortalamasının altındadır. Ekonomik yapıya bakıldığında önemli bir yer tutan hizmetler sektöründe bölgede inşaat ve turizm öne çıkmaktadır. Bölgede son yıllarda inşaat sektöründe gelişme görülmektedir.

TR22 Bölgesi turizm koridoru, kültür turizmi gelişim bölgeleri ile sağlık ve termal turizm merkezleri olarak tanımlanmaktadır. Bölgenin Ege Denizi ve Marmara Denizi kıyılarında sahip olduğu uzun sahil şeridi, doğal kumsalları ile mavi bayraklı plajları, birçok endemik türe ev sahipliği yapan ekosistemi, doğal ve tarihi milli parkları, tarihi ve kültürel değerleri ile mitolojik mirası bu tanımlamaların kaynağını oluşturmaktadır. Jeopolitik konumları itibarıyla ulusal düzeyde stratejik öneme sahip ve teşviklerde öncelikli bölge olarak tanımlanan Gökçeada ve Bozcaada da bölge turizmi için oldukça önemli yer tutmaktadır.

TR22 Bölgesi, coğrafi konumu itibarıyla ulaşım ağları açısından stratejik öneme sahiptir. Bu nedenle bölge içi, bölgelerarası ve uluslararası ulaşım bağlantıları yönünden birçok projenin merkezi konumundadır.

Türkiye TEM yol ağının bir parçası olan Bursa-Balıkesir-İzmir güzergâhı bölge sınırları içinde bulunmaktadır. Gebze-Orhangazi-İzmir ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu projeleri gibi büyük ölçekli kamu yatırımları, bölgenin gelişme dinamiklerini önemli

ölçüde etkileme gücüne sahiptir. Bölgenin Ege Denizi ve Marmara Denizi'ne kıyısının bulunması ulusal ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında önemini artırmaktadır. Bölge Ankara'yı İzmir'e bağlayan demiryolu üzerinde bir transit merkez durumundadır. TR22 Güney Marmara Bölgesi'nde Balıkesir Merkez Havaalanı, Balıkesir Koca Seyit Havaalanı, Çanakkale Havaalanı ve Gökçeada Havaalanı olmak üzere sivil havacılıkta kullanılan dört adet havaalanı bulunmaktadır.

Bölgenin kuzeyi sanayi, güneybatısı turizm, güneydoğusu ise madencilik ile öne çıkarken bölge genelinde tarım ve tarıma dayalı sanayi önem arz etmektedir. Bölge halihazırda İstanbul, İzmir ve Bursa ile etkileşim içindedir.

### 1.2 BALIKESİR'İN TEMEL EKONOMİK BÜYÜKLÜKLERİ

Balıkesir'in genel ekonomik yapısını oluşturan temel ekonomik büyüklükleri gayri safi katma değer ile gayrisafi hasıla, temel iktisadi faaliyet kollarının konumu, yatırımlar, dış ticaret ile işgücü piyasası ve istihdam başlıkları altında değerlendirilmektedir.

#### 1.2.1 BALIKESİR GAYRİ SAFİ KATMA DEĞERİ VE GAYRİ SAFİ HASILASI

Temel ekonomik büyüklükler içinde öncelikle Balıkesir ilinin ekonomik büyüklüğü ortaya konulmaktadır. Ekonomik büyüklük iki gösterge ile ölçülmektedir. Gayri safi katma değer ildeki iktisadi faaliyetlerin yarattığı sektörel toplam katma değer büyüklüğünü göstermektedir. Gayri safi hasıla ise katma değere dolaylı ölçülen mali aracılık hizmetleri ve vergiler ile sübvansiyonların eklenmesi ile ölçülmekte, ekonominin geneli için hesaplanan gayri safi yurtiçi hasıla eşiti ilin gayri safi hasilasını ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin milli gelir hesaplarını Türkiye İstatistik Kurumu yapmaktadır. TÜİK milli gelir hesaplamalarını ayrıca bölgesel temelli olarak da yapmakla birlikte iller bazında hesaplama yapmamaktadır. Bu itibarla Balıkesir ile Çanakkale'nin oluşturduğu TR22 Güney Marmara Bölgesi'nin gayri safi katma değerleri hesaplanmaktadır.



TÜİK bölgesel bazlı gayri safi katma değer hesaplamasını en son 2011 yılı için gerçekleştirmiştir. Buna göre, Güney Marmara Bölgesi'nin 2011 yılında yarattığı gayri safi katma değer 24,65 milyar TL olup Türkiye gayri safi katma değeri içinden % 2,14 pay almaktadır.

Türkiye'nin gayri safi yurtiçi hasılası üzerinden güncel veriler ile çalışma ekibi olarak yapılan hesaplamada ise Güney Marmara Bölgesi'nin gayri safi hasılası 2014 yılı için 17,2 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. Hesaplamada kullanılan temel varsayım Güney Marmara Bölgesi'nin gayri safi hasıla payının gayri safi katma değer payı ile aynı olduğudur.

Güney Marmara Bölgesi'nde kişi başına düşen gelirlere yönelik olarak da iki ayrı hesaplama ile iki ayrı veri bulunmaktadır. Buna göre en son 2011 yılında yapılan TÜİK hesaplamalarına göre Güney Marmara Bölgesi'nde kişi başı gayri safi katma değer 8.954 Dolar'dır ve 9.244 Dolar olan Türkiye ortalamasına oldukça yakındır.

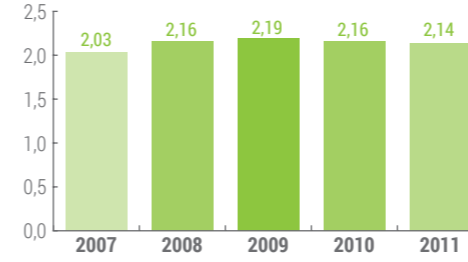
Çalışma ekibi olarak yapılan gayri safi hesaplamasında ise Güney Marmara Bölgesi'nde kişi başı gayri safi hasıla 2014 yılında 10.113 Dolar olup, bu rakam 10.404 Dolar olan Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir büyüklüğüne yakındır.

**Tablo. 1**  
**Güney Marmara Bölgesi Gayri Safi Katma Değeri ((Milyon TL))**

YILLAR	GÜNEY MARMARA BÖLGESİ GAYRİ SAFİ KATMA DEĞERİ	TÜRKİYE GAYRİ SAFİ KATMA DEĞERİ
2007	15.320	754.385
2008	18.454	854.585
2009	18.907	864.450
2010	21.182	980.547
2011	24.648	1.150.453

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**GÜNEY MARMARA BÖLGESİ'NİN PAYI (%)**



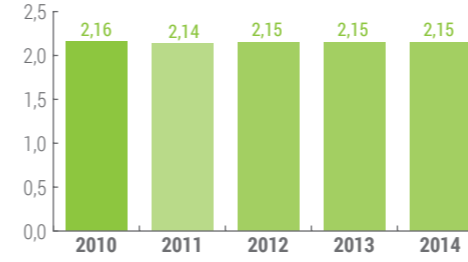
Güney Marmara Bölgesi'nde gayri safi katma değer ana iktisadi faaliyet kollarına dağılımına ilişkin en son veri 2011 yılına ait bulunmaktadır.

**Tablo. 2**  
**Güney Marmara Bölgesi Gayri Safi Hasıla ((Milyon Dolar))**

YILLAR	GÜNEY MARMARA BÖLGESİ GAYRİ SAFİ HASILA	TÜRKİYE GAYRİ SAFİ HASILA (MİLLİ GELİR)
2010	15.802	731.608
2011	16.561	773.908
2012	16.905	786.283
2013	17.695	823.044
2014	17.202	800.107

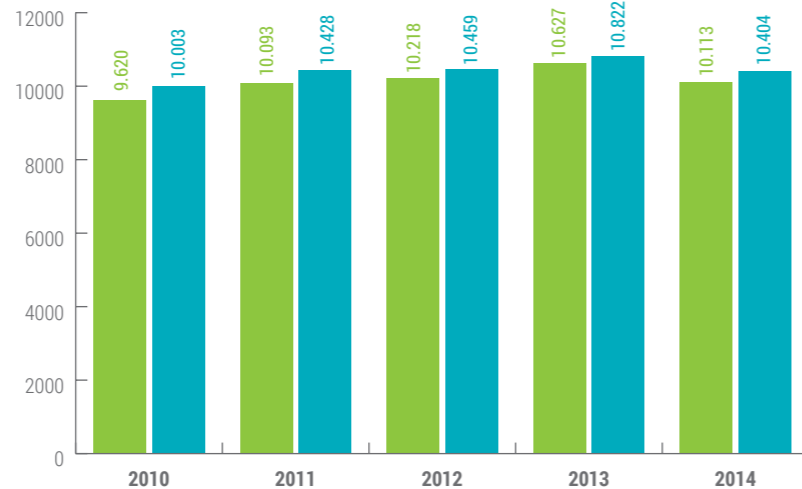
Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılarak çalışma ekibi tarafından hesaplanmıştır

**GÜNEY MARMARA BÖLGESİ'NİN PAYI (%)**



2011 yılı dağılımına göre Güney Marmara Bölgesi'nde tarım sektörü % 22,3, sanayi % 22,2 ve hizmetler sektörü % 55,4 pay almaktadır. Dağılımın Türkiye dağılımı ile karşılaştırılmasında Güney Marmara Bölgesi'nde tarım sektörünün halen çok önemli bir sektör olduğu görülmektedir. Sanayi ve hizmetlerin bölgedeki payı Türkiye ortalamalarının altındadır. Hizmetler sektörünün payında gerileme olurken sanayi ve tarım sektörünün payındaki artış da Türkiye'deki ana eğilimin dışında bir gelişmedir.

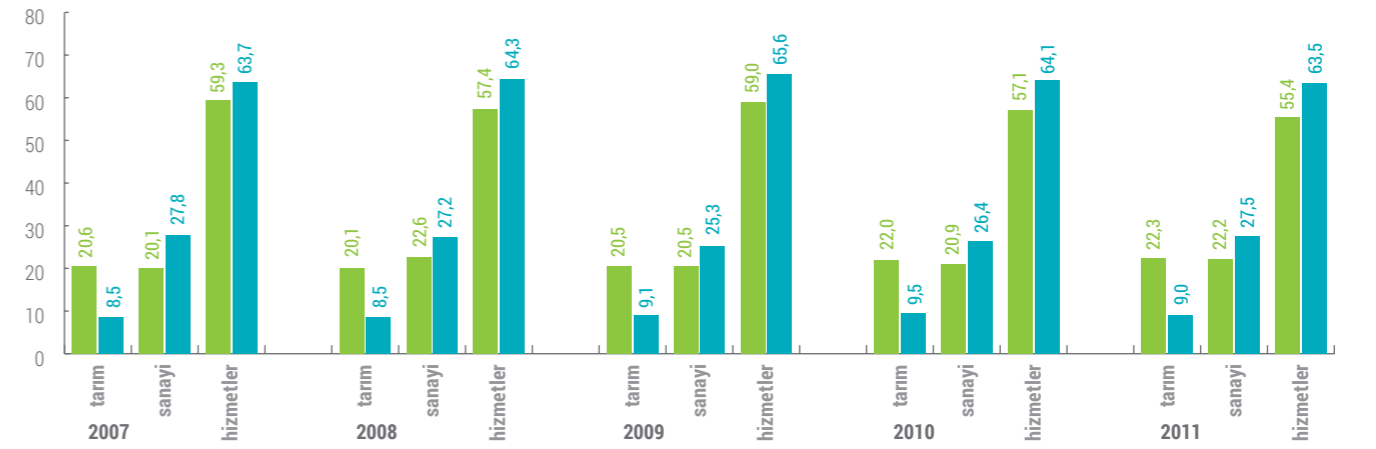
**Grafik. 1**  
**Güney Marmara Bölgesi Kişi Başı Gayri Safi Hasıla ((Dolar))**



GÜNEY MARMARA BÖLGESİ KİŞİ BAŞI GAYRİ SAFİ HASILA  
TÜRKİYE KİŞİ BAŞI MİLLİ GELİR

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılarak çalışma ekibi tarafından hesaplanmıştır

**Grafik. 2**  
**Güney Marmara Bölgesi Gayri Safi Katma Değerinin İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı ((%))**



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

GÜNEY MARMARA  
TÜRKİYE

## 1.2.2 EKONOMİDE TEMEL İKTİSADİ FAALİYET KOLLARININ KONUMU

Bu aşamadan itibaren temel ekonomik göstergeler ağırlıklı olarak Balıkesir odaklı incelenmekte ve değerlendirilmektedir.

Balıkesir ekonomisinde temel iktisadi faaliyet kollarının dağılımına ilişkin olarak, sektörlerde faaliyet gösteren firma sayıları 2013 yılı itibariyle aşağıda sunulmaktadır. Balıkesir'de 2013 yılı güncel verisine göre, 59.478 firma iktisadi faaliyetlerde bulunmaktadır. Firmaların % 36,5'i toptan ve perakende ticaret yapmaktadır. % 14,8'i ulaştırma-depolama, % 14'ü konaklama ve yiyecek hizmetleri, % 9,7'si imalat sanayinde faaliyet göstermektedir.

**Tablo. 3**  
**Balıkesir İş Kayıtlarına Göre Girişim Sayısı 2013**

İKTİSADİ FAALİYET KOLLARI	SAYI
TOPTAN VE PERAKENDE TİCARET	21.681
ULAŞTIRMA VE DEPOLAMA	8.781
KONAKLAMA VE YİYECEK HİZMETLERİ	8.373
İMALAT SANAYİ	5.768
İNŞAAT	3.948
DİĞER HİZMET FAALİYETLERİ	3.947
MESLEKİ BİLİMSSEL VE TEKNİK FAALİYETLER	2.385
TARIM ORMANCILIK BALIKÇILIK	1.010
GAYRİMENKUL FAALİYETLERİ	766
KÜLTÜR EĞLENCE VE DİNLENCE	519
İNSAN SAĞLIĞI VE SOSYAL HİZMETLER	514
İDARİ VE DESTEK HİZMET FAALİYETLERİ	423
BİLGİ VE İLETİŞİM	416
EĞİTİM	397
FİNANS VE SİGORTA FAALİYETLERİ	328
MADENCİLİK TAŞOCAKÇILIĞI	147
SU TEMİNİ KANALİZASYON	52
ELEKTRİK GAZ BUHAR	23
TOPLAM	59.478

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı

### 1.2.2.1 TARIM SEKTÖRÜ

Balıkesir Türkiye'nin önemli bir tarım ili konumundadır. Tarım sektörü ilin sanayi ve hizmetler sektöründeki faaliyetleri içinde belirleyici olmaktadır. Nitekim sanayinin en önemli alanlarını gıda sanayi oluşturmaktadır. İlin sanayi faaliyetleri önemli ölçüde tarımsal üretime bağlı bulunmaktadır. Ticaret ve taşımacılık ile dış ticaret ve finansal hizmetler de bu değer zincirine bağlı olarak faaliyet göstermekte ve gelişmektedir. Balıkesir'de kullanılan tarım alanlarının büyüklüğü 2013 yılında 424.272 hektar olmuş ve Türkiye genelinde % 1,78 pay almıştır.

**Tablo. 4**  
**Balıkesir Kullanılan Tarım Alanı ((Hektar))**

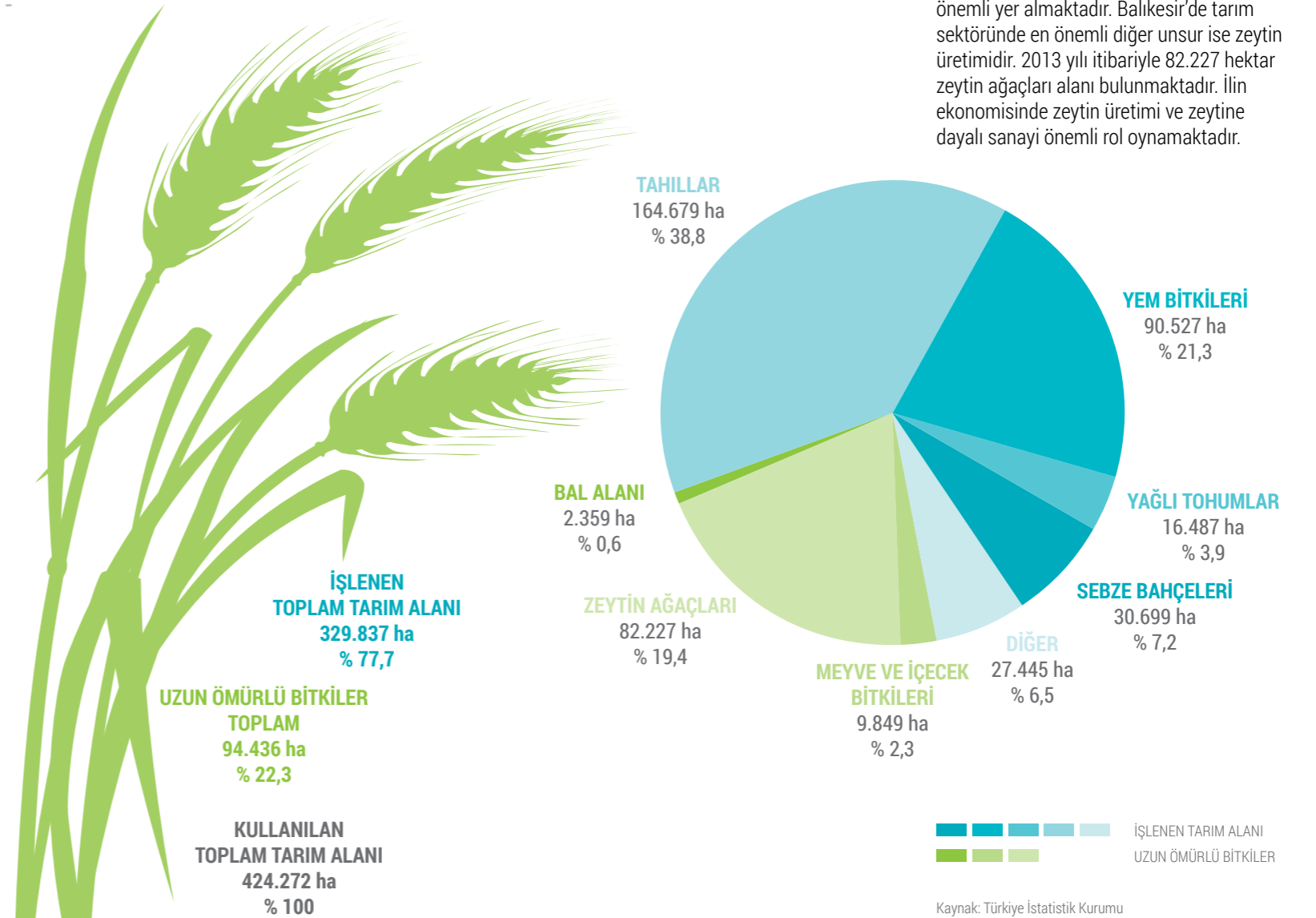
YILLAR	BALIKESİR	TÜRKİYE
2010	409.059	24.394.205
2011	397.851	23.613.761
2012	442.143	23.781.999
2013	424.272	23.810.672

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**BALIKESİR'İN PAYI (%)**



**Grafik. 3**  
**Balıkesir'de Kullanılan Tarım Alanının Ürünlere Göre Dağılımı, 2013**



Kullanılan tarım alanlarının % 77,7'sini işlenen tarım alanları oluşturmaktadır. Balıkesir'de tarım sektöründe tahıllar, yem bitkileri, sebzeler ve yağlı tohumlar önemli yer almaktadır. Balıkesir'de tarım sektöründe en önemli diğer unsur ise zeytin üretimidir. 2013 yılı itibariyle 82.227 hektar zeytin ağaçları alanı bulunmaktadır. İlin ekonomisinde zeytin üretimi ve zeytine dayalı sanayi önemli rol oynamaktadır.

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Balıkesir'de hayvancılık sektörü de önemli bir yer tutmaktadır. Balıkesir Türkiye'nin en önemli kümes hayvancılığı merkezidir. Buna bağlı olarak da gelişmiş bir beyaz et sanayi bulunmaktadır. Süt üretimi ve süt ürünleri sanayi de oldukça gelişmiştir. Hayvancılık sektörü yem sanayinin de gelişmesini desteklemektedir. 2013 yılı itibarıyla Balıkesir 27,66 milyon kümes hayvanı ile Türkiye'deki toplam kümes hayvanı varlığının % 10,24'üne sahip bulunmaktadır.

Balıkesir 2013 yılı verilerine göre Türkiye'nin toplam tarımsal değer üretiminin % 3,56'sını gerçekleştirmektedir. Bitkisel üretim değeri içinde payı % 4,30 ve hayvansal ürünler değeri payı % 6,5'dur. (% 6,5 pay en son 2010 yılı için ölçülmüş olup aynı payı koruduğu varsayımı ile hesaplama yapılmıştır.)

Tarım ve hayvancılık ürünlerinde sebze-meyve üretimi, beyaz ve kırmızı et, zeytin ve zeytinyağı, süt ve süt mamulleri üretimi ön plana çıkmaktadır. Türkiye beyaz et üretiminin % 20'sini, yumurta üretiminin % 10'unu, yem üretiminin % 14'ünü Balıkesir ili karşılamaktadır. Balıkesir süt üretiminde ikinci, kırmızı et üretiminde üçüncü sıradadır.

**Tablo. 5**  
**Canlı Hayvanlar, 2013 ((Adet))**

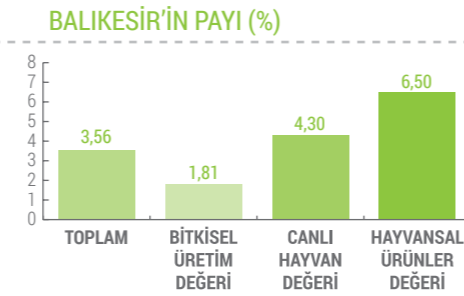
	BALIKESİR	TÜRKİYE
SIĞIR	562.615	14.415.257
MANDA	2.458	117.591
KOYUN	791.355	19.284.247
KEÇİ	202.338	9.225.548
KÜMES HAYVANI	27.662.091	270.202.034

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**Tablo. 6**  
**Tarımsal Değer Üretimi, 2013 ((Milyon TL))**

	BALIKESİR	TÜRKİYE
TOPLAM	6.783	190.605
BİTKİSEL ÜRETİM DEĞERİ	1.674	92.490
CANLI HAYVAN DEĞERİ	2.479	57.656
HAYVANSAL ÜRÜNLER DEĞERİ	2.630	40.459

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu



### 1.2.2.2 SANAYİ SEKTÖRÜ

Sanayi sektörü imalat sanayi, madencilik ve enerji olmak üzere üç ana faaliyetten oluşmaktadır.

#### İMALAT SANAYİ

Balıkesir ilinde imalat sanayi; gıda sanayi, ağaç ve orman ürünleri, mineral ürünler sanayi, makine sanayi ile metal eşya sanayi ağırlıklı olarak gelişme göstermektedir.

Balıkesir'in tarım sektöründeki gelişmişlik seviyesi nedeniyle sanayide de ana gelişme gıda sanayi ağırlıklı gerçekleşmektedir. Beyaz ve kırmızı et, süt ve süt ürünleri, işlenmiş meyve-sebze ürünleri, yem sanayi, zeytin ürünleri ve zeytinyağı gelişmiş sanayi alanlarıdır.

Ziraat aletleri ve tarım makineleri temelli makine sanayi, çimento, seramik, kiremit, tuğla gibi mineral ürünler sanayi, temizlik malzemeleri, gübre, kimyasallar gibi kimya sanayi ile metal eşya sanayi ve ağaç orman ürünleri sanayi de diğer gelişmiş sanayi kollarıdır. İmalat sanayi ilin genelinde Ayvalık- Edremit, Bandırma, Manyas, Gönen, Susurluk, Dursunbey ve Bigadiç-Sındırgı arasında dengeli şekilde dağılmıştır.

Balıkesir'in başlıca sanayi ürünleri; un, yem, salça, konserve, nebati yağ, gübre, margarin, işlenmiş sebze ve meyve, bakliyat, işlenmiş beyaz-kırmızı et, sofralık zeytin ve zeytinyağı, süt ve süt mamulleri, dondurulmuş ve kurutulmuş gıda, deniz ürünleri, bor ve mermer başta olmak üzere maden ürünleri ve çimentodur.

**Tablo. 7**  
**Sanayi Kuruluşlarının Sektörlere Göre Dağılımı**

SEKTÖRLER	SAYI	PAY (%)
GIDA SANAYİ	407	35
DİĞER MADENCİLİK VE TAŞOCAKÇILIĞI	105	9
AĞAÇ VE ORMAN ÜRÜNLERİ	93	8
MİNERAL ÜRÜNLER SANAYİ	81	7
MAKİNE SANAYİ	70	6
METAL EŞYA SANAYİ	70	6
KAUÇUK VE PLASTİK SANAYİ	45	4
KİMYASALLAR VE KİMYASAL ÜRÜNLER	35	3
MOTORLU KARA TAŞITLARI ÜRETİM BAKIM	35	3
MOBİLYA SANAYİ	34	3
ANA METAL SANAYİ	23	2
TEKSTİL SANAYİ	23	2
ELEKTRİKLİ TEÇHİZAT SANAYİ	23	2
DİĞER ULAŞIM ARAÇLARI	12	1
GİYİM EŞYASI	12	1
KAĞIT VE KAĞIT ÜRÜNLERİ	12	1
İÇECEK İMALATI	12	1
KÖMÜR VE LİNYİT ÇIKARILMASI	12	1
METAL CEVHERİ MADENCİLİĞİ	11	1
ELEKTRİK GAZ BUHAR İŞLETMESİ	11	1
MADENİ YAĞ GERİ KAZANIMI	12	1
DİĞER	25	2
TOPLAM	1.163	100

Kaynak: Bilim Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı 81 İlin Sanayi Durumu Raporu 2014



## MADENCİLİK VE TAŞOCAKÇILIĞI

Balıkesir; bor, kömür, demir başta olmak üzere krom, mermer, kurşun, çinko, antimon, kaolen gibi maden yatakları bakımından zengin bir ildir. Mermer ve bor cevherlerinde ülke rezervinin büyük bir kısmı Balıkesir'de bulunmaktadır. Maden yatakları zengin olmasına karşın, nitelikli madencilik ve buna dayalı üretim yeterince gelişmemiştir.

Balıkesir ili sahip olduğu jeolojik yapı gereği çeşitli maden yatakları oluşumu için uygun bir ortama sahiptir. Bu nedenle hem maden rezervleri hem de maden çeşitliliği bakımından oldukça zengin bir ildir. Maden Teknik Arama Kurumu'nun il ve yakın çevresinde yaptığı çalışmalar sonucunda çok sayıda endüstriyel hammadde, metalik maden yatağı ve zuhurları ile jeotermal kaynaklar ortaya çıkarılmıştır.

Dünyada ticareti yapılan 90 çeşit maden içerisinde 37'si Balıkesir'de bulunmakta olup, Balıkesir maden ruhsat sayısı açısından Türkiye'de en çok ruhsata sahip il konumundadır (Balıkesir Valiliği, 2014). Balıkesir'de maden işletmeleri olarak faal 34 mermer, 14 kireçtaşı, 6 kaolin, 2 bor, 1 bakır-kurşun-çinko, 1 feldispat, 1 kil, 1 talk işletmesi olduğu görülmektedir.

## ENERJİ

Balıkesir yenilenebilir enerji kaynakları olarak Türkiye'nin en zengin illerinin başında gelmektedir. Balıkesir'de jeotermal kaynaklar, rüzgar enerjisi ve biyokütle enerjisi olanakları öne çıkmaktadır.

Türkiye'de ilk jeotermal ısıtma uygulaması ile ilk jeotermal merkezi şehir ısıtması Balıkesir Gönen'de uygulanmıştır. Jeotermal kaynakların kullanımı yaygınlaşmıştır. Balıkesir'de çok sayıda kaplıca, kaplıca tesisi, sera ve konut ısıtılmasında jeotermal kaynaklar kullanılmakta ve aynı zamanda endüstriyel alanda kullanımda da jeotermal kaynaklardan yararlanılmaktadır.

Rüzgar enerji santralleri incelendiğinde mevcut durumda Balıkesir RES, Bandırma RES, Bandırma-2 RES, Bandırma-3 RES, Edincik RES, Ayyıldız RES, Şah RES, Çataltepe RES, Kavaklı RES, Samlı RES, Günaydın RES, Keltepe RES, Susurluk RES, Poyraz RES, Umurlar RES olmak üzere 15 rüzgar enerji santrali bulunmaktadır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2014). Balıkesir'de herhangi bir HES etüdü ya da aktif santral bulunmamaktadır.

Yenilenebilir Enerji Genel Müdürlüğü Türkiye Biyokütle Enerjisi Atlası verilerine göre Gönen ve Bandırma ilçelerinde inşa halinde olan biyokütle kaynaklı elektrik üretim santralleri bulunmaktadır.

Enerji verimliliği ve sürdürülebilirliği amacıyla Kalkınma Bakanlığı 2014 Kamu Yatırımları Programı'nda Balıkesir merkezinde bir bölgesel katı atık alanı projesi geliştirmiştir. Bu proje 2015 yılında tamamlanacak olup, proje maliyetinin bir kısmı Avrupa Birliği'nden alınan hibe kapsamında karşılanacaktır (Kalkınma Bakanlığı Yatırım Programı, 2014).

### 1.2.2.3 HİZMETLER SEKTÖRÜ

Balıkesir ilinde hizmetler sektörü içinde turizm, ulaştırma ve taşımacılık ile finansal hizmetler öne çıkmaktadır. Toptan ve perakende ticaret de doğal olarak önemli bir hizmet faaliyeti olarak yer almaktadır.

Balıkesir ekonomisinde hizmetler sektörünün payı Türkiye ortalamasının 8,1 puan altındadır. Balıkesir tarıma dayalı bir sanayi olarak gelişme gösteriyor olmakla birlikte hizmet sektörü de önemli bir gelişme potansiyeli barındırmaktadır.

## TURİZM SEKTÖRÜ

Turizm sektörü Balıkesir il ekonomisi içinde önemli bir yer almaktadır. İktisadi faaliyetler içinde sahip olunan potansiyele bağlı olarak turizm sektörü öne çıkmaktadır.

TR22 Bölgesi; Ege ve Marmara Denizi'nde kıyı turizminin yaygınlaşmasına katkı sunan doğal kumsalları, jeotermal kaynakları, tarihi ve kültürel değerleri içinde barındıran yüksek turizm potansiyeline sahip bir merkezdir. TR22 Bölgesi'nde Balıkesir'de 8, Çanakkale'de 8 olmak üzere toplam 16 Turizm Merkezi bulunmaktadır. Ülke genelinde bulunan 227 Turizm Merkezi'nin % 7'si bölgede yer almaktadır. Ayrıca Balıkesir'de Erdek-Marmara yöresinde 1 adet Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişme Bölgesi bulunmaktadır.

Bölge, gelen turist sayısı bakımından Türkiye ortalamasına göre ilk 10 il içinde yer alırken geceleme ortalamalarına bakıldığında ülke ortalamasının altında kalmaktadır.

Balıkesir ili turizm altyapısı ve buna bağlı hizmetler sektörü açısından gelişmiş bir kent konumundadır. Turizm işletmelerinin yer seçim alanları ve yatak kapasitelerine bakıldığında; Edremit Körfezi civarında yoğunlaştığı ve buna bağlı hizmet sektörleri açısından uzmanlaştığı gözlemlenmektedir.

## ULAŞTIRMA - TAŞIMACILIK

Balıkesir bulunduğu konum itibarıyla önemli bir ulaştırma ve taşımacılık faaliyetine konu olmaktadır ve bu nedenle ulaştırma ve taşımacılık sektörü de ilin ekonomisi içinde önemli bir yer tutmaktadır.

TR22 Bölgesi, coğrafi konumu itibarıyla ulaşım ağları açısından stratejik öneme sahiptir. Bu nedenle bölge içi, bölgelerarası ve uluslararası ulaşım bağlantıları yönünden birçok mevcut taşımacılık hattının ve projenin merkezi konumundadır. Türkiye TEM yol ağının bir parçası olan Bursa-Balıkesir-İzmir güzergâhı bölge sınırları içinde bulunmaktadır. Gebze-Orhangazi-İzmir ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu projeleri gibi büyük ölçekli kamu yatırımları, bölgenin gelişme dinamiklerini önemli ölçüde etkileme gücüne sahiptir. Bölgenin Ege Denizi ve Marmara Denizi'ne kıyısının bulunması ulusal ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında önemini artırmaktadır. Bölge, Ankara'yı İzmir'e bağlayan demiryolu üzerinde bir transit merkez durumundadır. TR22 Güney Marmara Bölgesi'nde Balıkesir Merkez Havaalanı, Balıkesir Koca Seyit Havaalanı, Çanakkale Havaalanı ve Gökçeada Havaalanı olmak üzere sivil havacılıkta kullanılan dört adet havaalanı bulunmaktadır. Bandırma Limanı, Marmara Denizi'ndeki ikinci büyük limandır.

Bunlara bağlı olarak Balıkesir'de önemli bir ulaştırma ve taşımacılık faaliyeti ortaya çıkmaktadır.



**Tablo. 8**  
**Bandırma Gümrük Müdürlüğü İstatistikleri**

YILLAR	İHRACAT (Milyon Dolar)	İTHALAT (Milyon Dolar)	GELEN TİR	GİDEN TİR	GELEN GEMİ	GİDEN GEMİ
2011	1.827	591	983	1.445	1.093	986
2012	1.428	589	775	1.416	953	551
2013	1.205	582	420	1.245	855	852
2014	1.357	557	737	1.059	1.001	1.056

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

**Tablo. 9**  
**Balıkesir-Çanakkale Bölgesi Limanları Dış Ticaret Yükleme-Boşaltma İstatistikleri ((Bin Ton))**

LİMANLAR	2012		2013		2014	
	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT
Bandırma	992	3.867	912	3.434	1.016	3.748
Çanakkale	2.458	1.234	1.836	591	1.382	610
Karabiga	2.096	5.189	1.853	6.044	1.524	6.602
Marmara Adası	830	0	677	0	721	0

Kaynak: Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğü

**Tablo. 10**  
**Balıkesir-Çanakkale Bölgesi Limanları Toplam (Dış Ticaret, Kabotaj, Transit Yük) Yükleme-Boşaltma İstatistikleri ((Bin Ton))**

LİMANLAR	2012		2013		2014	
	YÜKLEME	BOŞALTMA	YÜKLEME	BOŞALTMA	YÜKLEME	BOŞALTMA
Bandırma	1.402	4.106	1.530	3.597	1.691	3.955
Çanakkale	3.840	1.354	3.821	638	3.714	667
Karabiga	2.901	6.007	3.076	6.880	2.846	7.591
Marmara Adası	1.469	2	2.286	8	2.010	8

Kaynak: Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğü

## FİNANSAL HİZMETLER

Balıkesir iktisadi faaliyetlerindeki gelişime bağlı olarak finansal hizmetlerin gelişme ve yaygınlaşma aşamasında olduğu iller arasında yer almaktadır. Balıkesir'de özellikle bankacılık hizmetleri gelişme göstermektedir. 2014 yıl sonu itibarıyla Türkiye genelinde nakit kredilerin % 0,91'i Balıkesir'de kullanılmıştır. Tasarruf mevduatı hesaplarının % 1,25'i Balıkesir'de bulunmaktadır. Balıkesir bireysel kredi kullanımlarında da % 1'in üzerinde paylara sahip bulunmaktadır.

**Tablo. 11**  
**Balıkesir'de Finansal Göstergeler 2014 ((Milyon TL))**

FİNANSAL	BALIKESİR	TÜRKİYE	BALIKESİR'İN PAYI (%)
NAKİT KREDİLER	11.566	1.277.074	0,91
GAYRİNAKDİ KREDİLER	1.203	383.674	0,31
TASARRUF MEVDUATI	7.828	627.316	1,25
TL MEVDUAT	5.507	399.273	1,38
DÖVİZ MEVDUAT (TL)	2.320	228.043	1,02
TAŞIT KREDİSİ	74	6.854	1,08
KONUT KREDİSİ	1.421	125.760	1,13
DİĞER TÜKETİCİ KREDİLERİ	2.326	141.766	1,64
BİREYSEL KREDİ KARTLARI	763	74.126	1,03

Kaynak: Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu

### 1.2.3 BALIKESİR'DE DIŞ TİCARET

Balıkesir'de dış ticaret yıllar itibariyle artış göstermektedir. Ancak henüz özellikle ilin ihracatı ve Türkiye'nin toplam ihracatı içinde alınan pay potansiyelin altında kalmaktadır. Balıkesir'in ihracatı yıllar itibariyle artarak 2013 yılında 619 milyon Dolar'a kadar yükselmiştir. 2014 yılında 537 milyon Dolar'a inmiştir. Türkiye ihracatı içinde alınan pay ise 2013 yılında % 0,41'e kadar yükselmiştir. 2014 yılında % 0,34 olmuştur.

İhracat ithalatın üzerinde gerçekleşmektedir ve bu itibarla Balıkesir dış ticarete fazla veren az sayıdaki illerin içinde yer almaktadır. Balıkesir'in ithalatı 2014 yılında 512 milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir.



**Tablo. 12**  
**Balıkesir İli En Çok İhracat Yapılan Fasıllar ((Milyon Dolar))**

FASIL	ÜRÜN	2012	2013	2014
2	ET	113	107	99
85	ELEKTRİKLİ CİHAZLAR	36	128	70
63	DOKUNMUŐ EŐYALAR	54	51	63
87	OTOMOBİL, KAMYON, OTOBÜS, MOTORSİKLET	37	59	41
4	SÜT ÜRÜNLERİ	24	31	33
84	MAKİNALAR	26	28	28
3	BALIK	24	22	24
73	DEMİR VE ÇELİKTE EŞYA	19	23	24
82	ADİ METALLERDEN ALET VE EŞYA KİLİT, BIÇAK	16	19	21
68	TAŞ, ALÇI, ÇİMENTO'DAN EŞYA	16	21	18
16	GIDA MÜSTAHZARLARI	12	12	16
25	ÇİMENTO, ALÇI, KİREÇ, TUZ	29	27	15
93	SİLAH VE MÜHİMMAT	6	11	15
44	AĞAÇ VE AHŐAP EŞYA	12	10	14
20	SEBZE, MEYVE MÜSTAHZARLARI	6	10	12
39	PLASTİK VE MAMULLERİ	11	11	9
28	İNORGANİK KİMYASALLAR	7	8	6
11	DEĞİRMENCİLİK ÜRÜNLERİ NIŐASTA MALT	0	5	4
54	SENTETİK VE SUNİ FLAMENTLER	2	3	3
31	GÜBRE	0	0	2
	Diğer Ürünler	26	33	19
	TOPLAM İHRACAT	476	619	537

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**Tablo. 13**  
**Balıkesir Dış Ticaret**

YILLAR	İHRACAT (Milyon Dolar)	İTHALAT (Milyon Dolar)	TÜRKİYE İHRACATINDA PAYI (%)	TÜRKİYE İTHALATINDA PAYI (%)
2008	346	470	0,26	0,23
2009	365	309	0,36	0,22
2010	378	343	0,33	0,18
2011	409	441	0,30	0,18
2012	476	485	0,31	0,21
2013	619	598	0,41	0,24
2014	537	512	0,34	0,21

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**Tablo. 14**  
**Balıkesir İli En Çok İthalat Yapılan Fasıllar ((Milyon Dolar))**

FASIL	ÜRÜN	2012	2013	2014
23	HAYVAN YEMİ, GIDA ARTIKLARI	73	125	67
85	ELEKTRİKLİ CİHAZLAR	36	52	51
84	MAKİNALAR	39	55	43
10	HUBUBAT	15	27	43
72	DEMİR ÇELİK	22	19	36
44	AĞAÇ VE AHŐAP EŞYA	30	29	34
39	PLASTİK VE MAMULLERİ	16	25	25
73	DEMİR VE ÇELİKTE EŞYA	2	27	23
12	YAĞLI TOHUM VE MEYVALAR, SAMAN, KABA YEM	40	20	19
15	HAYVANSAL BİTKİSEL KATI SIVI YEMEKLİK YAĞLAR	27	30	18
87	OTOMOBİL, KAMYON, OTOBÜS, MOTORSİKLET	9	14	15
28	İNORGANİK KİMYASALLAR	22	22	15
4	SÜT ÜRÜNLERİ	8	10	13
93	SİLAH VE MÜHİMMAT	6	8	12
36	BARUT, KİBRİT, PATLAYICILAR	5	10	9
82	ADİ METALLERDEN ALET VE EŞYA KİLİT, BIÇAK	7	7	9
3	BALIK	8	9	8
90	ÖLÇÜ, KONTROL, AYAR, TIBBİ CİHAZ, OPTİK, FOTO	5	12	7
76	ALÜMİNYUM VE ALÜMİNYUMDAN EŞYA	4	6	7
31	GÜBRE	8	8	6
	Diğer Ürünler	103	83	52
	TOPLAM İTHALAT	485	598	512

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

### 1.2.4 BALIKESİR'DE YATIRIMLAR

Balıkesir ekonomisinde gerçekleştirilen yatırımların büyüklüğü ve yatırımların sektörler arasındaki dağılımı ekonomik gelişmeler için önemli bir göstergedir. 2008 ve 2009 yılındaki küresel ekonomik krizden ardından 2010 yılından itibaren Balıkesir'de istikrarlı bir yatırım eğilimi görülmektedir. Yıllar itibarıyla 60 üzerinde yeni yatırım teşvik belgesi alınırken, yatırım tutarları yine 1 milyar TL'ye yakın olarak gerçekleşmektedir. Balıkesir yatırım teşvikleri içinde 3. Bölge desteklerinden yararlanmaktadır.

Balıkesir'de yatırımların sektörler arasındaki dağılımına göre enerji ve imalat sanayi sektörlerinin öne çıktığı görülmektedir. Hizmet sektörü ve madencilik sektörlerinde de yatırımlar hareketlidir.

**Tablo. 15**  
**Balıkesir Yatırım Teşvikleri**

YILLAR	BELGE ADEDİ	YATIRIM TUTARI (Milyon TL)	SAĞLANACAK İSTİHDAM
2008	44	1.594	1.729
2009	37	329	1.325
2010	54	455	1.646
2011	50	893	861
2012	67	938	1.846
2013	65	995	1.709
2014	62	806	1.630

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

**Tablo. 16**  
**Balıkesir Sektörel Yatırımlar ((Yatırım Tutarları Milyon TL))**

YILLAR	ENERJİ	HİZMET	İMALAT	MADEN	TARIM	TOPLAM
2008	1.435	11	136	12	0	1594
2009	99	14	96	72	47	329
2010	176	65	104	98	12	455
2011	704	88	70	13	18	893
2012	165	22	634	63	54	938
2013	308	215	438	11	22	995
2014	264	165	260	104	14	806

Kaynak: Ekonomi Bakanlığı

### 1.2.5 İŞ GÜCÜ VE İSTİHDAM PİYASASI

İş gücü ve istihdam piyasası verileri TR22 Bölgesi için ve Balıkesir için ayrı sunulmaktadır. 2014 yılı itibarıyla bölgede işgücü 638.000 kişidir. İşgücüne katılma oranı Türkiye ortalamasının altında ve % 48'dir. 2014 yılı itibarıyla istihdam 602.000 kişidir. İşsiz sayısı 36.000 kişidir. İşsizlik oranı % 5,6 ile Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Bölgede daima ülke genelinin altında seyreden işsizlik oranı, 2010-2014 döneminde ülke genelindeki iyileşmeye paralel olarak yaklaşık % 8'den % 5,6'ya gerilemiştir. Bölgedeki işsizlik oranının ülke genelinden daha düşük seviyelerde olmasının en önemli nedenlerinden birisi kırsalda yaşayan nüfus oranının yüksek olmasıdır.

**Tablo. 17**  
**TR22 Balıkesir Çanakkale İş Gücü Durumu**

	2011	2012	2013	2014
15 VE ÜSTÜ YAŞ NÜFUS (Bin Kişi)	1.289	1.312	1.319	1.329
İŞ GÜCÜ (Bin Kişi)	607	620	625	638
İSTİHDAM (Bin Kişi)	575	587	587	602
İŞSİZ (Bin Kişi)	32	33	38	36
İŞ GÜCÜNE KATILMA ORANI (%)	47,1	47,3	47,4	48,0
İŞSİZLİK ORANI (%)	5,3	5,4	6,0	5,6
İSTİHDAM ORANI (%)	44,6	44,7	44,5	45,3
TARIM DIŞI İŞSİZLİK ORANI (%)	8,1	7,8	8,6	7,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

**Tablo. 18**  
**TR22 Balıkesir Çanakkale İstihdamın Sektörel Dağılımı**

	2011	2012	2013	2014
TARIM (Bin Kişi)	228	214	213	186
SANAYİ (Bin Kişi)	107	107	113	128
HİZMETLER (Bin Kişi)	240	266	261	288
TARIM PAY (%)	39,7	36,5	36,3	30,9
SANAYİ PAY (%)	18,6	18,2	19,3	21,3
HİZMETLER PAY (%)	41,7	45,3	44,5	47,8
TARIM DIŞI İŞSİZLİK ORANI (%)	8,1	7,8	8,6	7,7

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

TR 22 Bölgesi'nde istihdamın % 30,9'u tarım sektöründe çalışmaktadır. Bu oran Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. Tarım kesiminde 186.000 kişi çalışmaktadır. Hizmetler sektöründe çalışanların payı % 47,8'dir. Sanayide çalışanlar ise % 21,3 pay almaktadır. Sanayide 128.000 kişi çalışmaktadır.

Balıkesir iline ait istihdam verileri 2013 yılına aittir. Buna göre Balıkesir'de iş gücüne katılma oranı % 47,2, iş gücü nüfus ise 451.454 kişidir. 2013 yılında 424.367 kişi istihdam edilmiş olup işsizlerin sayısı 27.087 ve işsizlik oranı % 6'dır. İşsizlik oranı Türkiye ortalamasının oldukça altındadır.

**Tablo. 19**  
**Balıkesir İşgücü ve İstihdam**

	2013
NÜFUS	1.162.761
15 VE ÜSTÜ YAŞ NÜFUS	956.471
İŞ GÜCÜNE KATILMA ORANI (%)	47,2
İŞ GÜCÜ NÜFUS	451.454
İSTİHDAM	424.367
İŞSİZLİK ORANI (%)	6,0
İŞSİZ	27.087
TARIM DIŞI İŞSİZLİK ORANI (%)	8,1

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

## 2. Bölüm

### Balıkesir'in Demografi, Nüfus ve Sosyal Gelişmeleri ile Öngörüler

Demografik eğilimler ile nüfus yapısı, bir bölgenin sosyo-ekonomik çehresini yansıtan temel unsurlardandır. Ülke ile benzer şekilde bölge nüfusu yaşlanmaktadır. TR22 Bölgesi'nin İstanbul, İzmir ve Bursa illerine çok yakın olması, bölgedeki göçün en önemli etkenlerindedir. Özellikle 20-24 yaş grubu genç nüfus; güçlü sanayi altyapısına sahip olan bu merkezlere iş imkânları gibi çeşitli nedenler doğrultusunda yönelmektedir. Bölgede hizmetlere erişim imkânlarının gelişmiş olduğu kent merkezlerine kırsal alandan göç yaşanmaktadır.

TR22 Bölgesi bebek ölümleri ve anne sağlığı konularında Türkiye ortalamasına göre daha iyi durumdayken, sağlık altyapısı ve uzman doktor sayısı bakımından geride kalmaktadır. İlçe ve köy sayısının fazlalığı, özellikle kırsal alanda sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesi ihtiyacını doğurmaktadır.

TR22 Güney Marmara Bölgesi, eğitim göstergeleri bakımından, ülke geneline göre üst sıralarda yer alan bölgelerdendir. Bitirilen eğitim düzeylerinde ilköğretim mezunları en yüksek payı tutarken üniversite ve üzeri eğitim düzeyine sahip kesim nüfusun yalnızca % 10'unu oluşturmaktadır.

#### 2.1 BALIKESİR DEMOGRAFİ VE NÜFUS GÖSTERGELERİ

Balıkesir ilinin demografi ve nüfus göstergeleri için 2007 yılında hayata geçen Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verileri kullanılmaktadır. Balıkesir nüfus büyüklüğü itibari ile Türkiye'nin on yedinci büyük ilidir. Balıkesir nüfusu 2007 yılında 1,12 milyon iken 2014 yılında 1,19 milyona ulaşmıştır. Balıkesir nüfusunun toplam Türkiye nüfusu içindeki payı 2007 yılında % 1,58 iken 2014 yılında % 1,53'e gerilemiştir.



Balıkesir ilinin nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının altındadır ve bu eğilim son yedi yıl boyunca da sürmüştür. Ancak 2014 yılında Balıkesir ilinin nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının üzerine çıkmıştır. ADNKS verilerine göre Balıkesir'de nüfus artış hızı 2008 yılında binde 10,70, 2010 yılında ise binde 10,73 olarak gerçekleşmiştir. 2011-2013 döneminde nüfus artış hızı önemli ölçüde yavaşlamıştır. 2014 yılında ise Balıkesir'de nüfus artış hızı binde 22,60'a yükselmiştir. Bu önemli artış ilin demografik eğilimlerini de etkilemiştir. Türkiye'nin nüfus artış hızı ise 2008 yılında binde 13,10 iken 2010 yılında binde 15,88 olarak hesaplanmıştır. Türkiye'nin nüfus artışı, izleyen yıllarda yavaşlamış ve 2014 yılında binde 13,40 olarak gerçekleşmiştir.

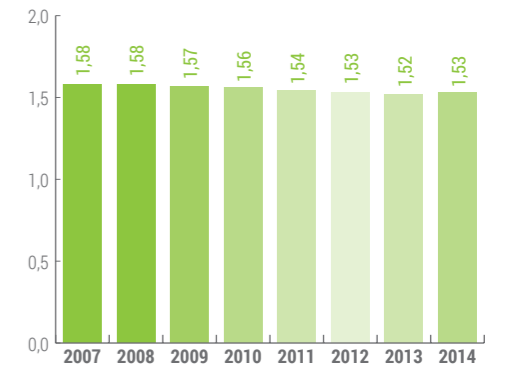
Balıkesir ilinin nüfus yoğunluğu yıllar itibariyle hemen hemen aynı kalmaktadır ve Türkiye ortalamasının altındadır. 2007 yılında km<sup>2</sup> başına 78 kişi olan nüfus yoğunluğu 2010 yılında km<sup>2</sup> başına 81 kişiye yükselmiştir. Nüfus yoğunluğu 2014 yılında ise km<sup>2</sup> başına 82 kişi olmuştur. Türkiye genelinin nüfus yoğunluğu ise sırası ile 2007 yılında km<sup>2</sup> başına 92 kişi iken 2014 yılında km<sup>2</sup> başına 101 kişiye yükselmiştir.

Tablo. 20  
Balıkesir Nüfusu ve Payı

YILLAR	BALIKESİR	TÜRKİYE
2007	1.118.313	70.586.256
2008	1.130.276	71.517.100
2009	1.140.085	72.561.312
2010	1.152.323	73.722.988
2011	1.154.314	74.724.269
2012	1.160.731	75.627.384
2013	1.162.761	76.667.864
2014	1.189.057	77.695.904

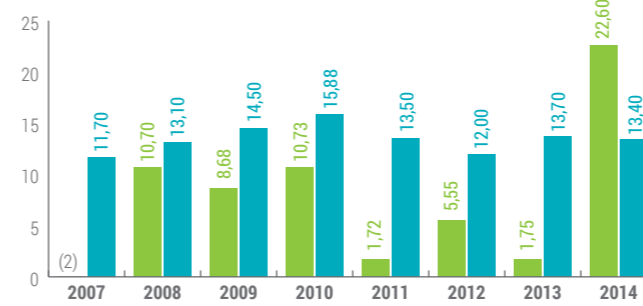
Kaynak: TÜİK, ADNKS

BALIKESİR'İN PAYI (%)



Grafik. 4  
Balıkesir Nüfus Artış Hızı ve Yoğunluğu

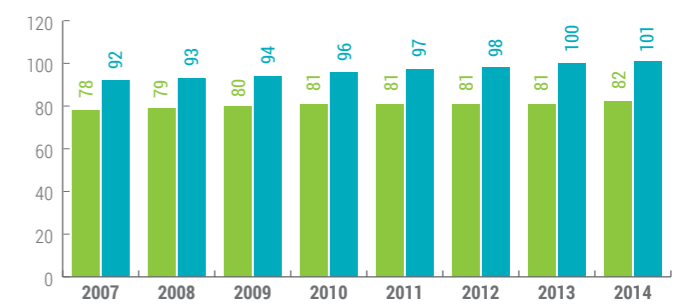
NÜFUS ARTIŞ HIZI ((%)) (1)



Kaynak: TÜİK, ADNKS

(1) ADNKS verilerindeki iyileştirme ve düzeltmeler nedeni ile ilk yıllarda dalgalı veriler oluşmuştur.  
(2) 2007 yılında ADNKS'ne geçildiği için nüfus artış hızı verisi yayınlanmamıştır.

NÜFUS YOĞUNLUĞU ((Kişi/km<sup>2</sup>))



BALIKESİR  
TÜRKİYE

Türkiye'de nüfus gelişmelerinde göçler halen etkili olmaya devam etmektedir. Bu nedenle Balıkesir ilinin göç verileri de demografik gelişmeler çerçevesinde değerlendirilmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki bu aşamada yapılacak olan göç değerlendirmeleri sadece yurtiçi yerleşiklerin yaptıkları iç göçü içermektedir.

Balıkesir ili hem yüksek göç almakta hem de yüksek göç vermektedir. Balıkesir ili 2007-2011 yılları arasında net göç alan bir il konumunda yer almıştır. Ancak Balıkesir ilk kez 2012 ve 2013 yıllarında net göç vermiştir. 2013-2014 döneminde ise çok yüksek bir göç alınmış ve alınan net göç 17.633 kişi olmuştur.

Mutlak nüfus artış hızı ve göç verileri ışığında Balıkesir ilinin nüfus artış kaynaklarının dağılımı değerlendirildiğinde

kent kaynaklı nüfus artışı esas kaynağı oluşturmaktadır. Mutlak nüfus artış hızı net göçten de etkilenmektedir.

Ancak ilk kez 2014 yılında net göç büyüklüğü nüfus üzerinde kent kaynaklı nüfus artışından daha belirleyici olmuştur. 2014 yılında % 2,26 gibi bir orana yükselen ilin nüfus artış hızında 17.633 kişilik net göç alınması veya alınan net göçün 1,51 puan nüfus artış hızı yaratması etkili olmuştur.

2014 yılına gelindiğinde mutlak nüfus 26.296 kişi artmışken, kent kaynaklı nüfus artışı 8.663 kişi olmuş, 17.633 kişi ise net göç alınmıştır. 2014 yılında nüfus artışı büyük ölçüde alınan net göç kaynaklı olmuştur. Balıkesir'in yüksek net göç almaya başlaması bundan sonrası için yapılacak olan nüfus öngörülleri varsayımları için de büyük önem taşımaktadır.

**Tablo. 21**  
**Balıkesir Göç Göstergeleri**

YILLAR	ALDIĞI GÖÇ	VERDİĞİ GÖÇ	NET GÖÇ	GÖÇ HIZI (%)
2007-2008	37.407	31.129	6.278	0,56
2008-2009	33.275	31.291	1.984	0,17
2009-2010	36.784	35.162	1.622	0,14
2010-2011	37.143	36.638	505	0,04
2011-2012	34.922	35.315	-393	-0,03
2012-2013	38.710	39.688	-978	-0,08
2013-2014	57.551	39.918	17.633	1,52

Kaynak: TÜİK, ADNKS

**Tablo. 22**  
**Balıkesir Nüfus Artışının Kaynakları**

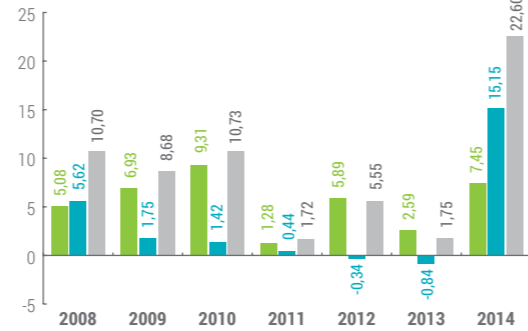
YILLAR	KENT KAYNAKLI NÜFUS ARTIŞI	NET GÖÇ KAYNAKLI NÜFUS ARTIŞI	TOPLAM NÜFUS ARTIŞI	ORAN (%)
2008	5.685	6.278	11.963	
2009	7.825	1.984	9.809	
2010	10.616	1.622	12.238	
2011	1.486	505	1.991	
2012	6.810	-393	6.417	
2013	3.008	-978	2.030	
2014	8.663	17.633	26.296	

Kaynak: TÜİK, ADNKS

KENT KAYNAKLI NÜFUS ARTIŞI

NET GÖÇ KAYNAKLI NÜFUS ARTIŞI

TOPLAM NÜFUS ARTIŞI



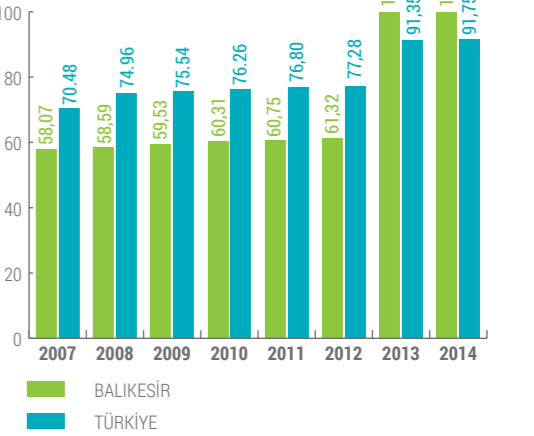
Balıkesir'de 2012 yılı itibari ile nüfusun % 61,32'sinin il ve ilçe merkezlerinde yani kentsel alanlarda yaşadığı ölçülmüştür. Buna göre Balıkesir'de kentli nüfus büyüklüğü 2012 yılında 711 bin kişidir. Balıkesir 2012 yılında kentleşme oranı orta seviyede olan illerimiz içinde yer almıştır. Türkiye genelinde 2012 yılında kentleşme oranı ise % 77,28 olmuştur.

2013 yılı yerel seçimleri öncesinde yapılan kanuni düzenleme illerin birçoğunda il ve ilçe merkezleri dışında yer alan yerleşim merkezlerinin statüleri değiştirilmiş ve il ve ilçe sınırları içinde değerlendirilmeye başlanmıştır. Nüfus istatistiklerinde de il ve ilçe merkezi nüfusları 2013 yılından itibaren bu yeni düzenleme çerçevesinde hesaplanmaya başlanmıştır.

**Tablo. 23**  
**Balıkesir Kentli Nüfus ve Kentleşme Oranı**

YILLAR	BALIKESİR KENTLİ NÜFUS	TÜRKİYE KENTLİ NÜFUS	KENTLEŞME ORANI (%)
2007	649.423	49.747.859	58,07
2008	662.199	53.611.723	70,48
2009	678.732	54.807.219	58,59
2010	694.926	56.222.356	74,96
2011	701.213	57.385.706	59,53
2012	711.743	58.448.431	76,54
2013*	1.162.761	70.034.413	60,31
2014*	1.189.057	71.286.182	76,26
			60,75
			76,80
			61,32
			77,28
			100
			91,35
			100
			91,75

Kaynak: TÜİK, ADNKS, \*yeni kanuni düzenleme ile getirilen statüye göre tüm il nüfusu il ve ilçe merkezlerinde yaşamaktadır.



**Tablo. 24**  
**Balıkesir Hane Halkı Sayısı ve Büyüklüğü**

YILLAR	NÜFUS	HANE HALKI BÜYÜKLÜĞÜ KİŞİ	HANE HALKI SAYISI
2008	1.130.276	3,1	364.605
2009	1.140.085	3,1	367.769
2010	1.152.323	3,0	384.108
2011	1.154.314	2,9	398.039
2012	1.160.731	2,9	400.252
2013*	1.162.761	2,9	400.952
2014*	1.189.057	2,8	424.663

Kaynak: TÜİK, ADNKS, \*yeni kanuni düzenleme ile getirilen statüye göre tüm il nüfusu il ve ilçe merkezlerinde yaşamaktadır.

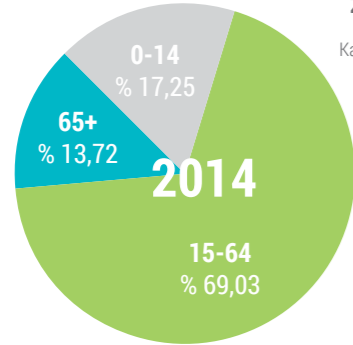
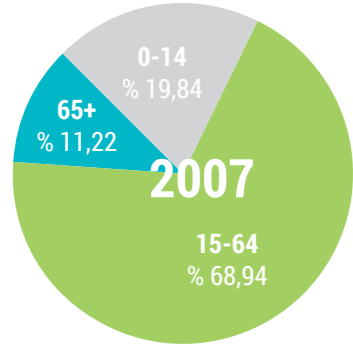
Bu nedenle Balıkesir ilinde 2013 yılından itibaren nüfusunun tamamı il ve ilçe merkezlerinde yaşar olarak görülmektedir. Kentleşme oranı da fiilen olmasa da hukuki düzenleme çerçevesinde % 100 olarak görülmektedir. Böylece diğer birçok ilde olduğu gibi Balıkesir'de de gerçek anlamda kentleşme oranının ve eğiliminin verilere bağlı olarak izlenmesi olanağı da ortadan kalkmıştır.

Balıkesir'de ortalama hane halkı büyüklüğü Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Ortalama hane halkı büyüklüğü 2008 yılında 3,1 kişi iken 2014 yılında 2,8 kişiye kadar düşmüştür. Balıkesir nüfusu ile ortalama hane halkı büyüklüğü dikkate alındığında Balıkesir'de toplam hane halkı sayısı 2008 yılında 363.605 iken 2014 yılında 424.663 olarak hesaplanmaktadır.

Balıkesir nüfusunun yaş grupları itibari ile dağılımı da demografik eğilimler içinde önemli bir göstergedir. Çalışma çağı nüfusu olarak kabul edilen 15-64 yaş grubunun toplam nüfus içindeki paylarının 2007 yılından bu yana hemen hemen aynı kaldığı görülmektedir ve 2014 yılında bu oran % 69,03 olmuştur. Buna karşın 0-14 yaş grubu mutlak sayı ve pay olarak gerilemektedir. 65 yaş üstü nüfus ise mutlak olarak ve toplam nüfus içindeki payı olarak artmaktadır.

Yaş gruplarındaki bu gelişmeye bağlı olarak Balıkesir'de toplam yaş bağımlılığı (genç ve yaşlı nüfusun çalışma çağı nüfusa oranı) yıllar itibariyle hemen hemen aynı kalmaktadır. Toplam yaş bağımlılığı oranı 2007 yılında % 45 iken 2014 yılında % 44,8'dir. Buna karşın genç bağımlılık oranı azalırken, yaşlı bağımlılık oranı artmaktadır.

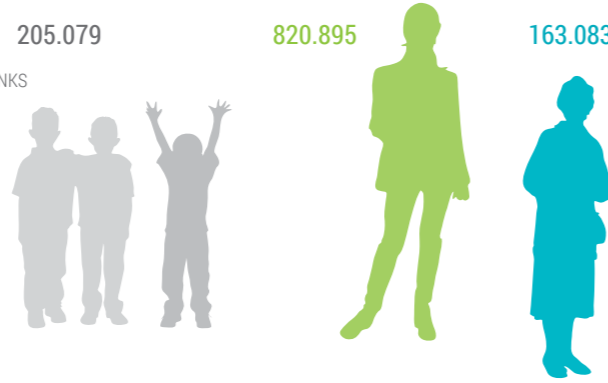
Balıkesir'de doğurganlık hızındaki gerileme ile genç nüfusta azalma buna karşı nüfusun yaşlanma eğilimi Türkiye ortalamasının üzerinde bir hızla gerçekleşmektedir.



**Tablo. 25**  
**Balıkesir Nüfusu Yaş Grupları Dağılımı**

YILLAR	0-14 YAŞ GRUBU NÜFUS	15-64 YAŞ GRUBU NÜFUS	65+ YAŞ GRUBU NÜFUS
2007	221.824	771.004	125.485
2014	205.079	820.895	163.083

Kaynak: TÜİK, ADNKS



**Tablo. 26**  
**Balıkesir Nüfusu Bağımlılık Oranları**

YILLAR	TOPLAM YAŞ BAĞIMLILIK ORANI (%)	GENÇ BAĞIMLILIK ORANI (%)	YAŞLI BAĞIMLILIK ORANI (%)
2007	45,0	28,8	16,3
2008	44,5	28,3	16,3
2009	44,3	27,7	16,7
2010	44,1	26,9	17,1
2011	44,1	26,6	17,6
2012	43,8	25,9	17,9
2013	44,0	25,5	18,4
2014	44,8	25,0	19,9

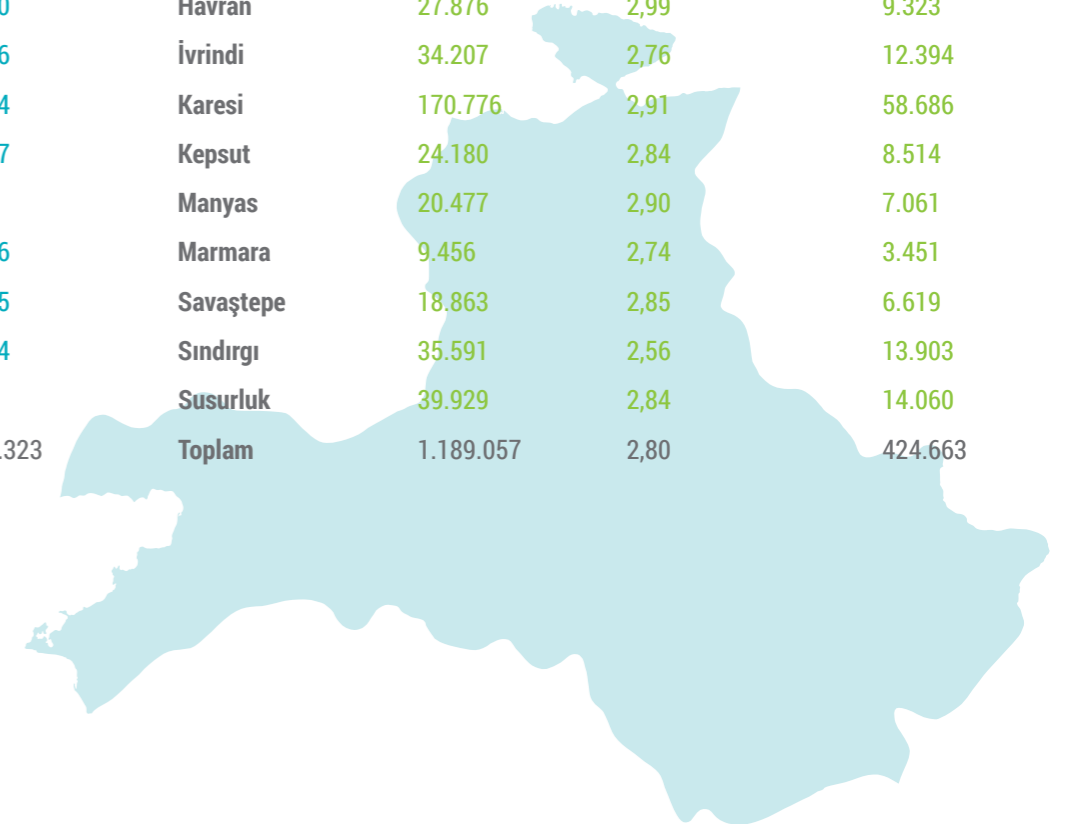
Kaynak: TÜİK, ADNKS

Balıkesir ili 20 ilçeye sahiptir. Karesi, Altıeylül, Bandırma ve Edremit en yüksek nüfusa sahip ilçelerdir.

**Tablo. 27**  
**Balıkesir İlçe Nüfusları**

İLÇELER	2010	İLÇELER	2014	HANEHALKI ORTALAMA BÜYÜKLÜĞÜ (Kişi)	HANEHALKI SAYISI
	TOPLAM NÜFUS		TOPLAM NÜFUS		
Merkez	334.893	Altıeylül	172.023	3,01	57.150
Ayvalık	63.627	Ayvalık	69.880	2,74	25.504
Balya	15.085	Balya	13.912	2,45	5.678
Bandırma	135.094	Bandırma	145.089	2,83	51.268
Bigadiç	49.006	Bigadiç	48.470	3,01	16.103
Burhaniye	51.089	Burhaniye	57.554	2,86	20.124
Dursunbey	43.516	Dursunbey	39.411	2,92	13.497
Edremit	120.955	Edremit	140.161	2,79	50.237
Erdek	33.236	Erdek	34.676	2,62	13.235
Gömeç	11.807	Gömeç	13.431	2,92	4.600
Gönen	73.407	Gönen	73.095	2,85	25.647
Havran	28.050	Havran	27.876	2,99	9.323
İvrindi	36.606	İvrindi	34.207	2,76	12.394
Kepsut	25.574	Karesi	170.776	2,91	58.686
Manyas	22.277	Kepsut	24.180	2,84	8.514
Marmara	8.236	Manyas	20.477	2,90	7.061
Savaştepe	19.896	Marmara	9.456	2,74	3.451
Sındırgı	38.465	Savaştepe	18.863	2,85	6.619
Susurluk	41.504	Sındırgı	35.591	2,56	13.903
		Susurluk	39.929	2,84	14.060
<b>Toplam</b>	<b>1.152.323</b>	<b>Toplam</b>	<b>1.189.057</b>	<b>2,80</b>	<b>424.663</b>

Kaynak: TÜİK, ADNKS



## 2.2 BALIKESİR DEMOGRAFİ VE NÜFUS ÖNGÖRÜLERİ, 2023

Balıkesir ilinin nüfus öngörülere için Türkiye İstatistik Kurumu'nun Türkiye ve Balıkesir'in demografi göstergelerine ilişkin varsayımları kullanılmaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu Türkiye ve iller için bir nüfus projeksiyonu hesaplamıştır. Ancak öncelikle belirtilmelidir ki Türkiye'nin fiili nüfus artışı, yapılan bu projeksiyonda öngörülenden daha hızlı gerçekleşmektedir. TÜİK Türkiye'de 2014 yılı için binde 11,10 nüfus artışı hızı öngörmesine karşın fiili nüfus artışı binde 13,40 olarak gerçekleşmiştir. Bu nedenle Türkiye için nüfus öngörülere yapılırken Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2011 yılında yaptığı projeksiyon verileri fiili gerçekleştirmelere göre yenilenerek ve güncellenerek kullanılmaktadır.

Bu çerçevede Türkiye'nin nüfus artış hızının 2014 yılında binde 13,40 iken yıllar itibariyle gerileyerek 2020 yılında binde 11,60'a ve 2023 yılında ise binde 10,70'e ineceği varsayılmaktadır. Böylece Türkiye'nin nüfusu 2014 yılında 77,69 milyon iken, 2020 yılında 83,63 milyona ve 2023 yılında ise 86,42 milyona yükselecektir.

Balıkesir nüfusu da Türkiye İstatistik Kurumu'nun nüfus öngörülerinden daha hızlı

bir nüfus artışı göstermektedir. Özellikle 2014 yılında nüfus artış hızında ortalamaları ve eğilimleri bozan bir artış yaşanmıştır.

TÜİK 2011 yılında yaptığı projeksiyonda Balıkesir'de 2023 yılına kadar nüfus artış hızının % 4 olacağını varsaymış ve 2023 yılı nüfusunu 1.184.375 kişi olarak öngörmüştür.

Ancak Balıkesir nüfusu 2014 yılında 1.189.057 olarak 2023 öngörüsünü şimdiden aşmıştır. Alınan hızlı net göç 2014 yılında nüfusta sıçrama yaratmıştır.

Bu çerçevede Balıkesir ilinin nüfus artışları için iki varsayım ile hesaplama yapılmaktadır. Buna göre ilk varsayımda 2014 yılından sonra 2023 yılına kadar yine % 4 nüfus artışı olacağı varsayılmaktadır. İkincisinde ise 2014 yılında görülen net göç etkisinin şehrin potansiyel gelişimi ile önümüzdeki yıllarda da azalarak süreceği ve nüfus artış hızının 2023 yılına kadar % 8 olacağı varsayılmaktadır.

2023 yılına kadar % 4 nüfus artışı olacağı varsayımına göre Balıkesir nüfusu 2023 yılında 1.236.000 kişiye yükselmektedir. 2023 yılına kadar % 8 nüfus artışı olacağı varsayımına göre ise Balıkesir nüfusu 2023 yılında 1.284.000 kişiye ulaşmaktadır.

**Tablo. 28**  
**Balıkesir ve Türkiye Nüfus Artış Öngörülere**

YILLAR	TÜRKİYE		BALIKESİR			
	NÜFUS ARTIŞ ORANI (%)	NÜFUS (000)	NÜFUS ARTIŞ ORANI (% 4)	NÜFUS (000)	NÜFUS ARTIŞ ORANI (% 8)	NÜFUS (000)
2014	13,40	77.695	0,45	1.189	0,85	1.189
2015	13,10	78.712	0,45	1.195	0,85	1.199
2016	12,80	79.720	0,45	1.200	0,85	1.209
2017	12,50	80.717	0,44	1.205	0,84	1.219
2018	12,20	81.701	0,44	1.210	0,84	1.230
2019	11,90	82.674	0,44	1.215	0,84	1.240
2020	11,60	83.633	0,43	1.220	0,83	1.250
2021	11,30	84.578	0,43	1.225	0,83	1.261
2022	11,00	85.508	0,43	1.230	0,83	1.272
2023	10,70	86.423	0,42	1.236	0,83	1.284

Kaynak: TÜİK, ADNKS

## 2.3 BALIKESİR EĞİTİM VE SAĞLIK GÖSTERGELERİ

### 2.3.1 EĞİTİM

TR22 Bölgesi'nde 6 yaş ve üzeri nüfusta okuma yazma bilmeyen 40.556 kişi bulunmaktadır. Bölgede okuma yazma bilenlerin oranı % 96 olup, bu oran Türkiye ortalamasının (TR ortalaması % 94) üzerindedir. TR22 Bölgesi'nde bitirilen eğitim düzeyleri incelendiğinde ilkokul mezunları en çok paya sahiptir. Üniversite ve üzerinde eğitim düzeyine sahip kişilerin toplam nüfus içindeki oranı % 11'dir. Cinsiyete göre bitirilen eğitim düzeyleri incelendiğinde, okuma yazma bilmeyenler, okuma yazma bilen fakat bir okul bitirmeyenler ve ilkokul mezunlarında kadın nüfusu oranının; ilköğretim ve üzeri eğitim seviyelerinde ise erkeklerin oranının daha fazla olduğu görülmektedir. Bölgede kadınların ilkokul sonrası eğitim hayatına devam etme oranı düşüktür.

2013-2014 eğitim-öğretim yılında ilköğretimde faaliyet gösteren 428 okul vardır. Balıkesir'de öğretmen başına düşen öğrenci sayısı 15, derslik başına düşen öğrenci sayısı 24'dür. Türkiye'de öğretmen başına 20 öğrenci ve derslik başına 31 öğrenci düştüğü göz önüne alındığında Balıkesir'in Türkiye ortalamasına göre iyi durumda olduğu görülmektedir. İlköğretimde okullaşma oranı ülkeye paralel şekilde % 100'lere yakındır.

Türkiye'de ortaöğretim çağında bulunan her 100 kişiden 77'si ortaöğretime devam etmekte iken, Balıkesir'de bu sayı 83,7'dir. Ortaöğretim kurumlarında ve özellikle de mesleki eğitim kurumlarında okullaşma oranlarının artırılması, Balıkesir'de nitelikli işgücünün yetiştirilmesi bakımından gereklidir.

**Tablo. 29**  
**Balıkesir Eğitim Seviyesine Göre Okul, Öğretmen ve Öğrenci Sayıları 2013/2014**

	OKUL	ÖĞRETMEN	ÖĞRENCİ
OKUL ÖNCESİ	397	835	11.950
İLKOKUL	428	3.956	59.492
ORTAOKUL	266	4.174	61.633
ORTAÖĞRETİM GENEL	59	1.950	36.152
ORTAÖĞRETİM MESLEKİ	139	2.682	33.815

Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı

**Tablo. 30**  
**Balıkesir Öğretmen Başına Öğrenci Sayısı 2013/2014**

	BALIKESİR	TÜRKİYE
İLKOKUL	15	19
ORTAOKUL	14	18
ORTAÖĞRETİM GENEL	13	16
ORTAÖĞRETİM MESLEKİ	12	14

Kaynak: Millî Eğitim Bakanlığı



**Tablo. 31**  
**Balıkesir Eğitim Göstergeleri**

	İLKOKULDA ÖĞRETMEN BAŞINA ÖĞRENCİ SAYISI	İLKOKUL NET OKULLAŞMA ORANI (%)	ORTAOKUL NET OKULLAŞMA ORANI (%)	LİSE NET OKULLAŞMA ORANI (%)
TÜRKİYE	19	99,57	94,52	76,65
BALIKESİR	15	99,54	96,40	83,71
İSTANBUL	24	99,80	95,93	81,63
ANKARA	17	99,76	97,32	88,83
İZMİR	16	99,35	96,36	82,41

Kaynak: Milli Eğitim Bakanlığı

2013 Yükseköğretime Geçiş Sınavı'nda Balıkesir en başarılı iller sıralamasında 15. sırada yer almıştır. Bölgedeki eğitim kalitesinin ve dolayısıyla başarısının artırılması için eğitimde personel kalitesinin ve fiziki altyapının iyileştirilmesi gerekmektedir.

1992 yılında kurulan Balıkesir Üniversitesi; 10 fakülte, 5 enstitü, 6 yüksekokul, 16 meslek yüksekokulu, rektörlüğe bağlı 3 bölüm, 14 araştırma ve uygulama merkezinden oluşmaktadır. 2012-2013 eğitim öğretim yılında üniversitedeki öğrenci sayısı 40.172'dir.

Balıkesir Üniversitesi'nde öğretim üyesi başına 82 öğrenci düşmekte iken Türkiye genelinde bu sayı 110'dur. Üniversitelerdeki kaliteli eğitimin artırılması adına öğretim üyesi başına düşen öğrenci sayısı düşürülmelidir.

Balıkesir Üniversitesi'nde öğrenim gören öğrencilerin % 58'i lisans, % 3'ü lisansüstü ve % 38'i ön lisans öğrencisidir. Balıkesir'deki üniversite öğrencilerinin önemli bir kısmı ana kampüslerde öğrenim görmektedir. İlçelerde bulunan meslek yüksekokulları sayesinde üniversite öğrencileri ilçe ekonomilerine canlılık kazandırmaktadır.

TÜİK verilerine göre 2012 – 2013 yılında ülkede görev yapan 130.653 akademik personelin 17.807'si yani % 13,6'sı profesör iken Balıkesir Üniversitesi'nde bu oran %10; ülkede yardımcı doçent ortalaması % 20'lerde iken Balıkesir Üniversitesi'nde bu oran % 32'dir. Dolayısıyla akademik personel arasında yardımcı doçentlerde bir sıkışıklık görülmektedir. Bu sıkışıklığın doçent ve profesör lehine değiştirilmesi gereklidir.

Balıkesir ikinci bir üniversiteye ihtiyaç duyan illerin başında gelmektedir. Türkiye'de her ilde en az 1 üniversite bulunmaktadır. Balıkesir, nüfusu 1 milyondan büyük olmasına rağmen sadece 1 üniversiteye sahip olan 6 şehirden biridir. Şanlıurfa, Hatay ve Manisa'dan sonra üniversite başına düşen nüfus sayısında en kalabalık 4. ildir. Balıkesir'de Edremit ve Bandırma; Çanakkale'de Biga gibi önemli merkezlerin yeni bir üniversiteye ev sahipliği yapabilecek potansiyeli vardır.

**Tablo. 32**  
**Balıkesir Yüksek Öğretim Kurumlarında Önlisans ve Lisans Düzeyinde Öğrenci Sayısı**

	MEZUN	OKUYAN	YENİ KAYITLI
2008/2009	7.297	29.746	10.791
2009/2010	7.672	31.908	11.052
2010/2011	8.114	34.285	11.810
2011/2012	8.011	37.440	11.925
2012/2013	8.905	40.172	11.684

Kaynak: Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi

**Tablo. 33**  
**Balıkesir Yüksek Öğretim Kurumlarında Kendi Birimlerinde Görevli Öğretim Elemanı Sayısı**

	TOPLAM	PROFESÖR	DOÇENT	YARD. DOÇ	DiĞER
2008/2009	844	39	45	220	540
2009/2010	903	44	61	221	577
2010/2011	1.045	74	78	262	631
2011/2012	1.092	89	75	281	647
2012/2013	1.189	105	94	281	709

Kaynak: Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi

**Tablo. 34**  
**Balıkesir - Çanakkale Eğitim Durumuna Göre İşgücü, İşsiz ve İstihdam Durumu, 2013 (15 + Yaş Nüfus İçinde)**

	İŞGÜCÜ (BİN KİŞİ)	İSTİHDAM (BİN KİŞİ)	İŞSİZ (BİN KİŞİ)
TOPLAM	625	587	38
OKUMA YAZMA BİLMEYEN	11	11	0
LİSE ALTI EĞİTİMLİLER	391	374	17
LİSE VE DENGİ MESLEK OKULU	115	105	11
YÜKSEK ÖĞRETİM	108	98	10

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

### 2.3.2 SAĞLIK

Balıkesir'de 23 devlet, bir üniversite hastanesi ile altı özel hastane olmak üzere toplam 30 hastane vardır. Balıkesir'in tüm ilçelerinde hastane bulunmaktadır. İlde bulunan altı özel hastane Merkez, Edremit ve Bandırma gibi büyük ilçelerde yer almaktadır. Balıkesir'deki hastanelerin üç tanesi Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi'dir.

Sağlık Bakanlığı verilerine göre Balıkesir'de 3.038 hastane yatağı bulunmaktadır. Türkiye'de yüz bin kişi başına ortalama 265 hastane yatağı düşerken Balıkesir'de yüz bin kişi başına 262 hastane yatağı düşmektedir. Bu rakam TR21 Düzey 2 Bölgesi'nde (Tekirdağ, Kırklareli, Edirne) 284, TR41 Düzey 2 Bölgesi'nde (Bursa, Eskişehir, Bilecik) 282, TR31 Düzey 2 Bölgesi'nde (İzmir) 285'tir. Bölge yatak sayısı bakımından ülke ortalamasına yakın olmakla birlikte bu konuda yakın çevresinin altında kalmaktadır.

**Tablo. 35**  
**Balıkesir Hastane ve Yatak Sayıları**

	2008	2010	2012
TOPLAM KURUM	24	26	30
TOPAM YATAK	2.691	2.909	3.038
SAĞLIK BAKANLIĞI KURUM	21	20	23
SAĞLIK BAKANLIĞI YATAK	2.630	1.504	2.469
ÜNİVERSİTE KURUM	-	1	1
ÜNİVERSİTE YATAK	-	200	147
ÖZEL KURUM	3	5	6
ÖZEL YATAK	61	205	292

Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü



Bölgede özellikle ileri düzey uzmanlık gerektiren polikliniklerin eksikliği çekilmektedir. Sağlık Bakanlığı'nın Hastane Randevu Merkezi kayıtlarında tanımlı yetmiş klinik hizmetinden alerjik hastalıklar, yeni doğan, nükleer tıp, romatoloji, çocuk cerrahisi gibi yaygın ihtiyaç duyulanlar dahil olmak üzere kırk beş tanesi bölgede sunulamamaktadır. Bu sebeple, bölge halkı teşhis, tedavi ve ameliyat gibi müdahaleler için sıklıkla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa gibi şehirlerdeki hastanelerden sağlık hizmeti almak zorunda kalmaktadır.

Bölgede ve Balıkesir'de yakın çevresine oranla daha az uzman hekim bulunmaktadır. Türkiye genelinde toplam sağlık personelinin %14,3'ünü uzman hekimler oluştururken, bu sayı bölgede %10,7, Balıkesir'de %10,9'dur. (Çanakkale %10,3) TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik) Bölgesi'nde bu oran %13, TR21 (Tekirdağ, Edirne Kırklareli) Bölgesi'nde %13,8, TR31 (İzmir) Bölgesi'nde %16,9'dur. Bölgede sağlık hizmetlerinin etkinliğinin artırılması için uzman hekim sayısının artırılması gerekmektedir. Bölgede bulunan diş hekimi, eczacı, sağlık memuru, hemşire ve ebe sayılarının toplam sağlık personeline oranının Türkiye ortalaması ile hemen hemen aynı olduğu görülmektedir.

**Tablo. 36**  
**Balıkesir Sağlık Personeli Sayısı**

	2008	2010	2012
UZMAN HEKİM	534	705	806
PRATİSYEN HEKİM	588	610	680
ASİSTAN HEKİM	-	1	15
TOPLAM HEKİM	1.122	1.330	1.501
DIŞ HEKİMİ	283	301	322
ECZACI	469	463	466
SAĞLIK MEMURU	1.233	1.426	1.859
HEMŞİRE	1.452	1.583	2.010
EBE	1.239	1.268	1.322

Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü

**Tablo. 37**  
**Uzman Doktor Başına Düşen Kişi Sayısı**

BÖLGE ADI	UZMAN DOKTOR BAŞINA DÜŞEN NÜFUS
TÜRKİYE	1.131
BALIKESİR-ÇANAKKALE	1.334
BALIKESİR	1.505
ÇANAKKALE	1.443
TEKİRDAĞ-EDİRNE-KIRKLARELİ	1.177
BURSA-ESKİŞEHİR-BİLECİK	1.187
İZMİR	839

Türkiye'de bir uzman hekim başına 1.131 kişi düşerken Balıkesir'de 1.505, Çanakkale'de 1.443 kişi düşmektedir. Bu sayı TR21 (Tekirdağ, Edirne, Kırklareli) Bölgesi'nde 1.177, TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik) Bölgesi'nde 1.187, İzmir'de ise 839'dur. Bölgede sağlık hizmetlerinin geliştirilmesi için uzman hekim sayısının artırılarak ülke ortalamalarına yaklaşılması gerekmektedir.

# 3. Bölüm

## Güney Marmara Bölgesi'nin Yeniden Yapılandırılması ve Mega Projeler

### 3.1 GÜNEY MARMARA BÖLGESİ BÖLGE PLANI 2014-2023

Bu bölüm Güney Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan "TR22 Güney Marmara Bölgesi Bölge Planı 2014-2023" çalışmasından alınmıştır.

Güney Marmara Bölgesi'ni oluşturan Balıkesir ile Çanakkale illerinin mevcut gelişme potansiyelini değerlendirmek amacıyla Güney Marmara Bölgesi'nin yeniden yapılandırılması hedeflenmektedir. Bu çerçevede Güney Marmara Bölgesi Planı 2014-2023 hazırlanmış ve uygulamaya konmuştur.

Bölge planının ana senaryosu oluşturulurken çok merkezli bir gelişim modeli temel alınmıştır. Güney Marmara'nın ekonomik gelişimi tarımsal niteliğini ve yaşanabilir bölge olma özelliğini kaybetmeden turizm ve sanayi sektörü üzerine kurgulanmıştır. Bu bağlamda, mevcut sektörlerde yenilikçilik ve dış ticaret kapasitesi geliştirilirken yenilenebilir enerji teknolojileri gibi yüksek teknoloji sektörlerinde gelişim yaşanması hedeflenmektedir.

Bölgenin 2023 Vizyonu;

**"Nitelikli insan yetiştiren, rekabet edebilen, yaşanabilir Güney Marmara"** olarak belirlenmiştir.

Vizyona ulaşma yönünde, bu planın gelişme eksenleri Onuncu Kalkınma Planı'nın 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 Sektörlerdir.

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.

### 3.2 GÜNEY MARMARA BÖLGESİ MEKÂNSAL GELİŞME ŞEMASI

Bu bölüm Güney Marmara Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan "TR22 Güney Marmara Bölgesi Bölge Planı 2014-2023" çalışmasından alınmıştır.

TR22 Bölgesi'nde diğer düzey 2 bölgelerindeki genel eğilimin aksine, beşeri 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. 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.

Bölge planı hazırlıkları kapsamında düzenlenen ilçe çalıştayları eşliğinde TR22 Bölgesi Planlama Alt Bölgeleri çalışmaları yürütülmüştür. Söz konusu çalışmada nüfusun mekânda yeniden dağılımı, göç durumu, yerleşmeler arası mal, hizmet ve sermaye akışı, iş alanı ile yaşam alanı arasındaki hareketlilik dikkate alınmıştır. İlçelerdeki gelişme dinamizmini yansıtan değişkenlerin belli bir kısmının temin edilebilmesi, araştırma sonuçlarını etkileyen ve sınırlayan önemli bir unsur olmakla beraber anket sonuçları da bölgenin çok merkezli büyüme eğiliminde olduğunu kanıtlar niteliktedir.

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.

**Bandırma Alt Planlama Bölgesi;** Bandırma, Biga, Lâpseki, Gönen, Manyas, Erdek ve Marmara ilçelerini kapsamaktadır. Coğrafi açıdan bakıldığında Bölgenin en avantajlı kenti Bandırma'dır. Nüfusu yaklaşık 140.000 olan Bandırma; sahil şeridinde yer alması, büyük limanlara sahip olması, İstanbul ve Bursa ile sürekli etkileşim içinde olması nedeniyle bölgesel merkez konumundadır. Alt planlama bölgesinin diğer kentleri olan Biga ve Gönen alt merkez; Lâpseki, yerel merkez konumundadır. Bölgenin önemli limanları olan Bandırma ve Karabiga Limanları, bu alt planlama bölgesinde yer almaktadır. Bandırma, bölgesel merkez olmasının yanı sıra ülke çapında öne çıkan bir sanayi merkezidir. Biga, sanayisi gelişmiş ilçelerden olup alt bölge sanayi yatırımları için caziptir. İstanbul sanayisinin öncelikli olarak bu alt bölgeye taşınması beklenmektedir. Gönen, süt endüstrisi, deri sanayi ve termal turizmde öne çıkmakta iken, Erdek ve Marmara ilçelerinde de sezonluk turizm faaliyetleri görülmektedir. Gönen'in Bandırma-Biga aksına eklenerek sanayide, Erdek ve Marmara ile bağlantılarının güçlendirilerek turizm koridoru üzerinde çift yönlü bir şekilde geliştirilmesi planlanmaktadır.

**Edremit Körfezi Alt Planlama Bölgesi;** Edremit, Ayvalık, Burhaniye, Havran, Ayvacık ve Gömeç ilçelerini kapsamaktadır. Edremit, bölgesel merkez; Ayvalık ve Burhaniye alt merkez olarak öne çıkmaktadır. Edremit, Bölgenin önemli bir merkezi olmasının yanı sıra ülke genelinde de bir turizm odağıdır. Alt bölgenin diğer ilçeleri de turistik kimlikleri ile ön plana çıkmaktadır. Alt bölgedeki bütün ilçeler zeytin ve zeytinyağı sektöründe önemli düzeyde üretim yapan işletmelere ev sahipliği yapmaktadır. Bu doğrultuda, Edremit Körfezi Alt Planlama Bölgesi, özellikle tarıma dayalı sanayi ve turizm yatırımları için elverişli olup kirletici sanayi, alt bölgede yoğunlaşan doğal, tarihi ve kültürel zenginlikler için bir tehdit unsuru oluşturmaktadır. Bu alt planlama bölgesi bölgenin temel sektörlerinden olan turizm sektörünün kalbi niteliğindedir. Trakya'dan başlayıp Gelibolu Yarımadası ve Çanakkale üzerinden İzmir'e bağlanan turizm koridoru üzerinde Körfez'in önemli bir turizm destinasyonu haline getirilmesi amacıyla bu plan döneminde gerekli yatırımların çekilmesi için çalışmalar sürdürülecektir.

**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 sanayinde 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 eklenmesiyle bir turizm koridoru üzerinde yer alan Çanakkale'nin ulaşım bağlantılarının güçlendirilerek bu plan döneminde de bir turizm ve hizmet kenti olarak geliştirilmesi planlanmaktadır.

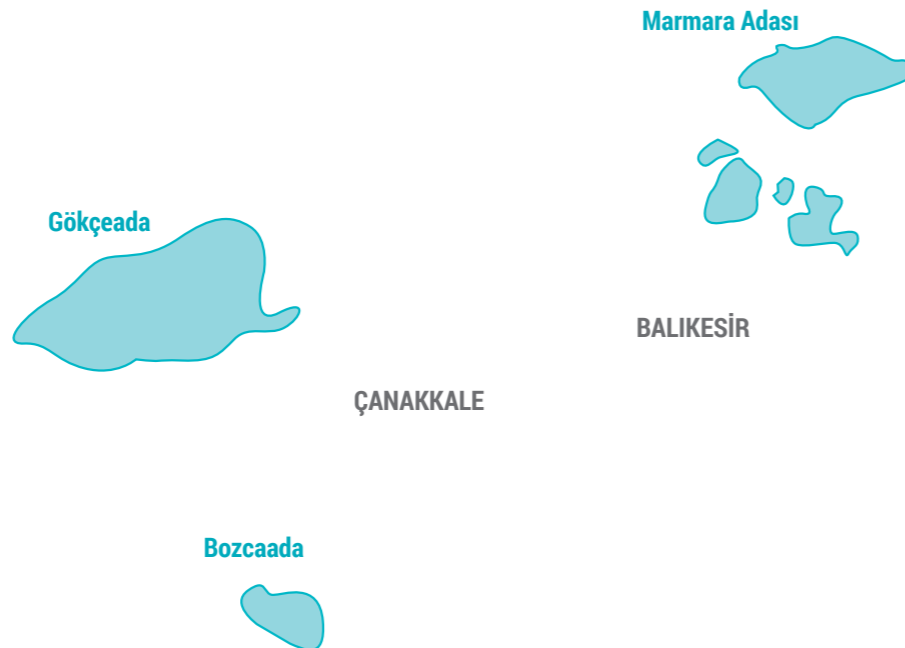


**Balıkesir Alt Planlama Bölgesi;** Balıkesir, Susurluk, Bigadiç, Sındırgı, Dursunbey, Kepsut, İvrindi, Balya ve Savaştepe ilçelerinden oluşmaktadır. Balıkesir bölgesel merkez; Susurluk, Bigadiç ve İvrindi yerel merkez konumundadır. Balıkesir sanayi nüvesi olan dönüşüm kenti olmasının yanı sıra, iki ölçekte de hizmet merkezi olarak öne çıkmaktadır. Susurluk başta olmak üzere alt bölgede yer alan ilçelerde kanatlı sektörü ile süt ve süt ürünleri üretimi ileri düzeydedir. Bölgenin en önemli maden yataklarının bulunduğu Balya, Bigadiç, Sındırgı ve Dursunbey ilçeleri bu alt bölgede yer almaktadır. Diğer yandan Balıkesir ve Dursunbey'de ormancılık sektörü de ön plandadır. Bu bölge ayrıca Manisa'nın Soma, Akhisar ve Kütahya'nın Tavşanlı ilçeleriyle yoğun etkileşim içindedir. Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunun tamamlanması özellikle Balıkesir kentindeki sanayi gelişimini etkileyecek ve alt bölgenin gelişimini tetikleyecektir.

Coğrafi konumun, kentlerin sosyo-ekonomik gelişmesinde önemli olmasının yanı sıra benzer konumdaki kentlerin birbirlerinden çok farklı gelişim sergilediği de görülmektedir. Diğer yandan bölgenin sahil şeridinde yer alan kentlerin büyük bir kısmı iç kısımda yer alanlara göre oldukça gelişmiştir. Bandırma, Biga, Gönen, Edremit, Ayvalık, Burhaniye ve Gelibolu sahil şeridinde yer alan ve bölge kentleri içinde sosyoekonomik gelişmişlik seviyesi yüksek kentlerdir.

Diğer yandan Eceabat, Erdek, Ezine, Lapseki, Ayvacık ve Gömeç sahil şeridinde yer almasına karşın kırsal nüfusu yüksek, gelişmişlik seviyesi diğer sahil kentlerine göre düşük kentlerdendir. Benzer coğrafi özelliklere sahip olmasına karşın kentlerin arasındaki gelişmişlik farkının bu derece yüksek olmasının, diğer kentlerle etkileşimlerinin farklı düzeylerde olması ve içsel potansiyellerin yeterince kullanılmamasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Bölgenin iç kısımda yer alan Dursunbey, Sındırgı, Bigadiç, Balya, Kepsut, İvrindi, Havran, Savaştepe, Manyas, Bayramiç ve Yenice'nin gelişmişlik seviyesi bölge geneline kıyasla düşüktür. Susurluk ve Çan ilçeleri ise sanayinin yoğunlaşması sebebiyle iç kısımdaki kentlere kıyasla gelişmiş olmasına rağmen kırsal nüfusu yüksek ilçelerdendir. Bölgeyi diğer kentlerden ayıran karakteristik bir özelliği ise Türkiye'nin üç büyük adası olan Gökçeada, Marmara Adası ve Bozcaada'nın bölge ilçeleri arasında yer almasıdır. Özel bir konuma sahip olmalarından dolayı bu adalar mevcut durum analizinde ayrıca ele alınmış ve özel strateji geliştirilen bölgeler olarak tanımlanmıştır.



Bölge ülkenin ana gelişme koridoru üzerinde, Bursa ve İzmir gibi endüstriyel büyüme odaklarının arasında yer almaktadır. İstanbul ve İzmir'in hinterlandında kalan bölgenin İstanbul ve çevresi ile olan bağlantıları Kuzey Marmara Otoyolu'nun hizmete açılmasının ardından daha da güçlenecektir. Kınalı-Tekirdağ-İzmir Otoyolu ise bölgenin Trakya ile bağlantısını güçlendirerek dış dünyaya açılmasını kolaylaştıracaktır.

Bu sebeple bölge BGUS şemasında uluslararası karayolu koridorunun üzerinde yer almaktadır. Diğer yandan 2023 yılına kadar tamamlanması planlanan yüksek hızlı demiryolu ağında Balıkesir önemli bir durak noktasıdır. Bu demiryolu ağı ile bölgeye İstanbul, Ankara ve İzmir'den erişim oldukça kolaylaşacaktır.

Bölgedeki atıl durumdaki ikinci konutların çok sayıda olması bölgenin turizm potansiyelinden yeterince yararlanılamamasına sebep olmaktadır. Ülke mekânsal gelişme şemasında TR22 Bölgesi'nin "Orta Gelir Düzeyine Sahip Dönüşen Bölge" olarak nitelendirilmesi bölgenin Ankara'nın batısında kalan bölgelere kıyasla sosyoekonomik gelişmişlik seviyesinin düşük olduğu anlamını da taşımaktadır.

Bölge mekânsal gelişme senaryosu şu maddeler dikkate alınarak geliştirilmiştir.

- Bölgede ağırlıklı olarak gelişmiş dört kent bulunmaktadır. Bunlar daha çok il merkezi olmanın getirdiği avantajla hizmet sektörünün geliştiği Balıkesir ve Çanakkale ile kuzeyde sanayi ve hizmet odağı olan Bandırma ve güney sahil şeridinde yer alan ve ülke çapında bir turizm odağı olan Edremit'tir.
- Bölgenin mekânsal organizasyonun şekillenmesinde yakın zamanda hizmete girmesi beklenen, Karacabey-Gebze aksı üzerinden İstanbul'a bağlanacak olan Kuzey Marmara Otoyolu ile plan dönemi sonuna kadar tamamlanması öngörülen Kınalı-Tekirdağ-İzmir Otoyolu'nun önemli rol üstleneceği düşünülmektedir.
- Bölge doğal ve tarihi güzellikler bakımından oldukça zengindir. Topraklarının büyük bir bölümü doğaya duyarlı alanlar olan bölgede dört adet milli park ile çok sayıda doğal ve tarihi sit alanı bulunmaktadır.

Bu plan döneminde bölgenin tarım ve sanayide modern yöntemlerle katma değeri yüksek ürün üretimine geçmesi beklenmektedir. Aynı zamanda İstanbul sanayisinin dönüşümünden en fazla etkilenecek olan bölgelerden biri olacağı varsayılmaktadır. Bu dönüşüm sürecinde sanayi gelişme akslarında, sanayi tesislerinin dağınık, gelişigüzel, bir şekilde etkin ve sürdürülebilir olmayan bir yapıda yer seçmeleri yerine, gelişmenin altyapı sorunları bulunmayan alanlara yönlendirilmesi, bu kapsamda yatırımların doluluk oranları halen düşük olan OSB'lere yönlendirilmesi politikası güdülecektir.

TR22 Bölgesi sanayinin geliştiği ve doymuluk sonrası dışarı yönelimlerin olduğu kentlerin ortasında yer almaktadır. Sanayinin yer arayışlarında bölgenin coğrafi konum ve ulaşım kolaylığından dolayı ön plana çıktığı görülmektedir. Plan döneminde bölgeye gelecek sanayinin uygun yerlere kontrollü yönlendirilmesi ve bölgenin yaşanılabilir niteliği korunarak sanayinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Gelibolu Yarımadası, Çanakkale, Ezine, Ayvacık, Gökçeada, Bozcaada, Edremit, Burhaniye, Gömeç, Ayvalık hattı kıyı kesimi ve Marmara, Erdek hattı turizmin gelişeceği bölgeler olacaktır. Bu bölgelerden Ayvacık, Edremit, Burhaniye, Gömeç, Ayvalık hattında turizm dışında gerekli çevresel önlemler alınarak zeytin ve zeytinyağı ile ilgili tarımsal sanayinin de gelişimi öngörülmektedir.

TR22 Bölgesi'nde sanayinin öncelikli gelişim alanı Bandırma, Biga, Çan, Gönen hattı ile Balıkesir Merkez'de OSB ve çevresi olacaktır. Bu gelişme alanlarında OSB altyapısı tamamlanacak, yatırımcıya uygun yatırım alanları sunulacaktır. Bu yerlerde OSB alanları genişletilecek, gerekli olduğu durumda uygun bölgelere yeni organize sanayi bölgeleri kurulmak suretiyle sanayinin uygun alanlarda gelişmesi sağlanacaktır. Kurulacak yeni OSB'lerin ihtisas organize bölgeleri şeklinde gelişmesine ayrıca ihtimam gösterilerek kümelenme bilinci içinde hareket edilmesi sağlanacaktır.

Plan döneminde sanayi için yapılacak diğer bir çalışma da bölge içine dağılmış ve çarpık bir kentleşmeye sebep olan kent içine yerleşmiş sanayinin kent dışına planlı bir şekilde taşınması ve özellikle merkez ilçelerde OSB ile çevresine yerleşmesi olacaktır. Turizmin yoğun olduğu alanlarda gerçekleştirilmek istenen sanayi yatırımları, bölgedeki ilgili kuruluşlar tarafından OSB ve sanayinin gelişebileceği uygun alanlara yönlendirilecektir. Tarıma dayalı sanayi alanındaki yeni yatırımlar ilgili kuruluşlar tarafından ayrıntılı olarak incelenecek ve bu inceleme doğrultusunda hayata geçirilmesi sağlanacaktır. Sanayinin çevreye zarar vermemesi için gerekli önlemlerin alınmasına azami özen gösterilecektir.

Bölgedeki turizm potansiyeli yüksek olan ve turizm gelişim alanı olarak belirlenen Edremit Körfezi kıyı kesimi, Gelibolu, Bozcaada, Gökçeada, Ezine ilçesi kıyı kesimi ve Ayvacık ilçesi kıyı kesimlerinin "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" olarak ilan edilmesi için gerekli çalışmalar yürütülecektir. Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ilan edilmesi sonrasında planlama çalışmaları tamamlanarak bölgenin tarihi dokusu ve doğal güzellikleri korunacaktır. Bölgenin sanayileşerek kirlenmesi önlenerek ve yapılaşmanın planlı ve turizm öncelikli gelişmesi sağlanacaktır.

Bölgenin uzun vadeli hazırlanmış ilk planı olan bu plan bölge için ayrı bir önem taşımaktadır. Bu plan döneminde de ekonomik ve sosyal gelişmelerin çevresel etkileri göz önünde bulundurularak, doğal kaynakların niteliğinin korunmasına özen gösterilecektir. Bölge Planı'nın diğer ajansların ve bölgedeki diğer kurumların planlarıyla eşgüdüm içerisinde çalıştırılması doğrultusunda çaba gösterilecektir.

### 3.3 MEGA PROJELER

Güney Marmara'nın yeniden yapılandırılması çerçevesinde Balıkesir, Güney Marmara ve Marmara Metropolü özelinde mega projeler planlanmakta ve hayata geçirilmektedir.

#### 3.3.1 GÜÇLÜ BAĞLANTILAR

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

Büyük çaplı ulaşım altyapı yatırımları, buldukları bölgelerin sosyo-ekonomik dengeleri üzerinde doğrudan etki etmektedir. Ulaşılabilirlik, üretim faaliyetlerinin artması ve maliyetlerinin düşmesi gibi bölgesel bazda yaratılan gelişimin yanı sıra istihdam, zaman ve ulaşım giderleri tasarrufu gibi doğrudan kişiler üzerinden yarattığı pozitif etkiler de büyük önem taşımaktadır. Bölgeye olan erişimin kolaylaşması, ekonomik ve sosyal aktivitelerin yeni ulaşım ağıyla karşılanabilirliğinin artması başta bölgedeki pazar büyüklüğü olmak üzere üretim, turizm ve işgücüne de ivme kazandırmaktadır. Bununla birlikte merkezleşmeye başlayan bölgede rekabet artmaktadır. Bu da beraberinde daha sağlıklı bir piyasa ekonomisini getirmektedir.

Son dönemde ülkemizde yapımı devam eden ve planlanan büyük ölçekli ulaşım altyapısı yatırımları da bu kapsamda değerlendirildiğinde ilişkili oldukları bölgeler için büyük avantajlar sağlayacaklardır. Marmara ve Ege Bölgeleri'nde planlanan tüm projeler birlikte düşünüldüğünde kapsadığı bölgede gayrimenkulden eğitime, turizmden sanayiye, taşımacılıktan tarıma kadar bütün parametrelerin değişeceği ve yeniden tanımlanacağı bir sinerji yaratacaktır. Bu büyüklükte ve kapsamdaki projelerin birden fazla alanda etkin olacağı dünyada da benzer örneklerle teyit edilmiştir.

Büyük ölçekli kamu yatırımları önümüzdeki dönemde gayrimenkul sektörünü de doğrudan etkileyecek faktörler arasında yer almaktadır. **Kuzey Marmara Otoyolu - 3. Köprü, 3. Havaalanı, Marmaray, Kanal İstanbul, Avrasya Tüneli ve İzmit Körfez Geçiş ile Çanakkale Köprü** projeleri gibi dev ulaşım ve altyapı projeleri hem İstanbul'un iç dinamizmini hem de bölgesel kalkınmanın ivmesini hızlandıracaktır.

Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Havalimanı projeleri, İstanbul ili sınırları içinde gerçekleştirilecek olmasına karşın kapsamı ve büyüklüğü nedeniyle tüm Marmara Bölgesi'ne etki edecektir. 3. Köprü inşaatını da kapsayan Kuzey Marmara Otoyolu'nun, Avrupa yakasında 3. Havaalanı ile de entegre olacak şekilde konumlanması da ortaya çıkacak olan sinerjiyi artırmaktadır. Dünyanın en büyük havalimanı olarak tasarlanan projede, raylı sistem olarak yüksek hızlı tren ile aktarma yapılabilecek. Bu sayede raylı sistem aracılığı ile havalimanı Taksim'e bağlanacak ve Taksim'den havalimanına 15 dakikada ulaşım sağlanabilecektir. Ayrıca toplu taşıma aracılığıyla da İstanbul'un tüm bölgelerinden ulaşım imkanı olacaktır. Yıllık 150 milyon yolcu kapasitesinin hedeflendiği 3. Havalimanı, Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü aracılığıyla Anadolu'ya da rahatlıkla hizmet edebilecek nitelikte olacaktır.

Buna ek olarak İstanbul şehir içi ulaşım kolaylığını sağlamak amacıyla yapımına başlanan ve kısa sürede tamamlanması planlanan Avrasya Tüneli'nin de Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki etkileşimi artıracığı düşünülmektedir. Söz konusu projeye birlikte 3. Köprü de dahil olmak üzere iki kıta arasındaki trafiği sağlamak üzere 4 farklı alternatif yol kullanılabilir olacak. Avrasya Tüneli şehir içindeki araç trafiğini hafifletmek üzere faaliyet gösterecekken 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu yük taşıyan araçların ulaşımına hizmet edecektir. Bu şekilde ayrıştırılan trafik akışı hem maliyetler hem de zaman üzerinde önemli tasarrufların kazanılmasını sağlayacaktır.

Açıklanan planlara göre, İstanbul-İzmir Otoyolu'nu Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne bağlayacak ve İstanbul'un giriş ve çıkışlarını da rahatlatacak mevcut otoyola paralel yeni bir otoyol inşaatı tamamlanacak ve Sakarya'dan Kocaeli'ye, Kocaeli'den İstanbul'a, İstanbul'dan Kınalı'ya, Kınalı'dan yeni inşa edilecek Çanakkale Boğaz Köprüsü ile Balıkesir'e uzanan otoyollar hayata geçirilecektir. Böylelikle Marmara Bölgesi kesintisiz otoyol ağı ile örülmüş olmanın yanı sıra, Avrupa ile Anadolu ve Asya'yı İstanbul Boğaz geçişleri dışında Çanakkale Boğaz Köprüsü ile birbirine bağlayarak yeni ve önemli bir alternatif ulaşım ağı kurulmuş olacaktır.

Bu kapsamda bakıldığında İstanbul ve çevresindeki diğer büyük çaplı ulaşım altyapı yatırımları tüm bölgeyi ilgilendirir niteliktedir. Kuzey Marmara Otoyolu, Çanakkale Boğaz Köprüsü ve İzmit Körfez Geçişi projeleri ve bu yatırımlara bağlantılı gerçekleştirilecek olan diğer altyapı çalışmaları bir bütün olarak düşünüldüğünde geniş çaplı bir çember içinde kalan bölgenin kalkınmasının yaratılacak sinerjiyle hız kazanması beklenmektedir. Bu yatırımlar farklı sektörleri kendi içinde değiştireceği gibi sektörler arası ilişkileri de büyük ölçüde etkileyebilecek ve ekonomide çarpan etkisiyle büyümeyi ve yeni yapılanmaları da beraberinde getirecektir.

Bu açıdan bakıldığında üç geçiş projesi de bu etkiyi yapabilecek yatırımlar niteliğindedir. Yatırımların yapıldığı bölgenin hem sanayi hem zirai üretimin yoğun olduğu bölgelerin ortasında olması kapasite artışı, verimlilik ve gelir etkisi yaratacağından amacına ulaşabileceğini göstermektedir. Bütün bunların istihdamı artırıcı etkisinin havacılık, bilgi teknolojileri ve nitelikli işgücü transferi konusunda da bugünden net hesaplanmayacak etkileri görülebilecektir.

### 3.3.2 BİRİNCİL PROJELER

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

#### İZMİT KÖRFEZ GEÇİŞİ VE OTOYOL 33

İşe başlama tarihi: 2013

Hedeflenen bitiş tarihi: 2015 yılı sonu

Yatırım maliyeti: 10 milyar TL

• 2010 yılında temeli atılan proje sadece bir karayolu geçiş projesi ya da basit bir ulaşım projesi değildir. Proje, İstanbul – Gebze İzmit, Orhangazi, Yalova, Bursa, Balıkesir ve İzmir'i birbirine yaklaştırmakla kalmayıp tüm Marmara ve Kuzey Ege'nin birbiriyle ekonomik olarak entegre olmasını da sağlayacak bir yatırım niteliğindedir. Geçiş projesi İstanbul Anadolu Yakası'nın Yalova-Orhangazi-Bursa'ya ulaşım süresini 2,5 saatten 30 dakika ile 1 saat arası bir süreye indirmekte, İzmir'e olan mesafesini ise 3,5 saate indirmektedir.

• Körfez Geçiş projesinin toplam 421 km uzunluğundaki güzergâhı Türkiye'nin en yüksek nüfus yoğunluğuna sahip bölgesi olmasının yanı sıra tarım ve sanayinin de en gelişkin olduğu bölgesidir. Otomotiv, tekstil, madencilik, liman hizmetleri, taşımacılık, gıda, kimya, turizm sektörlerinin yoğun olduğu bölge Türk ekonomisinin ihracat kapasitesinin de belkemiğini oluşturmaktadır.

• Bahsi geçen şehir ve bölgelerin kesintisiz ve hızlı bir ulaşım ile birbirlerine bağlanması ekonomik açıdan verimliliği artıracığı gibi maliyetlerin düşmesine ve bölgesel entegrasyona yol açacaktır.

• Sosyolojik açıdan da önemli etkilerin olacağı aşikârdır. İstanbul Anadolu Yakası ile Marmara Bölgesi'nde yetişmiş işgücünün akışkanlığını artırarak iş gücünün kendi bölgesinde yaşayıp diğer bölgelerde çalışabilmesini de sağlayacak bir etki de yaratacaktır.

• Yeni proje, başta İzmir olmak üzere Kuzey Ege'nin İstanbul ile olan entegrasyonunu hızlandırarak mesafelerden kaynaklanan ekonomik ve ticari zorlukları büyük ölçüde ortadan kaldıracaktır. Bu durum İzmir'in istenen ekonomik sıçramayı yapmasını sağlayacak ve Kuzey Ege'nin çehresini tamamen değiştirebilecektir.

#### ÇANAKKALE BOĞAZ KÖPRÜSÜ

Planlanan başlangıç tarihi: 2015

Hedeflenen bitiş tarihi: \*

Yatırım maliyeti: 6 milyar TL (köprü ve otoyol dahil)

\* Projeye ilişkin henüz tüm detaylar belirlenmemiştir. İmar planlarında yeni yer almaya başlayan projenin yalnızca güzergâhı paylaşılmıştır. Son olarak projeye hızlı demiryolu hattının eklenmesine ilişkin revizyonların yapılmakta olduğu bilgisi kamu ile paylaşılmıştır.

• Tamamlanma süreci biraz daha uzun vadede olacak diğer bir bağlantı projesi ise Çanakkale Boğaz Geçiş Köprüsü ve Otoyol Projesi'dir. Söz konusu proje, 2,8 km'lik uzunluk ve toplamda 3,8 km'lik bağlantı yollarıyla Anadolu'yu Avrupa'ya doğrudan bağlayan ve İstanbul'un yükünü azaltan bir yatırım olarak öne çıkmaktadır.

• Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir otoyolu projesi kapsamında yer alan ve toplam 4,5 milyar Dolar'lık maliyetin 1,5 milyar Dolar'lık kısmını oluşturan projenin Güney Marmara'da İzmit Körfez Geçiş Projesi ile bağlanmasıyla büyük resim tamamlanmış olacaktır. Bu sayede Marmara Bölgesi'nde bir ring hattı oluşturulacaktır.

• Türkiye'nin ihracat potansiyelinin %60-70'lik bölümünü ifade eden İstanbul-Bursa-İzmir (Marmara-Ege aksının) bölgesinde özellikle ulaşımında İstanbul'u rahatlatarak bir güzergâh olması ve Anadolu'nun doğrudan Avrupa'ya ulaşımının sağlanması açısından Türkiye ekonomisi için çok önemli bir yatırım niteliğindedir.

• Körfez Geçiş Projesi ile birlikte değerlendirildiğinde gerek sosyolojik gerekse ekonomik anlamda tüm bölgeyi etkileyecek bir yatırım olduğu değerlendirilebilir. Proje ile birlikte gerek liman ve tersane gerekse yat limanları konusunda çok alternatif bulunmayan bölgede bu tür yatırımların uluslararası boyutta gerçekleşmesini görmek mümkün olacaktır.

### 3.3.3 İKİNCİL PROJELER

Bu bölüm Türkiye'nin MIPIM 2015 Tanıtım çalışmasından alınmıştır.

#### MARMARA BÖLGESİ: ALTIN BİLEZİK

• Marmara bölgesindeki enerji geçişleri, limanlar, otoyollar, hızlı tren vb. gibi büyük altyapı yatırımları, başta İstanbul olmak üzere bölgedeki tüm kentleri birbirleri ile etkileşim içine sokmaktadır. Kuzey ve Güney Marmara Otoyolu'nun iki önemli geçişi olan ve inşaatı devam eden İzmit Körfez Geçişi ile yapımı planlanan Çanakkale Boğaz Geçişi, Marmara Bölgesi için bir altın bilezik oluşturmaktadır. Maksimum dört saatte Marmara Bölgesi'ndeki önemli kentleri birbirine bağlayan altın bilezik projesi başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesi'nin yeniden yapılanmasını gündeme getirecektir.

• İstanbul'un yeniden yapılanma sürecini etkileyen Marmara Bölgesi ve İstanbul Metropolitan Alan Ulusal ve Küresel Yatırımları, İstanbul'u bölgesi ile birlikte büyük bir güç haline getirmektedir.

• İstanbul için gerek merkezi yönetim, gerekse İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından önemli stratejik kararlar alınmış, birtakım projeler ise uygulamaya geçmiştir.

### **KUZEY MARMARA OTOYOLU VE 3. KÖPRÜ**

Hedeflenen bitiş tarihi: 2015

Yatırım maliyeti: 4,5 milyar TL

Proje ile birlikte şehir içindeki ve mevcut boğaz köprülerindeki trafik yoğunluğu azaltılarak yakıt ve zaman tasarrufu sağlanacaktır. Hem karayolu hem de demiryolu geçişi sağlayan köprüyle, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Türkiye'nin, taşımacılık alternatifleri ve ticaret kapasitesi artacaktır. Yük taşıyan araçların ulaşım kısıtlamasının kalkmasıyla ithalat ve ihracattaki zaman maliyeti azalacaktır. 3. Havalimanı ve Kanal İstanbul gibi mega projelerin şehir merkezi ile bağlantısı sağlanacaktır. 3. Boğaz Köprüsü'nü de kapsayan Kuzey Marmara Otoyolu'nun, İstanbul (Kınalı) - Çanakkale - Savaştepe otoyolu ve İstanbul - İzmir otoyolu ile birleşmesiyle komşu şehirlere ulaşım süresi azalacaktır. Köprüden geçecek olan demiryoluyla, Edirne'den İzmit'e kadar şehirlerarası ve şehir içi kesintisiz demiryolu taşımacılığı yapılacak ve bu raylı sistem Marmaray ve İstanbul Metrosu ile entegre edilerek Atatürk Havalimanı, Sabiha Gökçen Havalimanı ve yeni yapılacak 3. Havalimanı da birbirine bağlanacaktır.

### **3. HAVAALANI**

Hedeflenen bitiş tarihi: 2017 (ilk etap), 2018 (tüm etaplar)

Yatırım maliyeti: 46 milyar Dolar

Arnavutköy - Göktürk - Çatalca yollarının birleştiği kavşaktaki bölgeye, 5 km x 7 km boyutunda toplam 3.500 hektarlık alanda kurulacak. Havalimanına ait jumbo-jetlerin iniş ve kalkışlarına uygun 3,5 - 4 km uzunluğunda Karadeniz'e paralel olan 4 pist ve Karadeniz'e dik uzanan iki pist olmak üzere toplam altı pist bulunacaktır. 3. Havalimanı'nın, inşası bittiğinde yıllık 150 milyon yolcu kapasitesine sahip ve dünyanın en büyük havalimanlarından biri olması beklenmektedir. Havalimanında 16 taksi yolu, 500 uçak park kapasiteli toplam 6.5 milyon metrekare büyüklüğünde apron, şeref salonu, kargo ve genel havacılık terminali, 165 yolcu köprüsü, terminaller arasındaki ulaşımın raylı sistemle yapıldığı dört ayrı terminal binası, üç teknik blok ve hava trafik kontrol kulesi, sekiz kontrol kulesi, her türlü uçak tipine uygun müstakil altı pist bulunacaktır. Projede ayrıca devlet konuk evi, 70 bin araç kapasiteli açık ve kapalı otopark, havacılık tıp merkezi, oteller, itfaiye ve garaj merkezi gibi tesisler de yer alacaktır. Havalimanının inşası dört etapta tamamlanacaktır. Yapım maliyetinin 10 milyar 247 milyon Euro olması öngörülen havalimanının tamamının 2018 sonunda tamamlanması hedeflenmektedir. Havalimanı, 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu ile entegre olacaktır. Dış dokunun tamamı elektrik kullanımının karşılanacağı, güneş kolektörü görevi yapacağı galvanik dokuyla kaplanacaktır. Uçuş yolları direkt olarak önerilen kentin üzerinden uçmayı önleyecek şekilde konumlandırılacaktır. Terminal, raylı sistem aracılığı ile Taksim'e bağlanacak, bu raylı sistem, eski demir yolu hattının güzergâhından geçirilecektir. Toplu taşıma aracılığıyla İstanbul'un tüm bölgelerinden ulaşım sağlanacaktır. Taksim'den havalimanına 15 dakikada ulaşılacak, uluslararası finans ve ticari işlemler için 'özel ekonomik bölge' kurulacaktır.

### **AVRASYA TÜNELİ**

Hedeflenen bitiş tarihi: 2016

Yatırım maliyeti: 1.2 milyar Dolar

Kazlıçeşme-Göztepe hattında gerçekleştirilecek olan Avrasya Tüneli Projesi, yoğun trafiğin etkili olduğu şehir içinde yolculuk süresini önemli ölçüde azaltacaktır. Asya ve Avrupa yakaları arasında 100 dakikaya varan ulaşım süresi 15 dakikaya kadar inecektir. Tünelin giriş ve çıkış noktalarındaki bağlantı yollarının genişletilmesi ve düzenlenmesiyle trafik daha akıcı hale gelecektir. Avrasya Tüneli Projesi ise Kazlıçeşme – Göztepe arasındaki en kısa güzergâh olacağı için yakıt tüketimi ve araç bakım masrafları üzerinde olumlu etkiler sağlayacaktır. Avrasya Tüneli hattının geçtiği ilçeler olan Zeytinburnu, Fatih, Üsküdar ve Kadıköy projenin sağlayacağı tüm olumlu etkilerden doğrudan yararlanabilecektir. Bunun yanı sıra söz konusu ilçelere komşu ve yakın bölgeler de dolaylı olarak bu etkilerden faydalanabileceklerdir.

### **KANAL İSTANBUL**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın hazırladığı Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'na alternatif olarak Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlamayı hedeflemektedir. Kanalın derinliği 25 m, yüzey genişliği 140- 150 m ve taban genişliğinin 120 m olması planlanmaktadır. Plana göre yaklaşık 50 km uzunluğundaki kanal, Yeniköy'den başlayıp, Sazlıdere Barajı'nı takip ederek Küçükçekmece Gölü'nden denize dökülmektedir.

Kanal İstanbul projesi en büyük gemilerin dahi geçebileceği devasa boyutuyla İstanbul Boğazı'na alternatif oluşturmaktadır. Plan ile Kanal İstanbul güzergâhı ve güzergâhta yapılacak yeni yerleşim birimleri, ticaret alanları ve turizm merkezleri ile rezerv alanları yer alacaktır. İmar Planı'na göre Kanal, 3. Havalimanı'na da komşu olacak, Kanal'ın kuzey ve güney ucunda birer lüks marina kurulacaktır. Günlük 160 geminin geçiş yapması beklenen Kanal İstanbul Projesi Montrö'ye tabi olmayacağı için Süveyş Kanalı gibi ton başına ortalama 5.5 Dolar'dan fiyatlanabilecektir. Süveyş'ten en fazla 150 dwt'lik gemiler geçebilirken Kanal İstanbul 300 bin tonluk gemiler için uygun olacaktır. İstanbul Boğazı'ndan günde ortalama 140 gemi geçtiği düşünülürse, yeni deniz yolu sağlayacağı imkanlarla gemi trafiğini de artıracaktır. Kanalın tamamlanmasıyla 1.4 milyar Dolar olan bekleme maliyetinde ciddi bir azalma görülecektir. Marmaray, Kars – Tiflis – Bakü demiryolu gibi projelerin tamamlanmasıyla Türkiye, Londra'yı, Çin'e bağlamış olacaktır.

# 4. Bölüm

## Balikesir ve Güney Marmara Bölgesinde Yatırım Alanları ve Öngörüler

### 4.1 KAMU ALT YAPI YATIRIMLARI

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

#### 4.1.1 GEBZE-ORHANGAZI-İZMİR OTOYOLU PROJESİ

Türkiye'de 2012 yılı itibarıyla işletmeye açık toplam otoyol uzunluğu 2.236 km olmasına rağmen TR22 Düzey 2 Bölgesi'nde otoyol bulunmamaktadır. Balıkesir ili, sözleşmesi 27.09.2010 tarihinde imzalanan Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu projesi güzergâhı üzerinde yer almaktadır.

Proje; 44 km uzunluğundaki bağlantı yolları, 377 km'lik yeni otoyol yapımı ile toplam 421 km'lik yol yapımını içermektedir. Projenin başlangıç noktası Gebze olup, yapılacak otoyol Dilovası ile Hersek Burnu arasında yer alan İzmit Körfezi'ni Asma Köprü ve her iki taraftaki viyadükler ile geçerek Orhangazi ve Gemlik yakınlarından devam edip Ovaakça Kavşağı ile Bursa Çevre Yolu'na bağlanmaktadır. Yeni yapılacak otoyol, mevcut Bursa Çevre Yolu'ndan sonra Bursa – Karacabey ayrımı kavşağından yeniden başlayarak Susurluk'un kuzeyinden geçerek Balıkesir'e ulaşmaktadır. Devamında Balıkesir'in batısından güneye yönelen otoyol; Savaştepe, Soma, Kırkağaç ilçelerinin yakınlarından geçerek Turgutlu yakınlarında batıya yönelmekte, İzmir – Uşak Devlet Yolu'na paralel olarak ilerlemekte ve nihayetinde İzmir Çevreyolu üzerindeki Anadolu Lisesi Kavşağı'na bağlanmaktadır.

Otoyolun, mevcut karayolu ağındaki artan araç trafik baskısını hafifletmesi ve ulaşım süresini önemli oranda kısaltması öngörülmektedir. Böylece, işgücünden, harcanan yakıttan ve seyahat süresinden önemli ölçüde tasarruf sağlanacak, kentlerdeki trafik yoğunluğu azalacak, dolayısıyla ulaşım güvenli hale gelecek ve ekonomik verimlilik artacaktır. İnşaat öncesi çalışmalar, tüm kısımlarda kamulaştırmaya paralel olarak 2011 yılında başlatılmıştır. Otoyolun Gebze-İzmit Güney kavşağı arasının, yaklaşık 3,5 yıl veya altında tamamlanması hedeflenirken, otoyolun tamamının inşaatının yedi yılda bitirilmesi planlanmaktadır. Otoyol gövdesi, üç şerit giriş, üç şerit çıkış olmak üzere toplam altı şeritli olarak ve ortalama 120 km/saat hızına uygun tasarlanmıştır.<sup>1</sup>

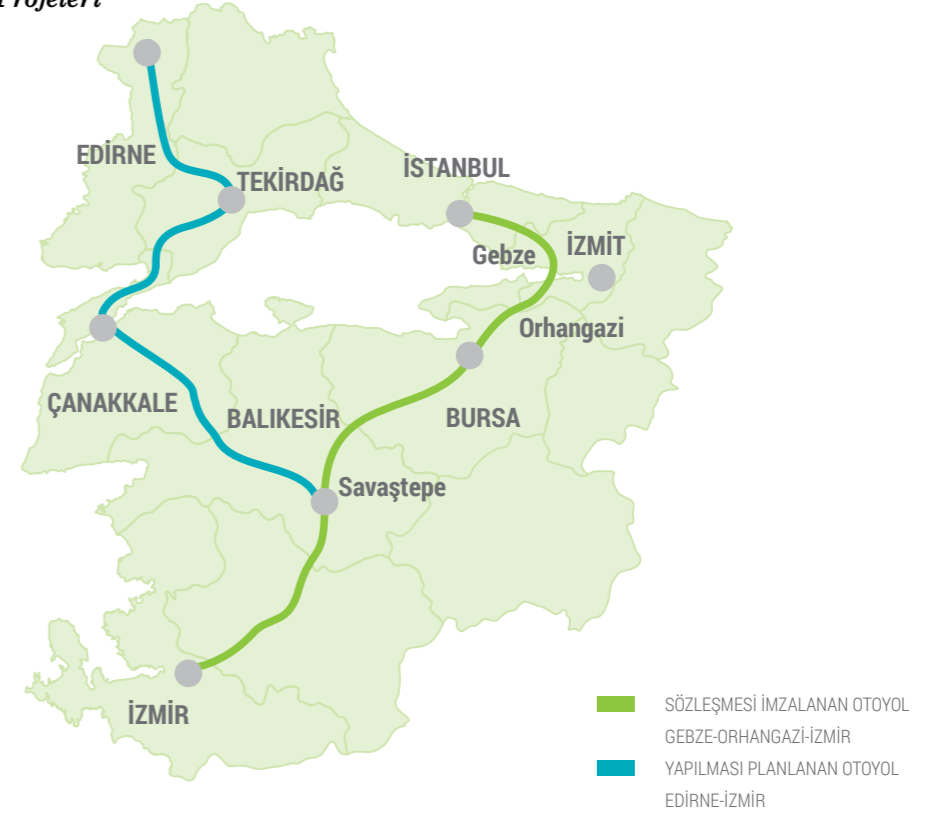
İstanbul ve İzmir arasındaki güzergâh ticaret ve iç turizm açısından yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu projenin tamamlanmasıyla Balıkesir'den İstanbul ve İzmir'e ulaşım süresi büyük ölçüde kısalacaktır. Bu sayede Balıkesir'in gerek turizm gerekse sanayi alanında yatırımcılar için daha cazip hale gelmesi beklenmektedir.

#### 4.1.2 KINALI-TEKİRDAĞ-ÇANAKKALE-SAVAŞTEPE OTOYOLU PROJESİ

İstanbul'un trafik sorununa çözümün de bir parçası olan Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi, Avrupa'dan gelerek Ege ve Akdeniz'e akacak trafiğin Çanakkale üzerinden geçmesini sağlayacaktır. Çanakkale Boğazı'nı asma bir köprüyle geçmesi planlanan otoyolun, Balıkesir'in Savaştepe ilçesinde "Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu" ile birleşmesi öngörülmektedir. Otoyol, aynı zamanda yapımı planlanan bir başka proje olan "Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Boğaz Köprüsü" projesiyle de bütünleştirilecektir. Bu sayede hem TR22 Bölgesi'nin iki ili olan Çanakkale ve Balıkesir arasındaki ulaşım süresi kısalacak hem de bölgenin çevre illerle olan ulaşımının rahatlamasına katkıda bulunulacaktır. Aynı zamanda Çanakkale, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan güzergâhta İstanbul'un alternatifi olacaktır.

<sup>1</sup> Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu (GOİO) Projesi, Proje Tanıtım Broşürü, 2012.

Harita. 1  
Bölgeyi İlgilendiren Otoyol Projeleri



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2013

#### 4.1.3 GÖKKÖY LOJİSTİK KÖYÜ

Balıkesir "TCDD Gökköy Lojistik Köyü" kurulması çalışmalarına devam edilmekte olup lojistik köyün, Ege ve Marmara Bölgesi'nin önemli taşıma üslerinden biri haline geleceği öngörülmektedir. İnşaat aşaması %70 civarında tamamlanmış olan lojistik merkezi 2015 yılı Mart ayında açılmıştır. Balıkesir OSB karşısında 211 dönüm arazi üzerine kurulacak lojistik köy mevcut ulaşım seçeneklerinin yanı sıra, Tekirdağ-Bandırma Transferi Projesi (trenlerin feribotla deniz üzerinde bir yerden başka yere taşınması) ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'yle bütünleşmiş olacaktır. Böylece bölgeden yüklenen ürünler, Avrupa ve Orta Asya'ya kadar kesintisiz iletim imkânına sahip olacaktır. Otomobil, konteyner, sunta, mermer, sentetik malzemeler, kömür, askeri yükler, demir-çelik, sanayi ürünlerinin yanı sıra gıda maddesi olarak et, süt, kuru gıda, içecek maddeleri Balıkesir'deki lojistik köyden yüklenip yurtiçi ve yurtdışına taşınacaktır.

Gökköy Lojistik Köyü ile Balıkesir Tren Garı arasında ulaşımın daha sağlıklı hale gelebilmesi için demiryolu hattı çift yönlü hale getirilecektir. Maden taşımacılığı şehir merkezinde kirlilik oluşturduğu için madenlerin merkezden geçişine izin verilmemektedir. Lojistik köyün açılmasıyla birlikte maden taşımacılığında bu sorunun ortadan kaldırılıp yolcu taşıma işleminin aynı şekilde gardan devam etmesi planlanmaktadır.<sup>2</sup>

Bölgenin ulaşım ağı açısından önem taşıyan projelerden bir diğeri de TOBB'un öncülüğünde ve Ulaştırma Bakanlığı'nın desteğiyle yürütülen Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) Projesi'dir. Kayseri-Ankara tarafından gelen demiryolu ile Adana tarafından gelen demir yolunun Kütahya'da, bu birleşen yolun da İzmir, Manisa tarafından gelen tren yoluyla Balıkesir'de birleşmesinin ihracatı hızlandırmak ve lojistik maliyetini düşürmek

in kullanılması hedeflenmektedir. Bu sayede Avrupa'ya gönderilen ihracat mallarının ulaşım süresi ve maliyetlerinin yarıya düşürülerek İstanbul'un yükünün hafifletilebileceği öngörülmektedir. Bu kapsamda yurtiçindeki toplama merkezlerinden konteynerlerle alınan yükler tren seferleriyle Anadolu ve Avrupa yakasındaki yük birleştirme merkezlerinde toplanacak ve gideceği şehirlere göre ayrıştırıldıktan sonra Avrupa'daki lojistik kentlere ulaştırılacaktır. Bandırma ilçesi Anadolu yük birleştirme merkezi olacak, burada toplanan yükler Bandırma Limanından Tekirdağ'a denizyoluyla ulaşarak Avrupa'ya yol alacaktır.<sup>3</sup> Bu projenin hayata geçmesiyle Bandırma ilçesi başta olmak üzere Balıkesir'in stratejik anlamda daha fazla önem kazanacağı öngörülmektedir.

<sup>2</sup> TCDD, Balıkesir Gökköy Lojistik Merkezi (Köyü) Oluşturulması İş Durum Raporu, 2012.

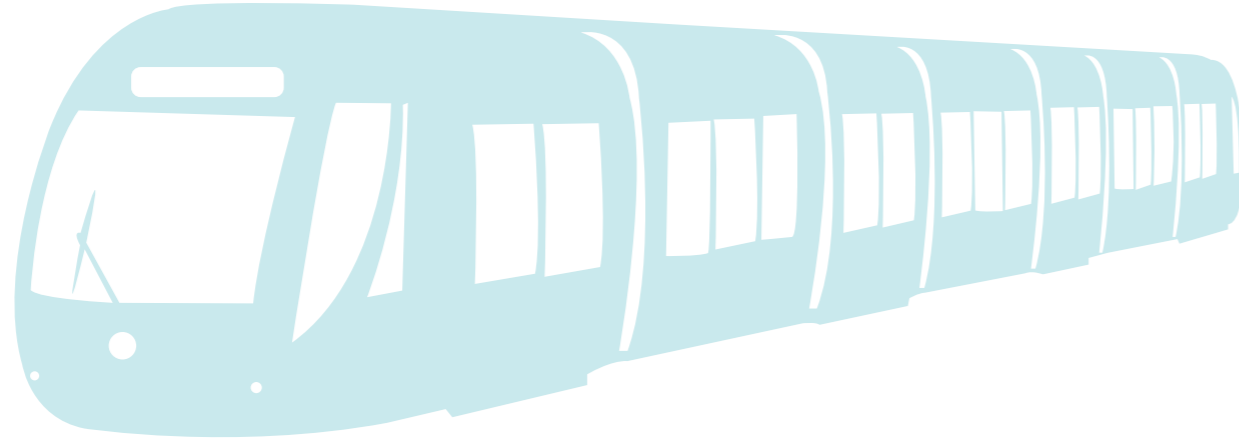
<sup>3</sup> Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar, www.balo.tc, 15.04.2013.



#### 4.1.4 BANDIRMA-BURSA-AYAZMA-OSMANELİ HIZLI TREN HATTI

Bandırma – Bursa – Ayazma – Osmaneli Hızlı Tren Hattı Projesi'nin tamamlanmasıyla ana hat üzerindeki mevcut işletim sorunları ortadan kaldırılarak Asya ve Avrupa arasında doğrudan bağlantı aynı standartlarda sağlanacaktır.

Bursa ili ve Bandırma Limanı'nı ülkemiz demiryolu ağına bağlamak amacıyla Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Projesi'nin ilk adımı olarak TCDD tarafından Bursa- Yenişehir Hızlı Tren Projesi'nin altyapı yapım ihalesi gerçekleşmiş olup yapım çalışmalarına başlanmıştır. Projenin Yenişehir Vezirhan/Bilecik kesimi için yapım ihalesine çıkılması ve 2019 yılında Bandırma bağlantısının tamamlanması planlanmaktadır.



#### 4.1.5 850 YATAKLI DEVLET HASTANESİ

Balıkesir'in Altıeylül ilçesinde 90 dönüm üzerine kurulmakta olan ve 45.000 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip 850 yataklı Balıkesir Şehir Hastanesi'nin temeli Mart 2014'te atılmıştır. Yapımına devam edilen hastanenin 2016 yılı içerisinde hizmete geçmesi planlanmaktadır. TÜİK'in 2012 yılı verilerine göre Balıkesir'de 3.038 hastane yatağı bulunmaktadır. Türkiye'de 100.000 kişi başına ortalama 265 hastane yatağı düşerken Balıkesir'de bu sayı 262'dir. Balıkesir yatak sayısı bakımından ülke ortalamasına yakın olmakla birlikte bu konuda yakın çevresinin altında kalmaktadır.

Balıkesir'de özellikle ileri düzeyli uzmanlık gerektiren polikliniklerin eksikliği çekilmektedir. Sağlık Bakanlığı'nın Hastane Randevu Merkezi kayıtlarında tanımlı yetmiş klinik hizmetinden alerjik hastalıklar, yeni doğan, nükleer tıp, romatoloji, çocuk cerrahisi gibi yaygın ihtiyaç duyulanlar dahil olmak üzere kırk beş tanesi Balıkesir'de sunulmamaktadır. Bu sebeple, vatandaşlar teşhis, tedavi ve ameliyat gibi müdahaleler için sıklıkla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa gibi şehirlerdeki hastanelerden sağlık hizmeti almak zorunda kalmaktadır.

Balıkesir'de yapılmakta olan 850 yataklı Şehir Hastanesi'nin, yatak sayısı oranlarında ülke ortalamasının yakalanmasına ve ileri düzey uzmanlık gerektiren klinik hizmetlerinin sunulmasına dolayısıyla sağlık hizmetleri altyapısının iyileştirilmesine önemli katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla Balıkesir Şehir Hastanesi'nin en kısa süre içinde hizmete girmesi şehrin yaşanabilirliğinin geliştirilmesi açısından son derece önemlidir.

#### 4.2 ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK YATIRIMLARI

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

Balıkesir ili coğrafi konumu itibarıyla ulaşım ağları açısından stratejik konuma sahiptir. Balıkesir;

- Trakya'yı Anadolu'ya bağlayan uluslararası kara yollarına sahip olan,
- Marmara Bölgesi'ni Ege ve İç Anadolu Bölgelerine bağlayan entegre ulaşım ağının geçtiği,
- Önemli turizm, ticaret ve sanayi merkezlerini birbirine bağlayarak kavşak görevi yapan,
- Metropol şehirlerin lojistik misyonunu üstlenmiş yük birleştirme merkezi özelliklerine sahip bir ildir.

##### 4.2.1 KARAYOLU ULAŞIMI

Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türü karayolu olup, 2013 yılı itibarıyla yurtiçi yolcu taşımacılığının %90,3'ü ve yük taşımacılığının %88,7'si karayolu ile yapılmaktadır. Balıkesir karayolu ulaşım şemasının, ana aksını 1. derece karayolu bağlantıları ve otoyollar oluşturmaktadır. İnşa aşamasında olan veya yapılması planlanan otoyollara ilişkin kademelenme aşağıdaki gibidir:

##### Otoyollar

**Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu (433 km, inşaat aşamasında):** Susurluk, Balıkesir Merkez İlçe, Savaştepe ve İvrindi İlçe sınırlarının kuzey doğusundan geçerek bölgenin İzmir, Bursa ve Manisa illerine bağlanmasını sağlayacaktır. Seyahat süresi İstanbul'dan; Bursa'ya 3 saatten 1 saate, İstanbul'dan İzmir'e 8 saatten 4 saate, İstanbul'dan Eskişehir'e 4 saatten 2,5 saate inecektir.

**Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu (352 km, sözleşme aşamasında):** Bu karayolu projesinde; Edirne, Tekirdağ illeri ile olan karayolu bağlantısı Çanakkale Boğazı köprü geçişi ile Lâpseki, Çan, Yenice, Balya ilçe sınırlarından geçerek Balıkesir Merkez İlçe sınırları içerisinde geçen Gebze Orhangazi İzmir Otoyolu'na bağlanacaktır.

##### 1. ve 2. Derece Karayolu Ulaşım Ağı

Balıkesir'de karayolu ulaşımı, 637 km devlet yolu, 607 km il yolu ile sağlanmakta olup, toplamda 1.244 km 1. derece karayolu altyapısı bulunmaktadır. Bu yolların 517 km'si bölünmüş yoldur.

1/100.000 ölçekli Balıkesir-Çanakkale çevre düzeni planı kapsamında önerilmiş geliştirilmesi düşünülen karayolu ulaşım bağlantıları ise şöyledir;

- Sındırgı ilçe merkezini Balıkesir - Bigadiç 1. derece karayoluna bağlayan karayolu bağlantısı,
- Edremit Bandırma ilçe merkezlerini birbirine bağlayan doğal peyzaj niteliği baskın 2.derece karayolu bağlantısı,
- Balıkesir kuzeybatı çevreyolu bağlantısı,
- Bandırma güney çevreyolu bağlantısı,
- Bandırma ilçe merkezinin batısında yer alan sanayi bölgesiyle liman bağlantılı karayolu bağlantısı,





#### 4.2.4 HAVA YOLU ULAŞIMI

Balıkesir Merkez Havaalanı, Balıkesir Koca Seyit Havaalanı olmak üzere sivil havacılıkta kullanılan iki adet havaalanı bulunmaktadır.

Balıkesir'in Edremit ilçesinde bulunan Balıkesir Koca Seyit Havaalanı 2010 yılında tamamlanan çalışmalarla havaalanı uluslararası uçuş standartlarına uygun hale getirilmiştir. Yılda 120.000 yolcu kapasitesiyle yalnız sivil kategoride hizmet vermekte olan havaalanı Ayvalık, Altınoluk, Akçay, Burhaniye, Küçükkuşu, Dikili gibi tatil merkezlerine yakın mesafededir. Havaalanı yüksek turizm sezonu olan yaz aylarında oldukça faaldir.

Şehir merkezine 5 km mesafede bulunan Balıkesir Merkez Havaalanı askeri ve sivil uçuşlara hizmet vermektedir. Haftanın üç günü Ankara'ya seferler gerçekleştirilmekle birlikte mevcut durumda pist genişletme çalışmaları dolayısıyla uçuş yapılmamaktadır. 2015 yılı yatırım programında 6.175 m<sup>2</sup> büyüklüğünde yeni bir terminal binası yapımı ve pist genişletme çalışmalarına başlanmıştır, yapılacak çalışmalar sonucunda Balıkesir Merkez Havaalanı sivil uçuşlara açılacaktır.

**Tablo. 39**  
**Balıkesir Havalimanları**

HAVAALANLARI	STATÜSÜ	TRAFİK TİPİ	TERMİNAL BİNASI
BALIKESİR KOCA SEYİT HAVALİMANI	Sivil	İç Hat/Dış Hat	23.600 m <sup>2</sup>
BALIKESİR MERKEZ HAVALİMANI	Sivil/Askeri	İç Hat	Yapım aşamasında
BANDIRMA HAVALİMANI	Askeri	İç Hat	-

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmeleri

**Tablo. 40**  
**Balıkesir Havalimanlarında Faaliyetler**

HAVALİMANLARI	2013 YILSONU			2014 YILSONU		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
BALIKESİR KOCA SEYİT	5.265	49	5.314	5.969	88	6.057
BALIKESİR MERKEZ	185	1	186	147	-	147

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmeleri

#### 4.2.5 BALIKESİR GÖKKÖY LOJİSTİK MERKEZİ

Lojistik köy projesi Balıkesir'de 2007 yılında Belediye ve TCDD arasında imzalanmıştır. 45,3 milyon TL yatırım ile gerçekleştirilen proje 2015 yılı Mart ayında faaliyete geçmiştir. Bu proje; kent merkezi içinde kalmış yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ve deniz ulaşımı bağlantısı olan ve yükleyiciler tarafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, modern, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun şekilde, öncelikle OSB'lere yakın ve yük potansiyeli yüksek olan, modern yük taşımacılığının kalbi olarak geliştirilmiştir. Aynı zamanda diğer ulaşım sistemleriyle entegre olarak geliştirilecektir.

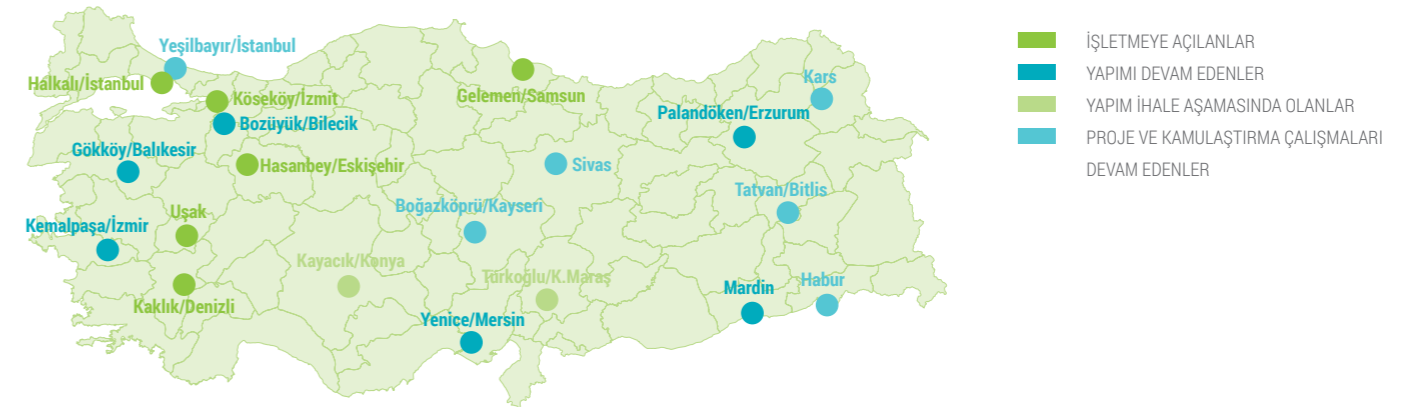
Proje; Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ve Tekirdağ Bandırma Tren-Feri projesi ile paralel olarak tasarlanmıştır. Balıkesir Belediyesi bu proje ile köydeki 165.000 m<sup>2</sup>'lik alanı kamulaştırıp lojistik köy yapılması için TCDD'ye vermiştir. Lojistik köy toplamda 211.000 m<sup>2</sup>'lik alana kurulmuştur. Balıkesir Garı'ndan yılda 390.000 ton yük taşınırken, Gökköy Lojistik Köyü ile birlikte yılda 1 milyon ton yük taşınması hedeflenmiştir. Bu proje sonucu konteyner, sunta, MDF, mermer ürünleri, gıda maddesi olarak et ve süt, kuru gıda, kaolin, elyaf ve sentetik malzeme, içecek maddeleri, kömür, askeri yükler, demir cevheri, sanayi ürünleri taşınması yapılacaktır. Böylece köydeki tren garından yüklenen ürünler, Avrupa ve Orta Asya'ya kadar hiç durmadan gidebilecektir.

Gökköy Lojistik Köyü'nden yola çıkan ürünler, 4 gün içinde demiryolu ile önce Bandırma'ya, oradan konteyner gemileri ile İtalya'ya, daha sonra da tırlar ile Almanya'nın Münih kentine ulaştırılacaktır.

Lojistik köyde depo, vagon atölyesi, lojistik müdürlüğü, tesisler müdürlüğü binası, arıtma tesisi, konteyner stok sahası, yük boşaltım tesisi, yüksek yük yükleme rampası ve peronların bulunmaktadır.

Türkiye'nin en büyük lojistik projelerinden biri olan Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonları (BALO) projesinin en önemli güzergâhı Balıkesir'dir. BALO'nun en önemli amacı mevcut durumda kullanılan Anadolu'dan gelip, İstanbul Boğazı'nı geçerek Avrupa'ya ulaşan eski demiryolu rotasına alternatif olarak, Marmara Denizi'ni Bandırma-Tekirdağ arasında tren ferisi ile geçilen yeni bir rota oluşturulmasıdır. Bunun için Balıkesir Gökköy Lojistik Köy önemli bir toplanma ve aktarma merkezi olarak işlev görecektir.

**Harita. 4**  
**Türkiye'de Tamamlanmış ve Devam Eden Lojistik Köyler**



### 4.3 TURİZM POTANSİYELİ VE TURİZM YATIRIMLARI

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

Balıkesir ili tarihi ve kültürel değerleri bakımından zengin bir mirasa sahip olmasının yanı sıra konumu ve doğası ile önemli bir turizm merkezi olma özelliği taşımaktadır. İl, turizm çeşitliliği ile birlikte alternatif turizm türlerinde de önemli bir potansiyele sahiptir.

Marmara ve Ege Denizleri'ne kıyısı bulunan ilin, turizm faaliyetlerinin önemli bir bölümünü Ayvalık, Gömeç, Burhaniye, Edremit, Erdek ve Marmara ilçelerindeki kıyı turizmi faaliyetleri oluşturmaktadır. İlde 18 tane mavi bayraklı plaj bulunmaktadır. Balıkesir, mavi bayraklı plaj sayısı sıralamasında Antalya, Muğla, İzmir ve Aydın ardından beşinci sıradadır.

Kıyılar; dalış sporları, yamaç paraşütü ve sörf sporu için de uygun koy ve körfezlere sahiptir. Edremit Körfezi, Ayvalık Adaları, Marmara Adaları dalış sporu için uygun merkezlerdendir. Özellikle Ayvalık'ta mercan toplulukları ile birlikte 60'a yakın dalış bölgesi bulunmaktadır.

Son dönemde deniz, kum ve güneş turizmine alternatif arayışları ve farklı turizm çeşitlerine yönelme gözlenmektedir. Söz konusu alternatifler arasında yer alan doğa turizmi ve eko-turizm gibi türlerin ilin dokusuna uygunluğu önemli bir fırsattır. Bu bağlamda

ayla turizmi, dağ ve doğa yürüyüşü, akarsu turizmi, bisiklet turları, mağara turizmi, sportif olta balıkçılığı, kuş gözlemciliği, botanik turizmi ve av turizmi gibi pek çok alternatif turizm faaliyeti yapılabilmektedir.

Kaz Dağları; biyolojik çeşitlilik, flora ve faunası ile önde gelen bir eko-turizm merkezi olmaya adaydır. Bölge için önem arz eden diğer bir ekolojik değer ise daha çok kamp yapmaya elverişli olan Dursunbey Alaçam Dağları'dır. Kaz Dağları'nın milli parka dâhil olmayan kesimlerinde ve Alaçam Dağları'nda av turizmi de yapılabilmektedir.

Balıkesir'in turizm değerlerini koruyarak yaşanabilir bir coğrafyada varlığını sürdürmesi ve söz konusu hedeflere ulaşması adına; yeni yatırımlar ve İstanbul'dan sanayinin taşınması vb. projelere yönelik planlı bir gelişim sağlanmalıdır. Bu yaklaşımı destekleyen uygulamaların başında "Turizm sektörünün geliştirilmesinde Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi (KTKGB) ve/veya Turizm Merkezi (TM) ilan edilecek bölgelerin tespiti gelmektedir.

Balıkesir'de 8 adet turizm merkezi bulunmaktadır. Türkiye genelinde yer alan 227 adet turizm merkezi göz önünde bulundurulursa %3 gibi bir orana tekabül etmektedir. Balıkesir'de Erdek-Marmara yöresinde 1 adet KTKGB bulunmaktadır.

### TERMAL TURİZM

Jeotermal kaynaklar 2.300 yıldır insanlığın faydası için kullanılmakta olup, spa havuzlarından merkezi ısıtmaya, sanayi amaçlı kullanımdan elektrik üretimine, seracılıktan turizme kadar çok çeşitli şekillerde kullanılabilir. Jeotermal kaynakların turizm amaçlı kullanımı ancak ulaşım imkânlarının ilerlediği 20. yüzyılda gelişmeye başlamıştır.

Termal tesislere yönelik ilgi, dünyada katlanarak artmaktadır. Özellikle Batı ülkelerinde yaşanan nüfusun hızla artıyor olması, tedavi amaçlı termal suların kullanımına ilişkin talebi artırmaktadır. Sadece termal turizm amacıyla Japonya'ya 12 milyon, Almanya ve Macaristan'a 10 milyon, Rusya'ya 8 milyon turist ziyareti gerçekleşmektedir.

Türkiye, çok büyük bir termal potansiyele sahiptir. Kaynak potansiyeli olarak Avrupa'da birinci, kaplıca uygulamalarında üçüncü sıradadır. Uzmanlarca kaynak zenginliği açısından dünyada yedinci ülke olarak değerlendirilmektedir. Zengin kültürel miras, doğal değerler ve iklim uygunluğu ile birlikte düşünüldüğünde bir turizm ülkesi olarak potansiyelin daha da büyük olduğu rahatlıkla görülebilir. Coğrafi yakınlık açısından Avrupa'daki 42, Afrika'daki 8 ve Asya'daki 21 ülkeden 4 saat içinde Türkiye'ye ulaşılabilir. Seracılık ve konut ısıtmada termal sular alternatiflere kıyasla daha temiz, ucuz ve sürdürülebilirdir. Türkiye bu konuda turizme kıyasla daha çok yol almış olup kurulu sistemlerde dünyada beşinci sırada gelmektedir. Bununla beraber Türkiye'deki kaynakların zenginliği öyle bir ölçüdedir ki kalabalık nüfusa rağmen kaynakların tüm nüfusun %30'u için ısıtmada kullanılabilirliği hesaplanmaktadır.

Balıkesir ise, ulaşım açısından avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Bir kavşak noktası olan İstanbul'a havadan bir, denizden iki, karadan dört saat uzaklıkta olan Balıkesir, Koca Seyit Havalimanı ile uluslararası pazara da doğrudan ulaşım imkânına sahiptir.

Termal potansiyel olarak çok iyi durumda olan Türkiye'ye, Balıkesir'de yüksek potansiyeli ile güç katmaktadır. Balıkesir, Kütahya ile birlikte Türkiye'nin en çok termal turizm merkezine sahip ilidir. Sahip olduğu güzellikler ve kaliteli altyapısı ile Balıkesir, termal kaynakları değerlendirilmeyi beklemektedir. Sekiz termal turizm merkezinin yanı sıra henüz ilan edilmemiş üç bölgeyle birlikte toplamda 11 adet termal turizm bölgesi bulunmaktadır.

**Tablo. 41**  
**Balıkesir'de Yer Alan KTKGB ve TM'ler**

HAVALİMANLARI	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
Balıkesir Balya Şifa Termal TM	Balya	Termal	5.748*
Balıkesir Bigadiç-Hisarköy Termal TM	Bigadiç	Termal	6.800
Balıkesir Edremit Güre Termal TM	Edremit	Termal	99
Balıkesir Gönen Termal TM	Gönen	Termal	73
Balıkesir Gönen-Ekşidere Termal TM	Gönen	Termal	5.200
Balıkesir Manyas-Kızık Termal TM	Manyas	Termal	7.000
Balıkesir Sındırgı Hisaralan Termal TM	Sındırgı	Termal	15.500*
Balıkesir Susurluk Kepekler Termal TM	Susurluk	Termal	5.100
Balıkesir-Marmara Güneyi Adalar KTKGB	Erdek, Marmara	Kıyı	28.160

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı KTKGB ve TM Listesi

**Tablo. 42**  
**Balıkesir'de Termal Bölgeler**

TERMAL ALAN	İLÇE	Termal Turizm Merkezi	Büyükük (ha)	Su sıcaklığı (°C)	Su debisi (l/sn)	Bölünmüş yola mesafe (km)	Havaalanı - limana mesafe (km)
Pamukçu	Altıeylül	Yok	---	58	18	0	16
Şifa (Ilica)	Balya	Var	5.748	61	27	29	42
Kepekler	Susurluk	Var	5.100	64	24	0	36
Kızık	Manyas	Var	7.000	58	15	25	52
Gönen	Gönen	Var	73	84	80	1	43
Ekşidere	Gönen	Var	5.200	43	6	14	56
Hisarköy	Bigadiç	Var	6.800	98	60	18	56
Sındırgı	Sındırgı	Var	15.500	98	32	23	65
Bostancı	Edremit	Yok	---	60	86	0	2
Güre	Edremit	Var	99	68	50	0	18
Karaağaç	Gömeç	Yok	---	35	30	0	20

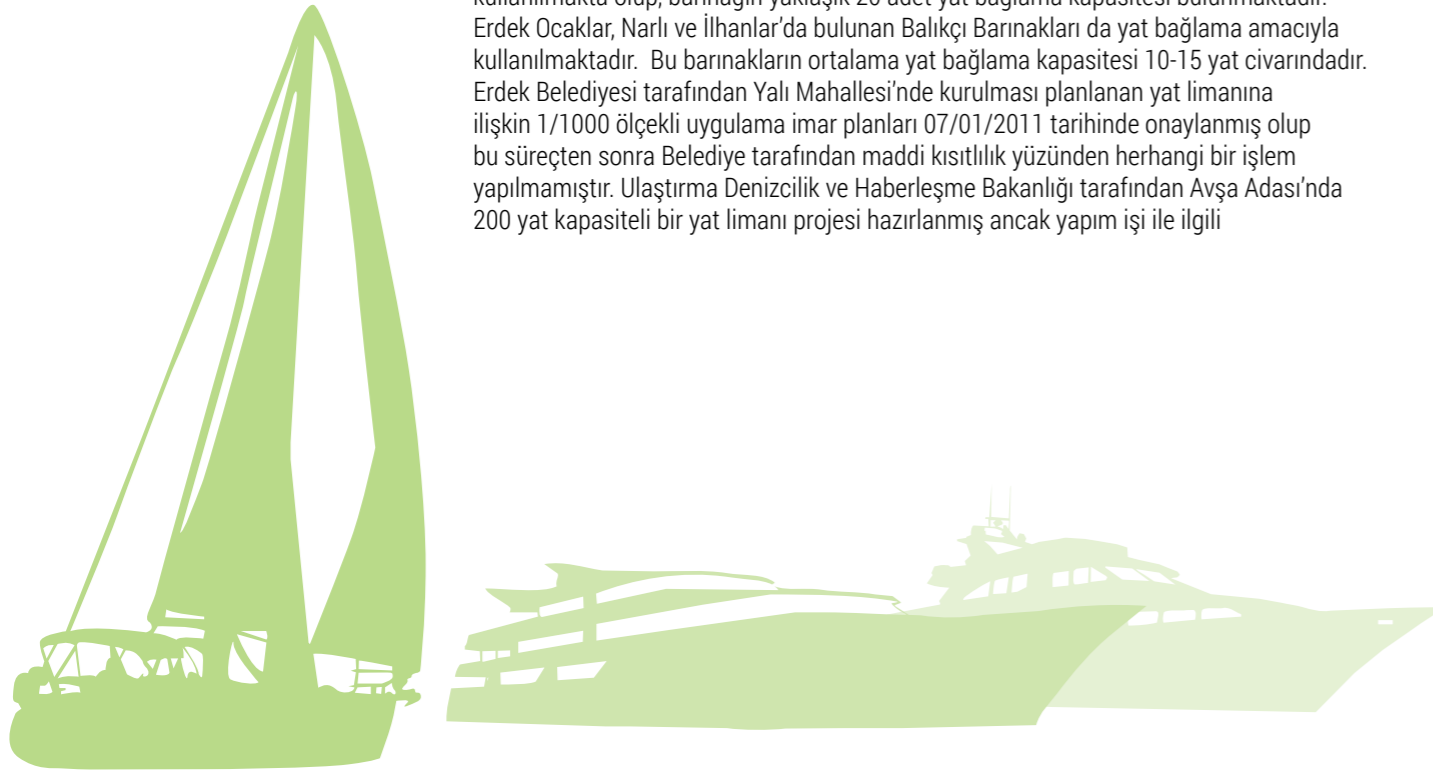
\*2012/4153 sayılı Karar ile söz konusu alanlarda sınırlandırma yapılmıştır

## BALIKESİR'DE YAT TURİZMİ

Son yıllarda Balıkesir'de önemi hızla artan deniz turizmi, kent yaşamından bunalan, doğa özlemi duyan ve aktif faaliyet arayışında olan turistler tarafından yoğun ilgi görmektedir. Deniz turizminin gelişmesine bağlı olarak yat ve yat limanı endüstrisi de hızla gelişmektedir.

Ege ve Marmara Denizi'ne 291 km uzunluğunda kıyısı olan Balıkesir, kıyı turizminin yaygınlaşmasına katkı sunan doğal kumsalları, jeotermal kaynakları, tarihi ve kültürel değerleri ile yüksek bir turizm potansiyeline sahiptir. Yat turizmini besleyen diğer turizm çeşitleri olarak kabul edilen sörf, yelken ve dalış sporları açısından Balıkesir kıyıları uygun koylara sahiptir. Ayvalık, Burhaniye, Erdek ve Altınoluk'ta yelken kulüpleri tarafından yapılan faaliyetler ile il kıyı şeridinde yapılan çeşitli dalış etkinlikleri bulunmaktadır. Ayvalık sualtı zenginlikleriyle birçok dalış noktası barındırmakta ve bölgede öne çıkmaktadır. Ancak yat turizmi geliştirilmesi gereken turizm çeşidi olarak ön plana çıkmaktadır.

Balıkesir yat turizmi açısından ele alındığında Ayvalık ilçesi yat turizminde Balıkesir'in en hareketli destinasyonudur. Yat turizmi kapsamında kullanılan yerler Ayvalık Setur Marina, Sadan Yat Çekek Yeri ve gelen yatların bağlanma ve bakım onarım ihtiyacına da cevap verebilen Alibey Adası Balıkçı Barınağı'dır. Altınova Belediyesi tarafından yapılan girişimlerle başlayan 350 yat kapasiteli yat limanı projesinde 2007 yılında dolgu imar planı, 2008 yılında ise ÇED onayı alınmıştır. Yat limanı projesinde deniz dolgusu tamamlanmış ancak proje maddi yetersizlik sebebiyle ilerleyememiştir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2007 yılında Burhaniye Belediyesine devredilen Burhaniye Yat Limanı ve Balıkçı Barınağı, denizde 210, karada ise 100 adet yat bağlama kapasitesine sahiptir. Hâlihazırda yat limanında konaklayan yaklaşık 110 yat bulunmaktadır. 2010 yılı Ağustos ayında yapımı tamamlanan Bandırma Merkez Balıkçı Barınağı'nın faaliyete geçmesiyle yatların konaklayabileceği yeni bir alan açılacaktır. Erdek'te bulunan Merkez Balıkçı Barınağı balıkçı teknelerinin haricinde, yatların bağlanması amacıyla da kullanılmakta olup, barınağın yaklaşık 20 adet yat bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Erdek Ocaklar, Narlı ve İlhanlar'da bulunan Balıkçı Barınakları da yat bağlama amacıyla kullanılmaktadır. Bu barınakların ortalama yat bağlama kapasitesi 10-15 yat civarındadır. Erdek Belediyesi tarafından Yalı Mahallesi'nde kurulması planlanan yat limanına ilişkin 1/1000 ölçekli uygulama imar planları 07/01/2011 tarihinde onaylanmış olup bu süreçten sonra Belediye tarafından maddi kısıtlılık yüzünden herhangi bir işlem yapılmamıştır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Avşa Adası'nda 200 yat kapasiteli bir yat limanı projesi hazırlanmış ancak yapım işi ile ilgili



16.07.2009, 25.05.2011 ve 17.12.2013 tarihlerinde yapılan ihaleye başvuru olmaması sebebiyle ihale iptal edilmiştir. Marmara Adası Liman Başkanlığı tarafından, Marmara Adası'nın, Avşa Adası'na göre ana güzergâha daha yakın olması sebebiyle daha avantajlı olduğu belirtilmiştir. Bu doğrultuda Marmara Adası'nda yapılacak bir yat limanının; İstanbul'da yer bulamayan yatçılar tarafından tercih edebileceği ve aynı zamanda da geçiş yapan yatçıların kısa süreli ihtiyaçlarını karşılayabileceği belirtilmektedir. Tüm bu açıklamalar göz önüne alındığında Balıkesir ilinin yeni bir yat limanına ihtiyaç duyduğu, bunun önemli bir fırsat olduğu görülmektedir.

Deniz turizminin önemli alt segmentlerinden birini de kruvaziyer turizmi oluşturmaktadır. Tüm dünyada son yıllarda artış gösteren kruvaziyer gemi turizmi Akdeniz çanağında ve dolayısı ile Türkiye'de de önem kazanmaktadır. Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemileri ve bu gemilerle gelen turistlerin sayısının yıldan yıla artması ve Türkiye'den kruvaziyer turizmine ilgi gösteren kişilerin çoğalması, bu alternatif turizm alanının önümüzdeki yıllarda daha çok gelişeceğini göstermektedir. Balıkesir'de mevcut durumda kruvaziyer limanı bulunmamaktadır. Ayvalık hudut limanının kruvaziyer gemilerinin bir durak noktası olması için çeşitli çalışmalar yürütülmesi önerilmektedir.

## BÖLGEDEKİ TURİZM YATIRIMLARI VE KONAKLAMA TESİSLERİ

### TURİZMDE KONAKLAMA ALTYAPISI

TR22 Bölgesi turist sayısında ülke genelinde önde gelen bölgelerdendir. 2012 yılında belediye belgeli tesislere gelen yerli turist sayısı bakımından Balıkesir, Türkiye genelinde 2. sırada yer almaktadır. 2012 yılında turizm işletme belgeli tesislere gelen yabancı turist sayıları bakımından ise Balıkesir ülke genelinde 12. sırada yer almaktadır.

Balıkesir gelen turist sayısı bakımından Türkiye ortalamasına göre ilk 10 il içinde yer alırken geceleme ortalamalarına bakıldığında ülke ortalamasının altında kalmaktadır. Konaklama istatistiklerine göre 2013 yılında turizm işletme belgeli tesislere, Balıkesir'de % 25'i yabancı uyruklu toplam 486.000 turist gelmiştir. Aynı yıl için Türkiye genelinde ortalama konaklama süresi 3,3 gece iken Balıkesir'de 2,1 gece olarak gerçekleşmiştir. Ortalama geceleme süresi yabancı turistlerin Türkiye'de 4,4 iken Balıkesir'de 1,9 olarak ülke ortalamasının oldukça altında gerçekleşmiştir. Yerli turistlerin kalış süresinde Türkiye ortalaması 1,9 gece iken Balıkesir 2,1 gece ortalamasına sahiptir. En çok turist konakladığı ilçe ise Balıkesir'in Ayvalık ilçesidir.

Mevcut turizm tesislerinin etkinliğinin bir ölçüsü olan doluluk oranlarına bakıldığında turizm işletme belgeli tesislerde Balıkesir %40,90 ile %54,34 olan Türkiye ortalamasının gerisindedir.

**Tablo. 43**  
**Turizm İşletme Belgeli ve Yatırım Belgeli ile Belediye Belgeli Konaklama Tesisi İstatistikleri**

	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK KAPASİTESİ
İşletme Belgeli Tesis Sayısı	85	4.142	8.631
Yatırım Belgeli Tesis Sayısı	26	2.698	5.677
Belediye Belgeli Tesis Sayısı	713	20.743	49.241

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı İl Müdürlüğü

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yayınladığı konaklama istatistiklerine göre Balıkesir'de konaklayan yabancı turist sayısı 2013 yılında 137.000'e, yerli turist sayısı ise 349.000'e ve toplam 486.000'e yükselmiştir. 2010 yılında bu sayı 312.000'dir. Balıkesir'de konaklayan yabancı turistlerin toplam içindeki payı % 0,65 olmuştur. Yabancı turist sayısında kademeli bir artış vardır. Ancak 2011 yılından sonra bir gerileme olmuştur. Yerli turist içinde konaklamaları içinde pay ise 2013 yılında % 2,04 olmuştur. Geceleme sayıları itibarı ile Balıkesir'in payında sınırlı bir gerileme yaşanmaktadır. Toplam Türkiye'deki gecelemlerinin sadece % 2,16'sı Balıkesir'de yapılmaktadır.

YABANCI  
YERLİ  
TOPLAM

**Tablo. 44**  
**Balıkesir Turizm Göstergeleri Konaklayan Kişi Sayısı**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YABANCI	57	92	52	88	80	76	111	196	124	137
YERLİ	247	308	302	345	316	322	312	346	367	349
TOPLAM	304	400	354	433	396	398	423	542	491	486



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama İstatistikleri

**Tablo. 45**  
**Balıkesir Turizm Göstergeleri Geceleme Sayısı**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
YABANCI	176	213	138	204	173	179	226	377	236	245
YERLİ	547	662	657	682	633	670	623	678	785	715
TOPLAM	723	875	795	886	806	849	849	1.055	1.021	960



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama İstatistikleri

## BALIKESİR VE İKİNCİ KONUT POTANSİYELİ

Türkiye'de turizm tesislerinin yayılması için önemli engellerden biri de yazlık, yayla evi gibi konutları tek bir isim altında toplayan yazlık yani "ikinci konutlardır". Türkiye'de sayıları 1 milyonu bulan ikinci konutlar nedeniyle otellerin genişleme imkânı bulamadığı ve turizmin yayılmadığı alanlar oluşmaktadır. Üstelik kapladığı geniş alanlarla turizmin yayılmasına izin vermeyen bu yapıların kendi sahiplerine de fazla faydası dokunmadığı, ortalama konaklama sayılarının yılda 15 günün bile altında kaldığı görülmektedir. Diğer bir ifadeyle inşa edilmiş olan yüz binlerce konut, yılın çok büyük bir bölümünde atıl kalmaktadır.

Hem konutların atıl kalmadan kullanılabilmesi hem de turizmde çeşitliliği artırarak gelirin artırılabilmesi amacıyla dünyada iyi uygulama örneklerinin bulunduğu görülmektedir. İkinci konutların turizme açılması ve gün başına yapılan konaklama için ödeme yapılmasına dayanan bu sistem, ilk bakıldığında küçük meblağlardan öteye gitmeyeceği algısına rağmen çok büyük başarı örnekleri yaratmıştır. Buna en iyi örneklerden birisi Danimarka'dır.

## İKİNCİ KONUTLARIN EKONOMİK BOYUTU

Danimarka ile Türkiye'nin turizm potansiyelini kıyaslamak doğru olmamakla birlikte, Danimarka'nın sahip olamadıkları ve Türkiye'nin avantajları düşünüldüğünde ne kadar büyük bir potansiyel olduğu daha iyi anlaşılabilir. Danimarka, yıl boyunca ortalama sıcaklığın 9 °C olduğu, sıcaklığın 25 °C'yi geçen hiçbir ayın bulunmadığı, turizm sezonunun çok kısa ve üstelik yağışlı olduğu bir ülkedir. Bu dezavantajlarına rağmen Danimarka'nın turizm gelirleri, kendisinden 2,5 kat daha fazla insanın yaşadığı ve fiziken 20 kat daha büyük olan İsveç ve Norveç'in turizm gelirlerinin toplamından fazladır. Daha ilgi çekici olan, Danimarka'nın turizm gelirlerinin %50'sinin ikinci konutlarda konaklayan turistlerden kaynaklanmasıdır. Toplam konaklamaların %35'i de "deniz turizmi" amaçlı yapılmaktadır. Toplam turizm geliri 11 milyar Avro olan Danimarka, Balıkesir ilinin 3 katı büyüklüğündedir ve bu haliyle Türkiye'nin turizm gelirlerinin %40'ını elde etmektedir.

Diğer yandan Türkiye çok daha üstün bir potansiyel barındırmaktadır. Sayısı 1 milyona ulaşan ikinci konut sayısı ile Türkiye hiçbir yatırıma gerek kalmaksızın yeterli konaklama potansiyeline sahiptir. Edremit Körfezi özelinde bakıldığında; Körfez, sıcaklığı 25 °C'yi geçen 3 aya sahip olup, turizm sezonunun 2,5 kat daha uzun olduğu ve yağmursuz geçtiği iyi iklim koşullarına sahiptir. Türkiye özelinde bakıldığında, Türkiye Danimarka'dan 18 kat daha büyük ve 13 kat daha kalabalıktır, dolayısıyla çok daha üstün insan gücüne sahiptir. Avrupa'da hızla büyüyen ikinci konut turizmi, 2014'te yıllık 22 milyar Avro değerinde bir pazara ulaşmıştır. Türkiye bu pazardan çok ufak bir dilim alabilmektedir.

Turist başına bırakılan dövizde bakıldığında, elde edilen ekonomik değer ile konaklama gün sayısı doğal olarak doğru orantılıdır. TÜİK verilerine göre otellerde yapılan ortalama geceleme 5,5 gün iken, ikinci konutlarda ortalama geceleme 26 gündür ve yaklaşık 5 kat daha uzundur. İkinci konut konaklama sisteminin ekonomik değeri de yöre halkına yansıtacak şekilde sosyal kalkınmaya hizmet etmektedir. İkinci konutların 5 yıldızlı oteller gibi izole ortamlar olmaması ve ihtiyaçların marketlerden ve çevre esnafından karşılanması gerekliliği nedeniyle yöre esnafı doğrudan gelir sahibi olmaktadır. Böylece kıyı şeridinde ve kırsal alanlarda istihdam ve pazarda büyüme imkânı sağlanmaktadır. Yılın 11 ayı kullanılmayan konutların bakımlarının sağlanması bir diğer faydasıdır. Uzun konaklama süreleri nedeniyle turizm sezonunun uzaması sağlanmakta ve yerel ekonominin daha dengeli gelişimi gözetilebilmektedir. Kırsal konutların kullanıma ve ekonomiye açılmasıyla göçün engellenmesi ve bölgeler arası eşitsizliğin azaltılmasına katkı söz konusudur. Ulusal ölçekte bakıldığında, uzun konaklama süreleriyle gelen fazla

döviz sayesinde dış ticaret açığının azaltılmasına daha iyi katkı gerçekleşmekte, atıl kalmaktansa değerlendirilen konutlarla devletin daha fazla vergi geliri sağlaması söz konusu olmaktadır.

## DANİMARKA MODELİ

Danimarka modelinde sektörün ciddi gelişme kaydetmesinde devletin yaptığı düzenlemeler dikkat çekmektedir. Konutun 'ekonomiye kazandırılması kaydıyla' konutların geliştirilmesi, tadilatın geçirilmesi, eksikliklerinin giderilmesiyle ilgili harcamalarda devlet vergi istisnası uygulamakta, faiz desteği öngörülmektedir. Bireysel imkânlarla ve emlakçı sistemiyle konaklatma yerine acenteler üzerinden sistemi yürütmek teşvik edilmektedir. Acente sisteminde kiraya verilmek istenen konutlar belli kriterlere göre tıpkı oteller gibi yıldız sınıflamasına tabi tutulmakta ve konutun fiyatı bu standart metoda göre belirlenmektedir. Konutlar, acente tarafından sigorta ettirilmekte buna dayalı olarak da ev sahibi konutunu gönül rahatlığıyla kiralayabilmektedir. Evi kiralayan turiste ücreti karşılığında evlere servis yemek hizmeti ve house keeping hizmetleri de verilerek kalite yükseltilmektedir. Acente sistemi sayesinde konutlarda standardizasyon sağlanmakta, vatandaşın bürokratik süreçlerle ilgilenmeksizin evini sisteme sokabilmesi kolaylaşmakta, vergi kaybı daha kolay engellenmekte, uluslararası tanıtım ağları nedeniyle yabancı turistlerin gelişi teşvik edilebilmektedir. Konaklayan ve konaklatan için daha güvenli ve garantili sistem kurulabilmekte, yan sektörlere ekonomik katkı sağlanabilmekte, kurulan teşvik sistemine daha etkili ve kolay erişim sağlanabilmektedir. Kiracıya sunulan evlerin çeşitliliği artacağından turist memnuniyeti artmakta ve olumlu geribildirim sayesinde ülke imajının geliştirilmesine kadar birçok fayda görülmektedir.

### Edremit Körfezi'nden Erdek ve Marmara Adaları'na, Balıkesir değerlendirilmesi gereken birçok fırsata sahiptir.

- 60.000'e yaklaşan ikinci konut arzıyla hazır fiziki yapı
- İstanbul, İzmir, Bursa'ya yakınlığıyla hazır yerel turistik pazar
- Koca Seyit Havalimanı sayesinde ulusal ve uluslararası pazarlara doğrudan erişim imkânı
- Deniz, kır, yelken, scuba, termal ve sağlık turizmi ile çok çeşitli turizm olanakları
- Konutun ev sahibi tarafında kullanımının yılda sadece 9 gün olmasıyla geniş zaman olanakları
- Ulaşım olanaklarının otoyol projeleriyle gün geçtikçe cazibesinin artması

Tüm bu sebeplerle ikinci konut turizminin yatırımcılar tarafından değerlendirilmesi gereken bir sistem olduğu özellikle gayrimenkul alanında faaliyet gösteren firmaların sektör tecrübeleri nedeniyle bu fırsatı değerlendirmeleri gerektiği düşünülmektedir.

## BALIKESİR İKİNCİ KONUT TURİZM POTANSİYELİ HESAPLAMASI

Hesaplamalar Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasına aittir

- Balıkesir'deki yaklaşık ikinci konut sayısı: 60.000
- Yıllık ortalama kiralanacak gün beklentisi: Yaklaşık 100 gün
- Toplam kiralanacak gün x konut sayısı: 60.000 \* 100 = 6.000.000
- Ortalama konaklama süresi: 10 gün
- Toplam rezervasyon sayısı: 6.000.000 / 10 = 600.000
- Ortalama grup büyüklüğü: 5 kişi
- Yıllık ziyaret edecek kişi sayısı: 600.000 \* 5 = 3.000.000

## KONUT KİRALAMA SİSTEMİNİN İKTİSADİ BOYUTU

Hesaplamalar Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasına aittir

- Günlük kiralama bedeli: Tahmini 150 TL
- Kira geliri: 6.000.000 \* 150 = 900.000.000 TL
- Kiralama vergi geliri: 900.000.000 \* 0,8 = 72.000.000 TL
- Günlük kişisel harcama: Yaklaşık 698 Dolar (Yabancı turist ortalama değerleri dikkate alınmıştır)
- Toplam kişisel harcama: 698 \* 3.000.000 ≈ 2.000.000.000 Dolar = 5.4 milyar TL (Kur, 1 Dolar = 2,6 TL)
- Harcamalar vergi geliri: 5.400.000.000 TL \* 0,18 ≈ 1.000.000.000 TL

## 4.4 ENERJİ SEKTÖRÜ

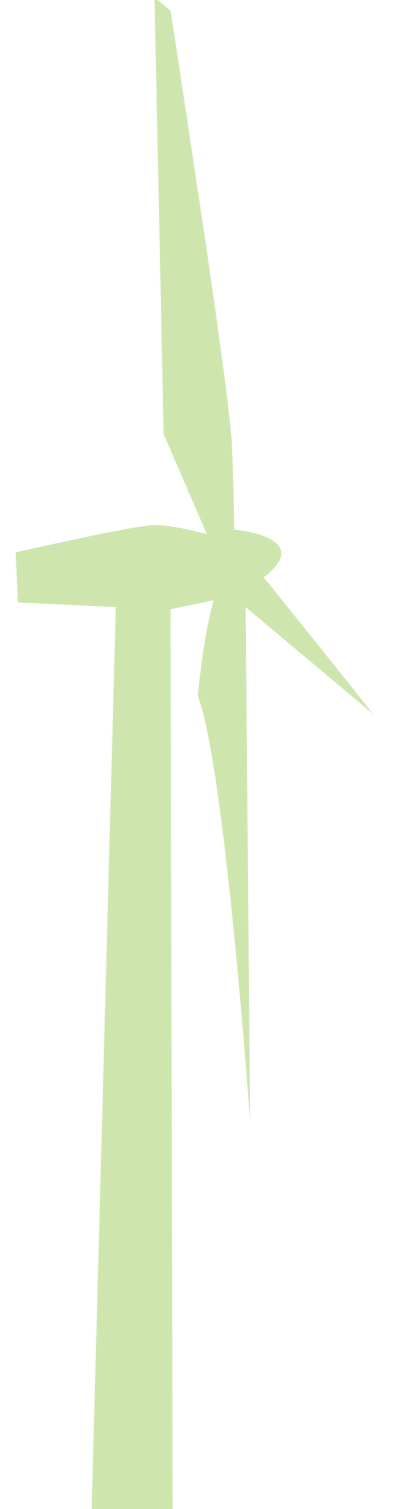
Hesaplamalar Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır

Günümüzde kişi başına tüketilen enerji, refahın önemli göstergelerinden biridir. Üretim ve toplumsal gereksinimlerin artışıyla dünyada enerji tüketimi hızla artmaktadır. Ülkemizde 1970 yılında yaklaşık 19 milyon ton eşdeğer petrol (TEP) olan enerji tüketimi olağandışı bazı yıllar dışında düzenli bir şekilde artış göstermiştir. Enerji tüketimi 2006 yılında yaklaşık 98 milyon TEP'e 2012'de 126 milyon TEP'in üstüne çıkmıştır.<sup>4</sup> Türkiye'de 2012 yılında yaklaşık 99 milyon TEP enerji ithalatı gerçekleştirilmiş, enerji ithalatına toplam ithalatın % 25,4'ü olan 60,1 milyar Dolar ödenmiştir.<sup>5</sup> Enerji ihtiyacının yaklaşık % 78,5'ini ithalat ile karşılayan Türkiye enerjide dışa bağımlı durumdadır. Bu bağımlılık başta cari açık ve enerji arz güvenliği olmak üzere birtakım ekonomik ve stratejik olumsuzlukları beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla yerli enerji üretimi ülke açısından en kritik konular arasında yer almaktadır.

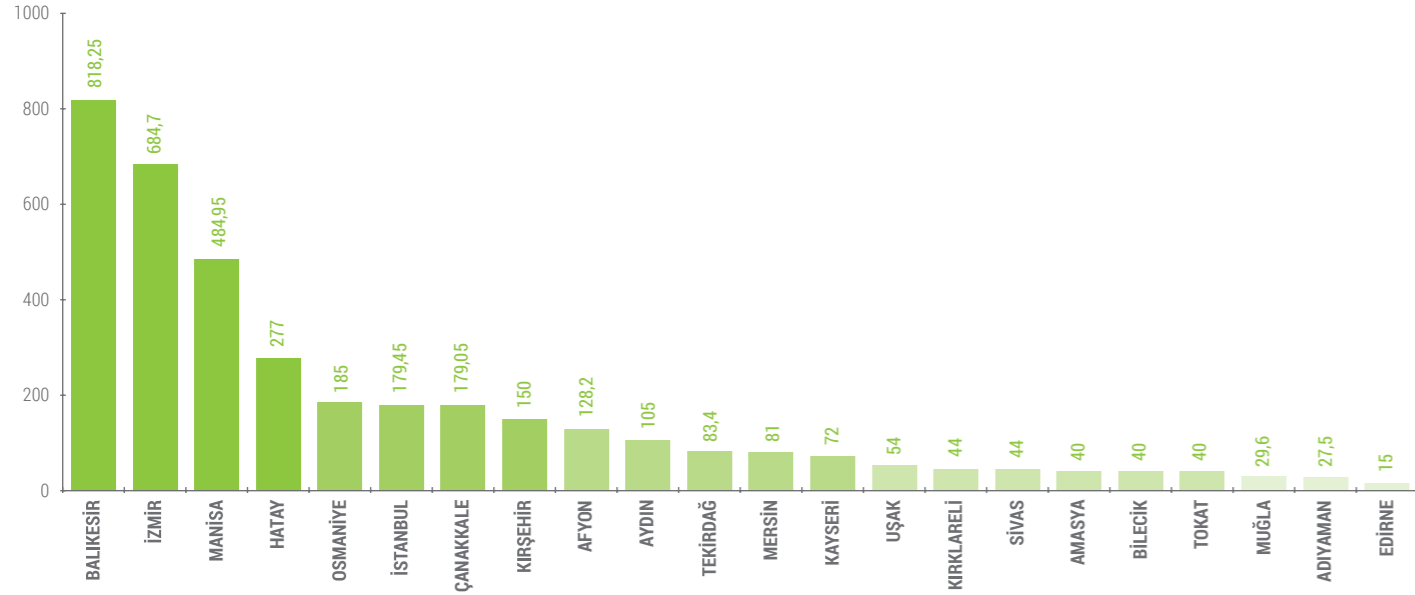
Türkiye'de 2013 yılında üretilen 240.154 GWh elektriğin % 43,8'i doğalgaz, % 26,6'sı kömür, % 24,7'si hidrolik, % 4,2'si yenilenebilir, % 0,7'si sıvı yakıt kaynaklarından üretilmiştir.<sup>6</sup> Elektrik üretimi için kullanılan doğalgazın ve kömürün büyük bir kısmı ithal kaynaklardan oluşmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'de yerli enerji üretimine sadece hidrolik ve yenilenebilir kaynakların katkı sağladığı görülmektedir. Enerji arz güvenliği ve kaynak çeşitliliğini sağlamak için çevresel olumsuz etkileri de en alt düzeyde olan yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Yerli enerji kaynaklarının büyük öneme sahip olduğu bir ortamda, Balıkesir ülke açısından önemli bir konumdadır. Ocak 2015 verilerine göre; Türkiye'de 3.762,10 MWh olan rüzgar enerjisi kurulu gücünün 818,25 MWh ile % 21,75'ini bulduran Balıkesir rüzgar enerjisi üretimi alanında Türkiye'nin lideridir.<sup>7</sup>

Türkiye inşa halindeki 1.210,20 MWh'lik ve lisansı alınıp inşasına başlanmayan 4.720,05 MWh'lik 2019 yılına kadar tamamlanması beklenen toplam 5.930,25 MWh'lik enerji santralleri ile Avrupa'nın en büyük rüzgar enerjisi pazarı konumundadır. Marmara ve Ege Bölgeleri'nin kesişim noktasında ve rüzgar enerjisi yatırımlarının merkezinde yer alan yer alan Balıkesir ekonomik ve coğrafi hinterlandı ile birlikte Türkiye'de rüzgar enerjisi pazarının odak noktasında yer almaya devam edecektir. Lisanssız elektrik üretimi çalışmalarının 2008 yılında başlaması ile birlikte bölgede bu alanda faaliyet gösteren işletmelerin sayısı da artmıştır. 2013 yılı Ekim ayında lisanssız elektrik üretimine ilişkin ikincil mevzuatın da düzenlenmesi sonucunda, yakın dönemde lisanssız elektrik üretimi pazarının daha da canlanması ve Balıkesir'in bu pazardan da en yüksek payı alması beklenmektedir. Bu sebeplerle, Balıkesir başta rüzgar türbini ve parçaları üretimi konusunda faaliyet gösterenler olmak üzere, rüzgar enerjisi sektörü değer zincirinde yer alan bakım-onarım, inşaat, lojistik, eğitim vb. alanlarda faaliyet gösteren işletmeler için önemli fırsatlar sunmaktadır.



**Grafik. 5**  
**İşletmede Olan Rüzgâr Enerji Santrallerinin Kurulu Güç Bakımından İllere Göre Dağılımı**



Kaynak: TÜREB, İstatistik Raporu, Ocak 2015

Türkiye’de yoğun bir şekilde gerçekleştirilen tarım ve hayvancılık faaliyetlerinden kaynaklanan büyükbaş, küçükbaş ve kanatlı hayvan gübrelere, bitkilerin, diğer organik atıkların ve gıda sanayi atıklarının biyogaz tesislerinde işlenerek ülkenin toplam elektrik üretiminin % 5,9-11,6 arasındaki enerji ihtiyacını karşılayabileceği öngörülmektedir. Balıkesir yüksek tarım ve hayvancılık birikimi ile ülkenin en önemli biyogaz/biyokütle üretim merkezi olmaya adaydır. Gönen’de 3,62 MWh kapasiteli bir biyogaz/biyokütle enerji santrali faaliyete geçmiştir. Bandırma Edincik’te 2,16 MWh kapasiteli bir diğer biyogaz/biyokütle enerji santralinin inşaat çalışmaları ise devam etmektedir. Bunların yanı sıra çeşitli işletmeler, yerel yönetimler, birlikler vb. kurumlar tarafından Balıkesir’de büyük, orta ve küçük ölçekli biyokütle santrallerin kurulmasına yönelik çalışmalara devam edilmektedir.

Güney Marmara Kalkınma Ajansı’nın 2015 yılı içinde yapmış olduğu çalışmaya göre, sadece hayvancılık atıkları değerlendirerek, Balıkesir’de 31 farklı odak noktada 74,33 MWh biyokütle enerji üretim potansiyeli olduğu tespit edilmiştir. Çalışmaya, çöp ile bitkisel ve kentsel atıklar dahil edildiğinde Balıkesir’in kaynak enflasyonuna sebebiyet vermeksizin yaklaşık 200 MWh biyokütle enerjisi üretebileceği tahmin edilmektedir. Bu çalışmaya göre, hayvancılık atıklarından sağlanacak biyokütle enerjisi üretimi ilin geneline yayılmakla birlikte merkezden kuzeye doğru olan bir hatta yoğunlaşma olduğu görülmektedir.

Jeotermal kaynaklar Balıkesir’in geneline yayılmıştır. Gönen, Bigadiç ve Sındırgı’da jeotermal ile konut ısıtılması çalışmaları yürütülmekte olup Balıkesir’de 65.000, konutun, jeotermal enerji ile ısıtılabilirliği öngörülmektedir.<sup>8</sup> Ayrıca jeotermal kaynaklardan, seracılık ve turizmde de faydalanılmaktadır.

<sup>4</sup> Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Birincil Enerji Kaynakları Tüketimi 1970 – 2006, Genel Enerji Dengesi 2007 - 2012

<sup>5</sup> TÜİK, Standart Uluslararası Ticaret Sınıflamasına Göre İthalat, 1996 - 2013

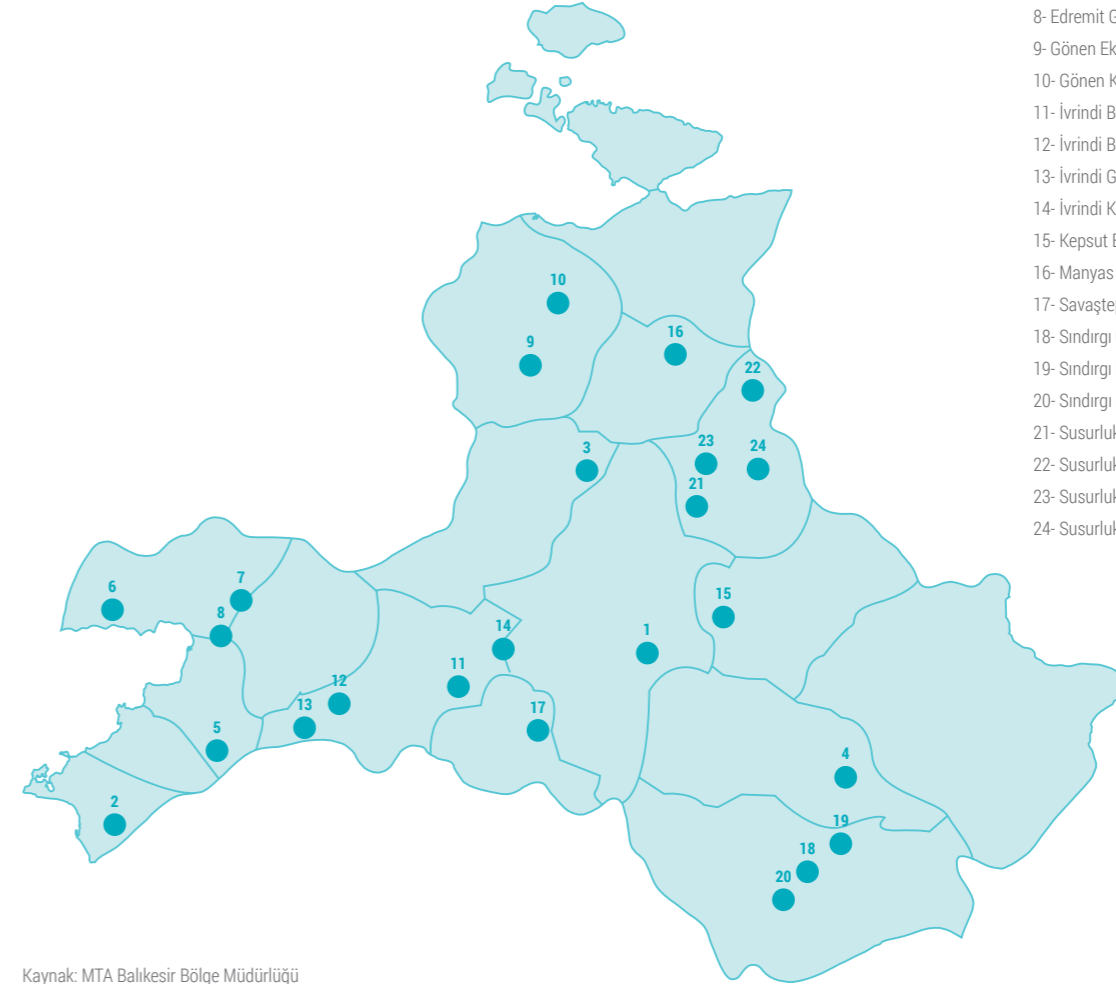
<sup>6</sup> Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Genel Enerji Dengesi 2012

<sup>7</sup> Türkiye Rüzgar Enerjisi Birliği, Türkiye Rüzgar Enerjisi İstatistik Raporu, Ocak 2015

<sup>8</sup> EİE, 2013.

<sup>9</sup> EPDK, 24/05/2012 tarih ve 3842 sayılı karar

**Harita. 5**  
**Balıkesir’de Yer Alan Jeotermal Kaynaklar**



Kaynak: MTA Balıkesir Bölge Müdürlüğü

- 1- Merkez Pamukçu Kaplıcası
- 2- Ayalık Ilıca (Türközü)
- 3- Balya Dağ Ilıcası
- 4- Bigadiç Hisarköy Kaplıcası
- 5- Burhaniye Karaağaç Uyuş Kaplıcası
- 6- Edremit Bostancı Ilıcası
- 7- Edremit Derman Kaplıcası
- 8- Edremit Güre Kaplıcası
- 9- Gönen Eksidere Kaplıcası
- 10- Gönen Kaplıcası
- 11- İvrindi Bozören Ilıcası
- 12- İvrindi Büyük Yenice Kaplıcası
- 13- İvrindi Gümeli Kaplıcası
- 14- İvrindi Kirazköy Ilıcası
- 15- Kepsut Eşeler Kaplıcası
- 16- Manyas Kızıkköy Ilıcası
- 17- Savaştepe Kirazköy Dağ Ilıcası
- 18- Sındırgı Çatak Mevkii Ilıcası
- 19- Sındırgı Emendere Kaplıcası
- 20- Sındırgı Hisaralan Kaplıcası
- 21- Susurluk Gökçedere Ilıcası
- 22- Susurluk Kepekler Ilıcası
- 23- Susurluk Ömerköy Ilıcası
- 24- Susurluk Yıldız Kaplıcası

Türkiye’de yatay yüzeye gelen yıllık toplam güneş radyasyonu alt sınır değerini (1.620 kWh/m<sup>2</sup>-yıl) sağlamayan lisans başvuruları kabul edilmemektedir.<sup>9</sup> Bu durum pratikte güneş enerjisi lisans başvurularının sadece güney bölgelerde yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Dolayısıyla, yılda ortalama 2.430 saat güneşlenme süresi ile güneş enerjisi üretiminde önde gelen Almanya ortalamasının bir buçuk katından fazla güneş alan bölgemiz uygulamada lisans alınabilecek bölgeler listesinin dışında kalmıştır. Ülke çapında güneş enerjisinden daha fazla faydalanılabilmesi için piyasa aktörlerinin yatırım yeri tercihiyle ilişkin mevzuatın iyileştirilmesi beklenmektedir.

Yenilenebilir kaynaklar dışındaki enerji üretim tesislerine bakıldığında, Bölgede doğalgaz, katı ve sıvı yakıt tüketen çevrim santrallerinin kurulu gücünün 968 MWh olduğu görülmektedir. Bu santraller arasında 930 MWh’lik kurulu gücü ile Bandırma’da bulunan Enerjisa A.Ş. öne çıkmaktadır. Gönen ve Sındırgı’da toplam 15,2 MWh kurulu güce sahip iki hidroelektrik santrali vardır.



#### 4.5 SANAYİ SEKTÖRÜNÜN YAPISI VE YATIRIM OLANAKLARI

Bu bölüm Balıkesir Büyükşehir Belediyesi çalışmasından alınmıştır.

Ülkemizde sanayinin yoğunlaştığı coğrafi bölge Marmara Bölgesi'dir. Ülke genelinde sanayi işletmelerinin %71'i başta İstanbul olmak üzere 12 ilde yoğunlaşmıştır. Balıkesir, Marmara Bölgesi sınırları içinde yer almasına karşın henüz diğer iller kadar bir gelişme yakalayamamıştır. Diğer illerin doygunluk seviyesine ulaşması nedeniyle bu yönüyle Balıkesir, sanayinin yeni odağı olmaya adaydır.

Balıkesir ili, sanayinin geliştiği büyük kentlere olan coğrafi yakınlığı, lojistik bağlantıların güçlendirilmesine yönelik altyapı yatırımlarının öngörülmesi, doğal kaynaklarının zenginliği ve çevresindeki büyük merkezlerin yanı sıra yeni alternatifler arayan sanayinin yerleşmek isteyeceği bir bölgedir.

Balıkesir'in yakın çevresinde yer alan gelişmiş illerin sanayi yapısına bakıldığında sanayi için bir doygunluk olduğu, yeni yatırımlar bir yana mevcut yatırımların genişlemesi için bile yatırım arazisi bulunamaması söz konusudur. Bu kapsamda sanayinin taşınması için Balıkesir ili rezerv alan niteliğinde görülmektedir. Bunun en önemli belirleyicileri olarak geliştirilebilecek **ulaşım bağlantıları, entegre ulaşım sistemlerinin geliştirilebilir niteliği, deniz ulaşım bağlantıları, ithalat ve ihracat altyapısının geliştirilebilir olması, iç ve dış pazarlara kolay erişilebilirlik, hammadde vb.** konuları gösterilebilir.

İstanbul sanayisinin bölgemize taşınması hususunda göz önünde bulundurulması önem arz eden diğer bir unsur ise ulaşım ve lojistik yapısıdır. Bölge; İstanbul, Bursa ve İzmir gibi üç büyük sanayi merkezine yakın olmasının sağladığı avantaj ile birlikte **Gebze-Orhangazi-İzmir ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu** projelerinin tamamlanması ulaşım ve lojistik anlamında bölgeye önemli bir güç katacaktır. Bandırma'daki limanlar, bölgenin dış dünya ile bağlantısının kurulmasında önemli bir yere sahip olmasının yanı sıra bölgenin İstanbul-İzmir arası karayolu ve Ankara-İzmir arası demiryolu ulaşımında transit merkezi olması da sanayinin dinamizmini artıracak bir diğer unsurdur. Bandırma, TCDD ve BAGFAŞ limanları ile demiryolu bağlantısının sağladığı avantaj ve büyük ölçekli sanayi tesisleriyle bölgenin sanayi merkezi durumundadır.

Balıkesir'de yer alan ve yer alacak sektörel gelişim yaklaşımları incelendiğinde; enerji, gıda, maden, turizm, sanayi gibi yatırımlar için ulusal ve uluslararası yatırımlarda, bölge rezerv ve öncelikli yatırım bölgesi niteliğinde görülmektedir.

Bu kapsamda yatırımların doğru yönlendirilmesi açısından sektörel gelişim aksları belirlenmiş olup bunlar;

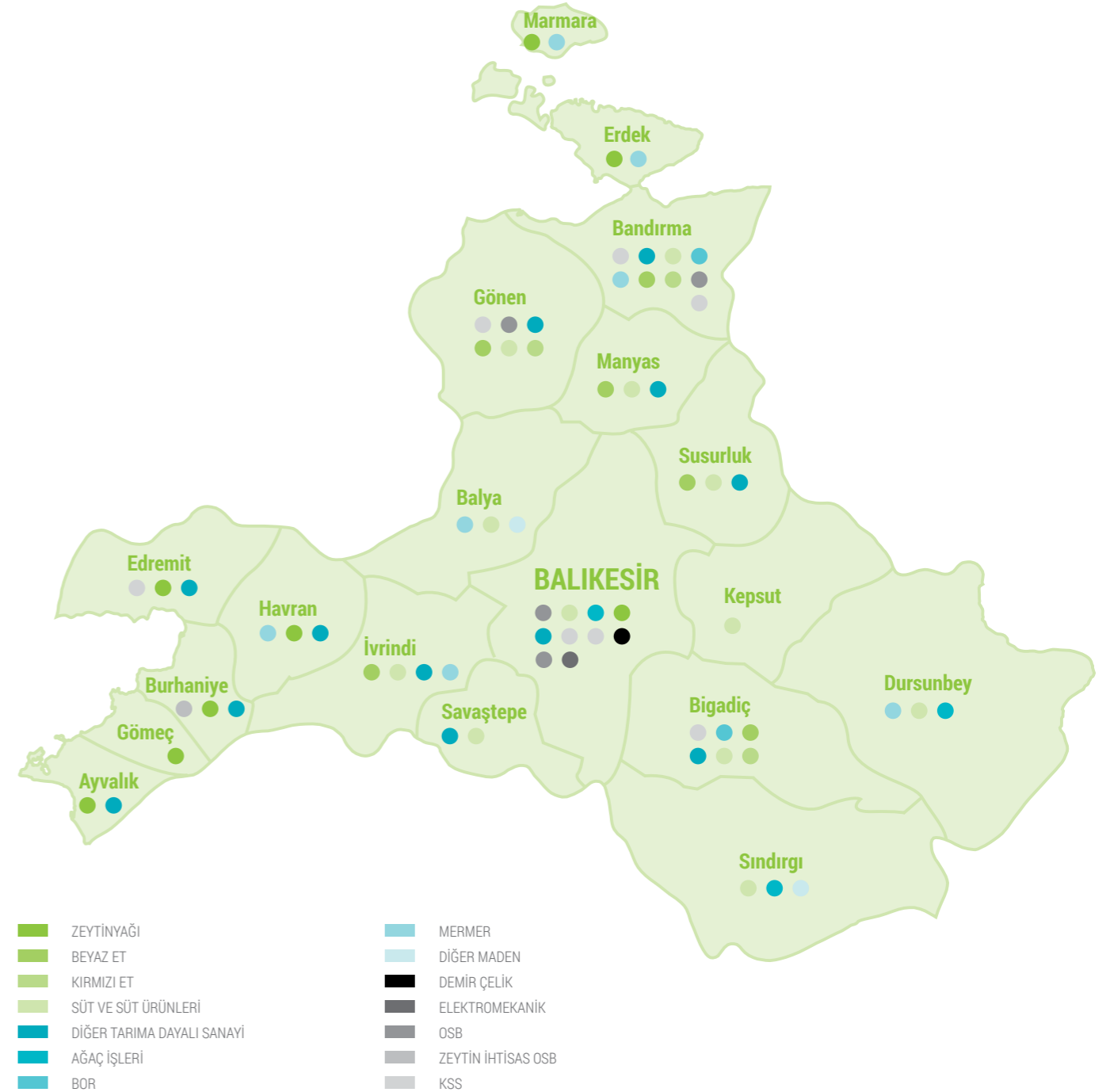
- Tarımsal Sanayi Öncelikli Olmak Üzere Balıkesir - Susurluk Sanayi Gelişim Aksı,
- Bandırma - Biga Sanayi Gelişim Aksıdır.

Diğer taraftan Balıkesir birçok korunması gereken alanı bulundurmakta olup, bu yönü ile yatırımların doğru ve uygun alanlarda toplulaştırılmış alanlara yani Organize Sanayi Bölgelerine (OSB) yönlendirilmesi gerekmektedir. Organize Sanayi Bölgeleri, sanayinin belirli bir program çerçevesinde bir arada üretim yapmasına olanak sağlanacak şekilde örgütlenme, kentleşme, altyapı, atık tesisleri ve sanayileşme ilişkilerini düzenleyen merkezlerdir. OSB'lerin sağladığı bürokratik süreç ve maliyet avantajları yatırımcılar açısından bu merkezlerin öncelikli alanlar olarak dikkate alınması gerektiğini göstermektedir.

2012 yılı sanayi siciline kayıtlı sanayi işletme sayıları incelendiğinde, Balıkesir'in Marmara Bölgesi'ndeki İstanbul, Bursa, Kocaeli ve Tekirdağ'ın ardından beşinci sırada geldiği görülmektedir.

Balıkesir'de sanayinin en çok Merkez, Bandırma ve Gönen ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bölgedeki sanayi işletmelerinin çoğu KOBİ statüsündedir.

**Harita. 6**  
**Balıkesir'de Sanayi ve Madencilik Faaliyetleri**



Balıkesir, başta zeytin - zeytinyağı, süt ve süt ürünleri ve kanatlı sektörü olmak üzere gıda sanayiinde ülkenin önde gelen bölgelerindedir.

Balıkesir, doğal taş ve madencilik sektöründe de ülkede ön plana çıkmaktadır. Bu sektörde genel olarak madenler işlenerek katma değeri yüksek ürüne dönüştürülmeden ara mamul olarak satılmaktadır. Sektörün bölgesel katma değerinin artırılması ve yaratıcı endüstrilerin geliştirilmesi için doğal taş ve madenlerin işlenerek nihai ürün halinde satılması gerekmektedir. Bu nedenle bu alan yatırıma açık bir alan niteliğindedir.

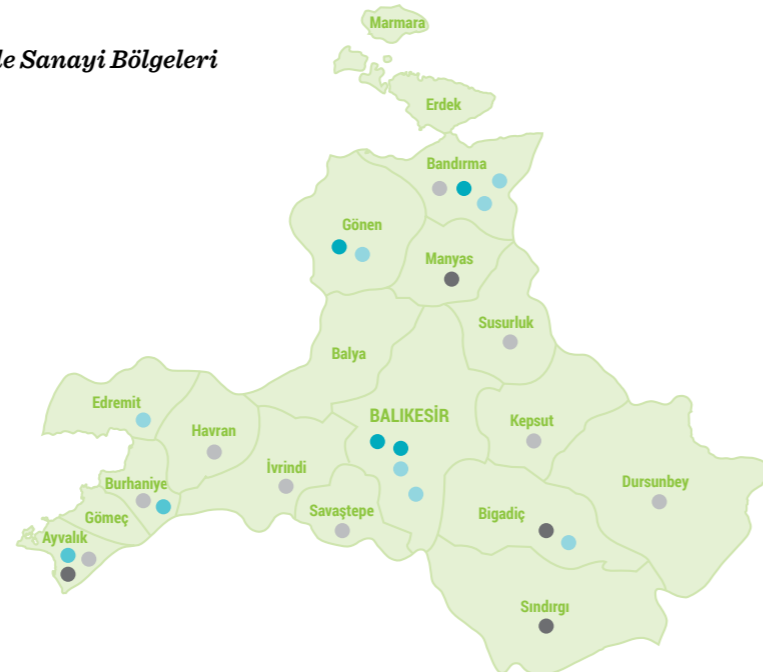
Bölge OSB'lerinde ağırlıklı olarak emek yoğun sektörler faaliyette bulunmaktadır. Bölge bilgi yoğun sanayi sektörlerinde bugüne kadar yeterince yol kat edememiştir. Bu bağlamda il, rekabetçi avantaja sahip olabileceği ileri teknoloji sektörlerde uzmanlaşma açısından bir fırsatı barındırmaktadır. Bu sektörlerin başında 2023 yılına kadar ülkede 40 Milyar Avro katma değer yaratması beklenen yenilenebilir enerji teknolojisi sektörü gelmektedir. Yaşlanan nüfus ve buna bağlı olarak artan sağlık sorunları sebebiyle hızla gelişmesi beklenen medikal elektronik sanayii ve ilaç sektörü de Balıkesir işletmeleri için büyük fırsatlar sunmaktadır.

Balıkesir'de yer alan yabancı sermayeli yatırımlar çoğunlukla madencilik, enerji ve gıda sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Bölgedeki yabancı sermayeli sanayi işletmelerinin hemen hemen hepsinin Avrupa menşeli olduğu görülmektedir. Bununla beraber 2013 yılında Çin menşeli büyük bir firma Balıkesir 1. OSB'de yapacağı tekstil yatırımı için anlaşma imzalamıştır. Bu yatırım ile bölgede 1.500 kişiye istihdam olanağının sağlanması planlanmaktadır.

Ekonomi Bakanlığı'nca 2012 yılında yayımlanan teşvik sistemi mevzuatı gereği Balıkesir 3. bölgede yer almaktadır. İlde yapılacak yatırımlarda geçerli olan gelir vergisi stopaj desteği, sigorta primi desteği, vergi istisnası, vergi muafiyeti, yatırım yeri tahsis ve faiz desteği yatırımların artırılmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Teşvik sistemi kapsamında yatırımlar organize sanayi bölgesinde gerçekleşmesi halinde bir alt bölge desteğinden yararlanılabilecektir.

Balıkesir'de 2.178 iş yeri kapasitesiyle 7 adet faaliyet gösteren Küçük Sanayi Sitesi (KSS) bulunmaktadır ve KSS'lerin ortalama doluluk oranı %91'dir.

**Harita. 7**  
**Balıkesir'de Sanayi Bölgeleri**



■	PLANLANAN OSB
■	PLANLANAN GIDA İHTİSAS OSB
■	PLANLANAN ORGANİZE TARIM VE HAYVANCILIK
■	PLANLANAN KSS
■	MEVCUT OSB
■	MEVCUT ZEYTİN İHTİSAS OSB
■	MEVCUT KSS

## BALIKESİR 1. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Balıkesir 1. Organize Sanayi Bölgesi, Balıkesir'in Merkez ilçesinde Savaştepe yolu 7. km'de bulunmakta olup, 1976 yılında kurulmuştur.

Balıkesir 1. OSB Karayolu ulaşımında büyük avantaja sahip olup İzmir-Bursa Karayolu'na uzaklığı 6 km'dir. OSB'nin en yakın liman olan Bandırma Limanı'na uzaklığı 111 km'dir. OSB'ye 500 m uzaklıkta bulunan Gökköy Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesiyle, OSB demiryolu taşımacılığında önemli bir avantaja sahip olmuştur. Balıkesir'in en büyük OSB'si olan 1. OSB bünyesinde 89 firma faaliyet göstermektedir.

Balıkesir 1. OSB genişleme çalışması için dosya hazırlık sürecindedir. Genişleme için Nisan 2015 ayı içinde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na başvuru yapılacaktır. OSB mevcut 570 ha olan alanını genişleme çalışması ile 3.126 ha alana çıkarmayı planlamaktadır.

**Tablo. 46**  
**Balıkesir 1. OSB İmar Bilgileri**

OSB BÜYÜKLÜĞÜ	560 hektar
TAKS (TOPLAM İNŞAAT ALANI)	% 70
KAKS (İNŞAAT OTURUM ALANI)	% 70
TOPLAM SANAYİ ALANI	3.757.172 m <sup>2</sup>
TOPLAM SANAYİ PARSEL SAYISI	144
TAHSİS EDİLEN SANAYİ ALANI	3.474.034,81 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLEN SANAYİ PARSEL SAYISI	134
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ ALANI	267.213,71 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ PARSEL SAYISI	10
İNŞAATI TAMAMLANAN SANAYİ PARSEL SAYISI	2,385,072.51 m <sup>2</sup>
ÜRETİMDE FİRMA SAYISI	91
İNŞAAT AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	29
PROJE AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	14
KAPALI FİRMA SAYISI	-
YABANCI SERMAYELİ FİRMA SAYISI	4
OSB'DE ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI	6.500
EN DÜŞÜK ARSA SATIŞ BEDELİ	960.000 TL (90 TL/m <sup>2</sup> )
EN YÜKSEK ARSA SATIŞ BEDELİ	4.815.000 TL (90 TL/m <sup>2</sup> )
ORTALAMA ARSA SATIŞ BEDELİ	2.550.000 TL (90 TL/m <sup>2</sup> )

## BALIKESİR 2. ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Balıkesir'in Merkez ilçesinde Savaştepe yolu 10. km'de bulunan Balıkesir 2. Organize Sanayi Bölgesi, 1997 yılında kurulmuştur. İlk kurulduğunda Haddeciler İhtisas OSB'si olan 2. OSB, günümüzde karma OSB olarak faaliyet göstermektedir. Havalimanın 10 km, Bandırma limanının 120 km, en yakın karayolun 10 km mesafedir. OSB'nin bünyesinde 14 firma faaliyettedir.

**Tablo. 47**  
**Balıkesir 2. OSB İmar Bilgileri**

OSB BÜYÜKLÜĞÜ	134 hektar
TAKS (TOPLAM İNŞAAT ALANI)	-
KAKS (İNŞAAT OTURUM ALANI)	%50
TOPLAM SANAYİ ALANI	378.000 m <sup>2</sup>
TOPLAM SANAYİ PARSEL SAYISI	66
TAHSİS EDİLEN SANAYİ ALANI	190.000 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLEN SANAYİ PARSEL SAYISI	41
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ ALANI	188.000 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ PARSEL SAYISI	25
İNŞAATI TAMAMLANAN SANAYİ PARSEL SAYISI	27
ÜRETİMDE FİRMA SAYISI	14
İNŞAAT AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	4
PROJE AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	10
KAPALI FİRMA SAYISI	YOK
YABANCI SERMAYELİ FİRMA SAYISI	YOK
OSB'DE ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI	5
EN DÜŞÜK ARSA SATIŞ BEDELİ	32 TL/m <sup>2</sup>
EN YÜKSEK ARSA SATIŞ BEDELİ	32 TL/m <sup>2</sup>
ORTALAMA ARSA SATIŞ BEDELİ	32 TL/m <sup>2</sup>

## BANDIRMA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Bandırma OSB 1997 yılında Balıkesir'in Bandırma-Gönen Karayolu üzerinde Buğdaylı Köyü, Taştepe Mevkii'nde kurulmuştur. Faaliyet gösteren 49 firma bulunmaktadır.

Bandırma OSB'de faaliyet gösteren firmalar makine ve teçhizat üretimi ile gıda işleme sektörlerinde yoğunlaşmıştır. Bunları kimyasal ürünler, orman ve ağaç ürünleri ile demir-çelik üreten firmalar takip etmektedir. Ayrıca atık madeni yağların geri dönüşümünü gerçekleştiren bir adet geri dönüşüm firması OSB'de faaliyet göstermektedir. En yakın karayoluna 30 km, Bandırma limanına 30 km ve Balıkesir havalimanına 120 km mesafededir.

OSB'ye en yakın ilçe merkezi Gönen'dir. Bandırma OSB, Bandırma Limanı ve Demiryolu ağına 30 km mesafede olup, bölgenin lojistik ve ulaşım açısından en avantajlı konumda olan OSB'lerinden biridir. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilen Bandırma Limanı 24 saat kesintisiz çalışmaktadır. Batı Anadolu Lojistik Organizasyonlar (BALO) projesinin tamamlanmasıyla Bandırma, özellikle Avrupa ile olan dış ticarete raylı taşımacılık sayesinde son derece avantajlı duruma gelecektir.

**Tablo. 48**  
**Bandırma OSB İmar Bilgileri**

OSB BÜYÜKLÜĞÜ	150 hektar
TAKS (TOPLAM İNŞAAT ALANI)	%50
KAKS (İNŞAAT OTURUM ALANI)	%50
TOPLAM SANAYİ ALANI	105 hektar
TOPLAM SANAYİ PARSEL SAYISI	52
TAHSİS EDİLEN SANAYİ ALANI	103 hektar
TAHSİS EDİLEN SANAYİ PARSEL SAYISI	51
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ ALANI	1
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ PARSEL SAYISI	21 dönüm
İNŞAATI TAMAMLANAN SANAYİ PARSEL SAYISI	32
ÜRETİMDE FİRMA SAYISI	32
İNŞAAT AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	18
PROJE AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	2
KAPALI FİRMA SAYISI	-
YABANCI SERMAYELİ FİRMA SAYISI	4
OSB'DE ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI	800
EN DÜŞÜK ARSA SATIŞ BEDELİ	6 \$
EN YÜKSEK ARSA SATIŞ BEDELİ	70 TL
ORTALAMA ARSA SATIŞ BEDELİ	70 TL

**Tablo. 49**  
**Gönen Deri İhtisas OSB İmar Bilgileri**

OSB BÜYÜKLÜĞÜ	150 hektar
TAKS (TOPLAM İNŞAAT ALANI)	Minimum %25
KAKS (İNŞAAT OTURUM ALANI)	Emsal %50
TOPLAM SANAYİ ALANI	698.835,49 m <sup>2</sup>
TOPLAM SANAYİ PARSEL SAYISI	55
TAHSİS EDİLEN SANAYİ ALANI	437.902,37 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLEN SANAYİ PARSEL SAYISI	33
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ ALANI	260.933,12 m <sup>2</sup>
TAHSİS EDİLECEK SANAYİ PARSEL SAYISI	22
İNŞAATI TAMAMLANAN SANAYİ PARSEL SAYISI	-
ÜRETİMDE FİRMA SAYISI	-
İNŞAAT AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	-
PROJE AŞAMASINDA FİRMA SAYISI	-
KAPALI FİRMA SAYISI	-
YABANCI SERMAYELİ FİRMA SAYISI	-
OSB'DE ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI	9
EN DÜŞÜK ARSA SATIŞ BEDELİ	24 \$ (Geçici Bedel)
EN YÜKSEK ARSA SATIŞ BEDELİ	24 \$ (Geçici Bedel)
ORTALAMA ARSA SATIŞ BEDELİ	24 \$ (Geçici Bedel)

Bandırma OSB'de parsellerin tamamı tahsis edildiği için 2012 yılında başlatılan 2. Etap genişleme çalışmalarında, alan mera vasfında çıkarılmış olup sondaj çalışmaları bitmiş ve son aşamaya gelinmiştir. 205 hektarlık bir alan ilave olacak ve toplam büyüklük 355 hektara çıkmış olacaktır.

## GÖNEN DERİ İHTİSAS OSB

Balıkesir Gönen'de bulunan Deri İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, 1994 yılında kurulmuştur. Gönen-Bandırma karayoluna bitişik halde bulunan OSB, en yakın liman olan Bandırma limanına 25 km uzaklıktadır. Bünyesinde faal durumda firma bulunmayan OSB, 150 hektar büyüklüktedir.

Gönen OSB, Deri İhtisas Organize Sanayi Bölgesi iken Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının 04.03.2015 tarihli olur yazısı ile Gönen Deri İhtisas ve Karma OSB olarak statü onayı gerçekleşmiştir.

## BURHANIYE ZEYTİN İHTİSAS OSB

Burhaniye Zeytin ve Zeytin Ürünleri İşleme İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin resmi olarak kuruluşu 2010 yılında Burhaniye Belediyesi ve özel sektörün ortak inisiyatifiyle gerçekleşmiş olup Şarköy Kabağaç mevkiinde 44 ha alanda kurulacaktır.

OSB'nin yer itibarıyla havalimanına yalnızca 7 Km uzaklıkta olması, 2017 yılında tamamlanacak Dikili limanına 70 km uzaklıkta olması ve Çevre Düzeni Planında da yer alan elektrikli sistemle çalışacak olan hafif raylı sistem olan 'Körfezray projesi OSB'yi cazip kılan faktörlerdendir.

Mevcut durumda imar planları yapılmış ve onaylanmıştır. Ancak kamulaştırma aşaması halen devam etmektedir. Alt yapı projeleri ihale edilmiş durumdadır. Yaklaşık 30 firmanın yer alacağı OSB'nin 2 yıl içinde kullanıma hazır hale geleceği tahmin edilmektedir.

OSB' de yer alacak firmalar arasında zeytin ve zeytinyağı üreticileri olacağı gibi bu sektörlere yan ürün üreten ambalaj üreticileri gibi firmalar da olacaktır.

## AYVALIK GIDA VE GIDA İŞLEMELERİ İHTİSAS OSB PROJESİ

Ayvalık ve civarında 2,5 aylık bir turizm sezonu dışında çok büyük bir iş alanı bulunmamaktadır. Bölgede tarım alanları oldukça geniş ve üretim miktarı özellikle zeytin anlamında çokken bunları işleyebilecek, katma değer yaratabilecek tarıma dayalı sanayi tesislerinin kurulabileceği uygun bir alan bulunmamaktadır.

Altınova Mahallesi'nde 561.000 m<sup>2</sup>'lik alanda kurulması planlanan Ayvalık Gıda ve Gıda İşlemeleri İhtisas Organize Sanayi Bölgesi ilk etapta 2.500 kişinin istihdam edilebileceği bir alan niteliğinde olacak. Mevcut durumda proje yürütücüsü Ayvalık Belediye'sidir.

## 4.6 GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ

Balıkesir gayrimenkul sektörüne ilişkin değerlendirme ve öngörüler iki başlık altında yapılmaktadır. Bunlar konut sektörüne ilişkin mevcut değerlendirmeler ile ticari gayrimenkul sektörüne ilişkin değerlendirmelerdir.

### 4.6.1 KONUT SEKTÖRÜ DEĞERLENDİRME VE ÖNGÖRÜLER

#### 4.6.1.1 KONUT ÜRETİMİ

Balıkesir ilinde konut üretimi için alınan konut yapı ruhsatları ve yapı kullanım izinleri verileri sunulmakta ve değerlendirilmektedir. Balıkesir'de alınan konut yapı ruhsat sayısı kademeli bir artış eğilimi içindedir. Alınan konut yapı

ruhsatları sayısı 2009 yılında itibaren önemli ölçüde artmaya başlamıştır. Balıkesir'de son üç yıldır artan sayıda konut yapı ruhsatı alınmaktadır. 2012 yılında 11.170 adet, 2013 yılında 12.629 adet ve 2014 yılında 14.023 adet

konut yapı ruhsatı alınmıştır. Alınan yapı kullanım izinleri de aynı şekilde artmaktadır. Böylece Balıkesir'in Türkiye'de alınan toplam yapı ruhsatları içindeki payı da 2014 yılında % 1,39 olmuştur.

**Tablo. 50**  
**Balıkesir Alınan Konut Yapı Ruhsatları**

YILLAR	YAPI RUHSATLARI BİNA SAYISI	YAPI RUHSATLARI DAİRE SAYISI	YAPI RUHSATLARI (m <sup>2</sup> )	YAPI RUHSATLARI DAİRE PAY (%)
2008	1.943	6.972	1.233.711	1,12
2009	1.868	5.876	1.066.266	1,14
2010	2.753	9.549	1.853.335	1,16
2011	3.345	13.304	2.365.366	2,06
2012	2.893	11.170	2.334.234	1,50
2013	3.004	12.629	2.590.560	1,55
2014	3.131	14.023	2.966.462	1,39

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Yapı İzin İstatistikleri

**Tablo. 51**  
**Balıkesir Alınan Konut Yapı Kullanım İzinleri**

YILLAR	YAPI KULLANIM İZİNLERİ BİNA SAYISI	YAPI KULLANIM İZİNLERİ DAİRE SAYISI	YAPI KULLANIM İZİNLERİ (m <sup>2</sup> )	YAPI KULLANIM İZİNLERİ PAY (%)
2008	3.240	6.859	1.121.373	1,86
2009	2.946	9.231	1.466.373	2,18
2010	3.052	9.087	1.535.257	2,55
2011	3.461	11.561	1.912.495	2,08
2012	3.694	11.633	2.126.375	2,14
2013	3.995	13.954	2.448.854	2,00
2014	3.692	12.904	2.530.277	1,69

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Yapı İzin İstatistikleri

#### 4.6.1.2 KONUT SATIŞLARI

Balıkesir'de 2013 ve 2014 yıllarında konut satışlarında önemli bir sıçrama yaşanmıştır. 2008 yılında 2.076 adet olan konut (daire) satışı 2013 yılında 22.234 adede, 2014 yılında ise 23.302 adede yükselmiştir. Balıkesir Türkiye genelindeki konut satışları içinden 2014 yılında % 2,0 oranında pay almıştır.

Balıkesir'de konut satışlarının yaklaşık %30'u ipotekli satışlar şeklinde gerçekleşmektedir. Balıkesir'de ilk el konut satış verileri yeni konut başlangıçları ve projeleri açısından önem taşımaktadır. Balıkesir'de konut satışlarının yaklaşık %42'si ilk el satışlar olarak gerçekleşmektedir. İlk el satışlar 2013 yılında 9.593 daire, 2014 yılında ise 9.755 daire olmuştur.

**Tablo. 52**  
**Balıkesir Konut Satışları**

YILLAR	TÜRKİYE	BALIKESİR	BALIKESİR PAY(%)
2008	427.105	2.076	0,49
2009	555.184	2.411	0,43
2010	607.098	2.848	0,47
2011	708.275	3.734	0,53
2012	701.621	3.688	0,53
2013	1.157.190	22.234	1,92
2014	1.165.381	23.302	2,00

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Konut Satışları İstatistikleri

**Tablo. 53**  
**Balıkesir Konut Satışlarının Dağılımı**

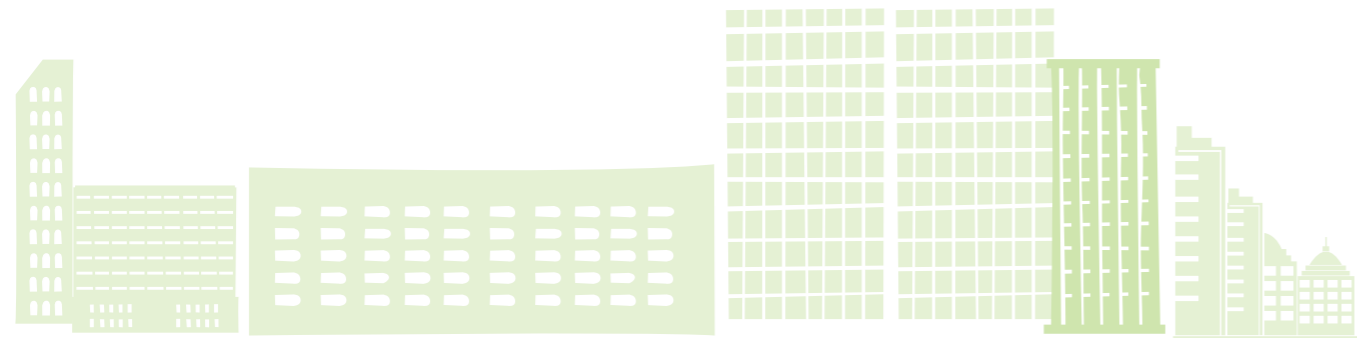
YILLAR	TOPLAM	İPOTEKLİ SATIŞLAR	DİĞER SATIŞLAR
2010	2.848	1.110	1.738
2011	3.734	1.468	2.266
2012	3.688	1.548	2.140
2013	22.234	7.593	14.641
2014	23.302	6.828	16.474

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Konut Satışları İstatistikleri

**Tablo. 54**  
**Balıkesir'de İlk El Konut Satışları**

YILLAR	TOPLAM	İLK EL SATIŞLAR	İKİNCİ EL SATIŞLAR
2013	22.234	9.593	12.641
2014	23.302	9.755	13.547

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Konut Satışları İstatistikleri



#### 4.6.1.3 BİREYSEL KONUT KREDİLERİ

Balıkesir Türkiye genelinde en çok bireysel konut kredisi kullanılan on yedinci il konumundadır. 2014 yılı verilerine göre Türkiye genelinde kullanılan konut kredilerinin toplamı 125,75 milyar TL, Balıkesir'de kullanılan bireysel konut kredileri toplamı ise 1,421 milyar TL ve toplam konut kredileri içindeki payı ise %1,13'dür. Balıkesir'de konut kredileri gelişimini sürdürürken Türkiye içinden alınan payı aynı kalmaktadır. Balıkesir bu payı ile üç büyük il dışındaki gelişen iller konumunda yer almaktadır.

**Tablo. 55**  
**Konut Kredileri ((Milyon TL))**

YILLAR	BALIKESİR	TÜRKİYE	BALIKESİR PAY(%)
2007	362	32.459	1,12
2008	426	38.895	1,10
2009	497	44.872	1,11
2010	640	60.742	1,05
2011	831	74.540	1,11
2012	973	86.045	1,13
2013	1.256	110.440	1,14
2014	1.421	125.749	1,13

Kaynak: Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu

**Tablo. 56**  
**Balıkesir Konut Talebi; Yeni Evlenmeler ve Boşanmalar**

YILLAR	BALIKESİR	TÜRKİYE		
	EVLENME	BOŞANMA	EVLENME	BOŞANMA
2010	8.201	2.194	582.715	118.568
2011	8.246	2.259	592.775	120.117
2012	8.162	2.305	603.751	123.325
2013	8.095	2.274	600.138	125.305
2014	7.950	2.352	599.704	130.913

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Evlenme ve Boşanma İstatistikleri



#### 4.6.1.4 KONUT TALEBİ

Konut talebini beş önemli unsur belirlemektedir. Yeni evlenmeler ve boşanmalar, konut sahipliği, kentte bir süreliğine (eğitim için vb.) ikamet edenler, yurtiçi ve yurt dışından alınan göçler ile yatırım amaçlı konut talebi.

Balıkesir'de evlenme ve boşanma istatistikleri 2010-2014 yılları için aşağıda sunulmaktadır. Balıkesir'de her yıl yaklaşık 8.000 adet evlilik gerçekleşmektedir. Evlenme ile aynı sayıda konut ihtiyacı (ayrı bir konutta oturulacağı varsayımı ile) ortaya çıkmaktadır. Boşanma sayısı ise son yıllarda artmış 2.000 üzerinde gerçekleşmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre 2011 yılında Balıkesir’de konut sahibi olan hane halklarının oranı %71,1’dir. Hane halklarının konut sahipliği oranı Türkiye genelinde ise %67,3’dür. Balıkesir’de 2014 yılı itibariyle toplam hane halkı sayısı yaklaşık 425.000’dir. Konut sahibi olmayan hane halkı oranı yaklaşık %30 ve sayısı ise yine yaklaşık 125.000’dir. Bu itibarla Balıkesir’de önemli bir konut talebi potansiyeli bulunmaktadır.

Balıkesir’de konut talebinde belirleyici bir diğer unsur 40 bini aşan üniversite öğrencisi sayısı ile 1200’ü aşan yüksek öğretim elemanı sayısıdır. Şehirdeki tek üniversiteye kent dışından okumaya gelen öğrenciler konut talebi yaratmaktadır. 2013-2014 öğretim döneminde şehir/ülke dışından gelen ve ikamet eden öğrenci sayısı 9.000 olarak hesaplanmaktadır. Bu öğrencilerden yine yaklaşık 3.500 öğrenci yurtlarda kalırken yaklaşık 5.500 öğrenci ise kiralık konutlarda ikamet etmektedir.

Balıkesir’de sahil ilçelerinde ve tatil yörelerinde önemli ölçüde kent içinden ve özellikle de kent dışından gelen ikinci konut talebi bulunmaktadır.

TR22 Güney Marmara Bölgesi birçok risk faktörünün etkisi altındadır. 1. derece deprem bölgesinde bulunan bölge, her an deprem riskiyle karşı karşıyadır. Bunun dışında bölgenin deniz kıyısında konumlanmış engebeli bir bölge olması sel ve heyelan tehlikesini, ormanlarla kaplı bir bölge olması ise yangın tehlikesini beraberinde getirmektedir. Ayrıca bölgede çok sayıda maden ocağının olması maden kazaları riskini de artırmaktadır.

1996 yılına kadar Balıkesir 3. derecede deprem bölgesi iken yapılan teknik çalışmalarla Balıkesir’in 1. derece deprem bölgesi olduğu anlaşılmıştır. Bu tarihe kadar yapılan binalar 3. derece deprem bölgesine göre yapılmış binalardır. Bunların hiçbiri deprem yönetmeliğine uygun olmayan binalardır. Bu şekilde yapılan yaklaşık 450.000 konut bulunmaktadır ve bu konutların tamamı deprem riski ile karşı karşıyadır. Bu çerçevede önemli ölçüde kentsel dönüşüme ihtiyaç duyulmaktadır.

Balıkesir’de kent dışında konumlanmış olan ve TOKİ tarafından gerçekleştirilen toplu konut uygulaması ve yine önümüzdeki dönemde TOKİ tarafından gerçekleştirileceği belirtilen gar yapısının ve Yeni Kent İçi Toplu Taşıma Merkezi’nin arkasındaki iki katlı sanayi yapılarının bulunduğu bölgede yer alan “Akıncılar Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi” çalışmaları Balıkesir ölçeğinde “büyük ölçekli kentsel dönüşüm çalışmaları” olarak değerlendirilmektedir.

Akıncılar Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi TOKİ ile birlikte yürütülecek olup yaklaşık 60 dönümlük bir alan, 453 parsel ve üzerinde 180 bina olan Akıncılar Mahallesi bölgesinin cazibe merkezi haline getirilecektir.

#### 4.6.1.5 KONUT İHTİYACI

Balıkesir’de konut ihtiyacı öngörülerini belirleyen üç unsur bulunmaktadır. Bunlar hane halkı sayısı artışlı konut ihtiyacı, kentsel dönüşüm kaynaklı konut ihtiyacı, yenileme kaynaklı konut ihtiyacı konut ihtiyacıdır.

Balıkesir’de 2015-2020 döneminde hane halkı sayısı artışı yaklaşık 20.000 adet olacaktır. Buna bağlı olarak aynı dönemde 20.000 adet hane halkı sayısı artışlı konut ihtiyacı olacağı öngörülmektedir.

Balıkesir’de 1996 yılından önce yapılan konutların tamamında kentsel dönüşüm ihtiyacı görülmektedir. Bu çerçevede kentsel dönüşüm sürecinde her yıl 6 bin konutun yenileneceği varsayımı ile 2015-2020 döneminde her yıl 6.000 adet kentsel dönüşüm kaynaklı konut ihtiyacı olacağı varsayılmaktadır.

Bina yapım yılları itibari ile değerlendirildiğinde 2015 yılında Balıkesir’de 50 yaş ve üzerinde konut ve çoğunluğu konut olarak kullanılan bina sayısı 12.000 ve konut sayısı ise 45.000 olarak hesaplanmaktadır. Bu binalar fiziki ömürlerini tamamlayacağından yenileme ihtiyacı doğmaya başlamıştır. Bu çerçevede 2015-2020 döneminde her yıl iki bin adet yenileme kaynaklı konut ihtiyacı olacağı öngörülmektedir.

Bu çerçevede Balıkesir’de 2020 yılına kadar toplam 68.000 yeni konut ihtiyacı olacağı öngörülmektedir.

**Tablo. 57**  
**Balıkesir’de Toplam Konut İhtiyacı Öngörülleri**

YILLAR	HANE HALKI SAYISI ARTIŞI KAYNAKLI	KENTSEL DÖNÜŞÜM KAYNAKLI	YENİLEME KAYNAKLI	TOPLAM
2015	3.000	6.000	2.000	11.000
2016	3.000	6.000	2.000	11.000
2017	3.000	6.000	2.000	11.000
2018	3.000	6.000	2.000	11.000
2019	4.000	6.000	2.000	12.000
2020	4.000	6.000	2.000	12.000
TOPLAM	20.000	36.000	12.000	68.000

#### 4.6.2 TİCARİ GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ

Balıkesir gayrimenkul sektörüne ilişkin ikinci değerlendirme ve öngörü başlığı ticari gayrimenkul sektörüdür. Ticari gayrimenkul sektörü Perakende Sektörü ve Alışveriş Merkezleri, Turizm Sektörü ve Konaklama Tesisleri, Sanayi ve Lojistik Alanları ile Ofislerden oluşmaktadır.

##### 4.6.2.1 KONUT DIŞI BİNA YATIRIMLARI

Ticari gayrimenkul sektörünü oluşturan alt pazarlarda ticaret binaları, ofis binaları, otel binaları, sanayi ve lojistik binaları ile eğitim ve sağlık binaları yer almaktadır. Bu binalara ilişkin yapı ruhsatları ve yapı kullanım izin belgeleri verileri gelişime ilişkin önemli bir gösterge oluşturmaktadır.

Balıkesir’de ticari gayrimenkul sektöründe yer alan konut dışı binalara ait 2010-2014 yıllarına ilişkin veriler sunulmaktadır. Buna göre alınan yapı ruhsatları itibariyle otel binaları, sanayi binaları, ofis binaları ve eğitim-sağlık-spor binalarında artış görülmektedir. Ticaret binalarında alınan yapı ruhsatları dalgalanma göstermektedir.

Ticari gayrimenkul pazarı olarak değerlendirildiğinde sanayi binaları pazarı sürükleyicidir, otel pazarı yeniden hareketlenmektedir. Ofis binaları sınırlı gelişme göstermektedir. Alışveriş Merkezleri alanında yavaşlama ve durağanlık yaşanmaktadır.

**Tablo. 58**  
**Konut Dışı Binalar Alınan Yapı Ruhsatları**

YILLAR	OTEL BİNALARI		OFİS BİNALARI		TİCARET BİNALARI		SANAYİ LOJİSTİK BİNALARI		EĞİTİM, SAĞLIK, SPOR BİNALARI	
	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>
2010	43	33.539	33	30.516	151	165.760	119	31.852	21	57.608
2011	26	38.820	33	40.620	148	71.815	42	31.454	18	35.614
2012	37	31.426	46	51.056	94	43.607	61	51.546	32	117.349
2013	52	50.770	42	37.727	99	118.183	29	48.848	35	110.946
2014	32	59.146	92	57.036	97	57.036	62	130.062	27	252.459

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Yapı İzin İstatistikleri

**Tablo. 59**  
**Konut Dışı Binalar Alınan Yapı Kullanım İzinleri**

YILLAR	OTEL BİNALARI		OFİS BİNALARI		TİCARET BİNALARI		SANAYİ LOJİSTİK BİNALARI		EĞİTİM, SAĞLIK, SPOR BİNALARI	
	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>	BİNA	m <sup>2</sup>
2010	31	21.212	169	51.025	162	132.482	35	31.127	17	60.740
2011	45	19.446	28	57.258	134	126.666	91	26.268	12	24.564
2012	43	42.889	22	29.982	304	120.988	16	21.331	15	15.320
2013	44	40.586	37	47.422	267	88.947	47	47.583	20	40.233
2014	41	24.870	41	44.069	227	132.780	77	66.547	16	71.144

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Yapı İzin İstatistikleri

#### 4.6.2.2 TİCARİ GAYRİMENKUL SEKTÖRÜ İÇİN GELİŞME ÖNGÖRÜLERİ

Balıkesir'de ticari gayrimenkuller içinde gelişme potansiyeli en yüksek alan sanayi ve lojistik binalardır. Balıkesir'de özellikle ulaştırma ve lojistik alanında önemli yatırımlar yapılmaktadır. Sanayi alanında da önemli bir yatırım potansiyeli bulunmaktadır. Bu itibarla lojistik ve sanayi alanları en çok gelişme gösterecek alandır.

Ticari gayrimenkuller içinde ikinci öncelikli gelişme alanı otellerdir. Balıkesir turizm alanında da özellikle termal turizm, tatil turizmi ile yat turizmi alanlarında gelişme gösterecektir. Bu alanlardaki konaklama binaları yatırım alanları olacaktır.

Balıkesir'de hizmetler sektörü sınırlı bir gelişme göstermektedir. Bu nedenle ofis talebi de sınırlı kalmaktadır. Kiralama talebi bir süre daha zayıf kalacaktır. Ticari gayrimenkuller içinde ofis yatırımları ikincil planda kalacaktır.

Balıkesir'de perakende sektörünün gelişimi de göreceli daha sınırlı ve kademeli olmaktadır. Balıkesir'de halen 6 AVM vardır. Tamamı küçük ve orta ölçeklidir. Nüfusun ilçelere dağılmış olması büyük ölçekli AVM yatırımlarını sınırlamaktadır. Toplam kiralanabilir alanları 83.392 m<sup>2</sup>'dir. Merkezde yer alan 10.876 m<sup>2</sup> kiralanabilir alanı ile Karesi ve Edremit'te yer alan 6.576 m<sup>2</sup> kiralanabilir alanı ile Olivecity faaliyetlerini sürdürmektedir fakat AVM fonksiyonlarını yitirmişlerdir. Ayrıca 2015 yıl içinde 25.000 m<sup>2</sup> kiralanabilir alan ile Novada Outlet Körfez'in açılması planlanmaktadır. Perakende sektörü yaz aylarında daha hareketli olmaktadır. Bu itibarla Balıkesir'de AVM yatırımları da bir süre daha ikincil alanda kalmaya devam edecektir.

**Tablo. 60**  
**Balıkesir'de Alışveriş Merkezleri**

AVM	İLÇE	KIRALANABİLİR ALAN m <sup>2</sup>
YAYLADA	MERKEZ	22.000
SUSURLUK FESTİVA	SUSURLUK	9.000
LİMAN BANDIRMA	BANDIRMA	23.000
KİPA AVM	EDREMİT	16.392
YASA OUTLET	AKÇAY	6.000
AKIN AVM	EDREMİT	7.000
<b>TOPLAM</b>		<b>83.392</b>

Kaynak: Eva Gayrimenkul Değerleme

# 5. Bölüm

## Genel Değerlendirme ve Öngörüler

### 5.1 DEĞERLENDİRMELER

1. Balıkesir ve Çanakkale'den oluşan Güney Marmara Bölgesi, gelişmiş Marmara metropolü ile Ege bölgesi arasında yer almaktadır.
2. Balıkesir, üç gelişmiş merkez olan İstanbul, Bursa ve İzmir üçgeninin içinde bu iller ile yüksek etkileşim içinde bulunmaktadır.
3. Balıkesir, Türkiye'nin en gelişmiş tarım ve gıda sanayi ilidir. Tarım sektörü ilin gayri safi katma değeri içinde yüksek pay almaktadır.
4. Balıkesir, özellikle zeytin, kümes hayvancılığı, beyaz et ile süt ve süt ürünlerinde Türkiye'nin lider ilidir.
5. Balıkesir'de tarım sektörüne dayalı yüksek katma değerli bir gıda sanayi bulunmaktadır. Yanı sıra ağaç-orman ürünleri, metal eşya, mineral ürünler, tarım makineleri, temel kimyasallar sanayileri gelişmiştir.
6. Balıkesir Türkiye'nin en önemli yenilenebilir enerji kaynağına sahip şehirlerinden birisidir. Şehirde yüksek bir rüzgar enerjisi, termal enerji ve biyokütle enerjisi potansiyeli bulunmaktadır.
7. Balıkesir önemli bir turizm kentidir. Sahip olduğu sahil-kıyı şeridi ve adaları ile yaz turizmi, ikincil konutlar ve yat turizmi ile öne çıkmaktadır. Önemli ünlü turizm beldeleri bulunmaktadır.
8. Balıkesir ulaştırma taşımacılık ve lojistik alanında önemli bir bölgesel merkez haline gelmektedir. Karayolu projeleri, Bandırma Limanı, Gökköy Lojistik Köyü, demiryolu kapasitesi ve havaalanları ile önemli bir lojistik merkez ve bağlantı konumundadır.
9. Balıkesir başta bor madeni olmak üzere önemli maden ve mineral rezervlerine sahip olmakla birlikte henüz potansiyelini çıkarma ve işleme alanında yeterince kullanamamaktadır.
10. Balıkesir'de eğitim seviyesi Türkiye ortalamasının üzerindedir. Ancak yeni üniversite olmak üzere nitelikli insan kaynakları için yeni eğitim kurumlarına ihtiyaç duyulmaktadır.
11. Balıkesir'de işsizlik Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. İşgücüne katılma oranı düşük, tarım kesiminde çalışanların payı ise yüksektir.
12. İhracat, ithalatın üzerinde gerçekleşmektedir ve bu itibarla Balıkesir dış ticarete fazla veren az sayıdaki illerin içinde yer almaktadır. Ancak ihracat henüz potansiyelinin altında kalmaktadır.
13. Balıkesir'de çalışma çağı nüfus aynı kalırken, genç nüfus azalmakta, yaşlı nüfus artmaktadır.
14. Balıkesir nüfus artışı, Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Ancak 2014 yılında alınan yüksek net göç ile oran yükselmiştir.
15. Balıkesir hem yüksek göç almakta hem de yüksek göç vermektedir.
16. Balıkesir, 1.derece deprem ve afet risk bölgesidir. Bu itibarla önemli bir kentsel dönüşüme ihtiyacı bulunmaktadır.
17. Balıkesir'de konut sektörü üretim ve satışlar olarak gelişme göstermektedir. Ancak planlı bir gelişmeye ihtiyaç duyulmaktadır.

18. Balıkesir'de 2014 yılında 14.023 adet konut yapı ruhsatı alınmıştır. Alınan yapı kullanım izinleri de aynı şekilde artmaktadır. Balıkesir'in Türkiye'de alınan toplam yapı ruhsatları içindeki payı da 2014 yılında % 1,39 olmuştur.

19. Balıkesir, Türkiye genelindeki konut satışları içinden 2014 yılında % 2 oranında pay almıştır. Konut satışlarının yaklaşık % 30'u ipotekli satışlar şeklinde gerçekleşmektedir. Konut satışlarının yaklaşık % 42'si ilk el satışlar olarak gerçekleşmektedir. Ancak planlı bir gelişmeye ihtiyaç duyulmaktadır.

20. Türkiye'de turizm tesislerinin yayılması için önemli engellerden biri de yazlık yani "ikinci konutlardır". Türkiye'de sayıları 1 milyonu bulan ikinci konutlar nedeniyle otellerin genişleme imkânı bulamadığı ve turizmin yayılmadığı alanlar oluşmaktadır. Hem konutların atıl kalmadan kullanılabilmesi hem de turizmde çeşitliliği artırarak gelirin artırılabilmesi amacıyla dünyada iyi uygulama örneklerinin bulunduğu görülmektedir. Buna en iyi örneklerden birisi Danimarka Modeli'dir.

21. Balıkesir'de ticari gayrimenkuller içinde sanayi ve lojistik alanlar öne çıkmaktadır.

22. Balıkesir'de hizmet sektörünün sınırlı gelişimi nedeniyle ofis ihtiyacı ve talebi düşük kalmaktadır. Otel ihtiyacı ise daha yüksektir.

23. Balıkesir'de perakende sektörü kademeli bir gelişme göstermekte olup 6 adet alışveriş merkezi bulunmaktadır.

24. Balıkesir ikinci bir üniversiteye ihtiyaç duyan illerin başında gelmektedir. Balıkesir, nüfusu 1 milyondan büyük olmasına rağmen sadece bir üniversiteye sahip olan 6 şehirden biridir. Balıkesir'de Edremit ve Bandırma; Çanakkale'de Biga gibi önemli merkezlerin yeni bir üniversiteye ev sahipliği yapabilecek potansiyeli vardır .

25. Balıkesir'de 23 devlet, 1 üniversite hastanesi ile 6 özel hastane olmak üzere toplam 30 hastane vardır. Bölgede özellikle ileri düzey uzmanlık gerektiren polikliniklerin eksikliği ekilmektedir. Bu sebeple, bölge halkı teşhis, tedavi ve ameliyat gibi müdahaleler için sıklıkla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa gibi şehirlerdeki hastanelerden sağlık hizmeti almak zorunda kalmaktadır. Balıkesir'de yapılmakta olan 850 yataklı Şehir Hastanesi'nin, yatak sayısı oranlarında ülke ortalamasının yakalanmasına ve ileri düzey uzmanlık gerektiren klinik hizmetlerinin sunulmasına olanak sağlaması dolayısıyla sağlık hizmetleri altyapısının iyileştirilmesine önemli katkı sağlayacaktır.

26. Yayla turizmi, dağ ve doğa yürüyüşü, akarsu turizmi, bisiklet turları, mağara turizmi, sportif olta balıkçılığı, kuş gözlemciliği, botanik turizmi ve av turizmi gibi pek çok alternatif turizm faaliyeti yapılabilmektedir.

27. Jeotermal kaynaklar; spa havuzlarından merkezi ısıtmaya, sanayi amaçlı kullanımdan elektrik üretimine, seracılıktan turizme kadar çok çeşitli şekillerde kullanılabilir. Türkiye'de ilk jeotermal ısıtma uygulaması ile ilk jeotermal merkezi şehir ısıtması Balıkesir Gönen'de uygulanmıştır.

28. Erdek-Marmara yöresinde bir adet kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi bulunmaktadır. Bölge, gelen turist sayısı bakımından Türkiye'de ilk 10 il içinde yer alırken, ortalama geceleme sayısına bakıldığında Türkiye ortalamasının altındadır.

29. Balıkesir'de yat ve yat limanı endüstrisi de hızla gelişmektedir. Tüm dünyada kruvaziyer turizmi önem kazanmaktadır. Ancak ilde kruvaziyer limanı bulunmamaktadır.



## 5.2 ÖNGÖRÜLER

1. Güney Marmara Bölge Planı (2014-2023), bölgenin uzun vadeli gelişme vizyonunu ve hedeflerini ortaya koymaktadır.
2. Balıkesir, özellikle bölgesindeki ve çevresindeki mega projeler ile önemli bir gelişme gösterecektir.
3. Körfez geçişi, İstanbul-Balıkesir-İzmir Otoyolu, Çanakkale Köprü ve Otoyol projeleri Balıkesir'i doğrudan etkileyecek birincil projelerdir.
4. Marmara metropolü içindeki 3. Havalimanı, 3. Köprü ve Otoyolları, Avrasya Tüneli ve Kanal İstanbul projeleri de sağlayacakları dışsallıklar ile Balıkesir'i dolaylı etkileyecek ikincil projelerdir.
5. Balıkesir, uygun sanayi altyapısı ve ulaştırma-lojistik olanakları ile Marmara metropolünde sanayi için yeni gelişme alanı olacaktır.
6. Balıkesir termal kaynakları ile hem enerji hem de turizm alanında önemli yatırım olanakları sunmaktadır.
7. Balıkesir, rüzgar enerjisi yatırımları için birincil öncelikli il olmayı sürdürecektir. Biyokütle yatırımları da en hızlı Balıkesir'de gelişecektir.
8. Balıkesir yat turizmi alanında gelişme gösterecek olup özellikle yat turizmine yönelik yeni yatırımlar gelişecektir.
9. Balıkesir'de ikinci konutların turizme açılması projesinin hayata geçirilmesi halinde çok önemli bir turizm geliri elde edilecektir.
10. Gökköy Lojistik Köyü ve çevresinde lojistik yatırım olanakları artmaktadır. Gökköy-Tekirdağ-Bandırma Transfer Projesi ve Bakü-Tiflis-Kars Tren Yolu Projesi'ne de katkı sağlayacak bir potansiyeli kullanacaktır.
11. Bandırma Limanı, Bursa ve Balıkesir'de yeni organize sanayi bölgeleri ile artacak üretimin çıkış kapısı olarak önemli lojistik yatırım fırsatları sunacaktır.
12. Madencilik alanında nitelikli yatırımların gelişme potansiyeli bulunmaktadır.
13. Balıkesir'de gerçekleşen kamu altyapı projeleri, inşaat sektörü için önemli fırsatlar sunacaktır.
14. 2023 yılında Balıkesir'de nüfusun 1,28 milyona ulaşacağı öngörülmektedir. Balıkesir net göç almaya devam edecektir.
15. Balıkesir'de 2020 yılına kadar 68.000 yeni konut-daire ihtiyacı olacaktır. Konut ihtiyacının önemli bir bölümü kentsel dönüşüm kaynaklı olacaktır.
16. Balıkesir'de önemli bir kentsel dönüşüm ihtiyacı bulunmaktadır. Yerel yönetimin planlı yaklaşımı ile yılda 8.000-10.000 konut üretimi öngörülmektedir. 2015-2020 döneminde her yıl 6.000 adet kentsel dönüşüm kaynaklı konut ihtiyacı olacağı varsayılmakta.
17. Ticari gayrimenkuller içinde sanayi ve lojistik yatırımları öne çıkacaktır.

18. Ofis yatırımları, ihtiyaç ve kiralama talebinin sınırlı kalması ile bir süre daha ikincil yatırım alanı olacaktır.

19. Perakende sektöründeki kademeli gelişme yeni alışveriş merkezleri yatırımlarını da öteleyecektir.

20. Otel yatırımları öncelikli alanlardan olmayı sürdürecektir.

21. Türkiye'de yoğun bir şekilde gerçekleştirilen tarım ve hayvancılık faaliyetlerinden kaynaklanan büyükbaş, küçükbaş ve kanatlı hayvan gübrelerinin, bitkilerin, diğer organik atıkların ve gıda sanayii atıklarının biyogaz tesislerinde işlenerek ülkenin toplam elektrik üretiminin % 5,9-11,6 arasındaki enerji ihtiyacını karşılayabileceği öngörülmektedir. Balıkesir yüksek tarım ve hayvancılık birikimi ile ülkenin en önemli biyogaz/biyokütle üretim merkezi olmaya adaydır.

22. Jeotermal kaynaklar Balıkesir'in geneline yayılmıştır. Gönen, Bigadiç ve Sındırgı'da jeotermal ile konut ısıtılması çalışmaları yürütülmekte olup Balıkesir'de 65.000 konutun jeotermal enerji ile ısıtılabilmesi öngörülmektedir.

23. İl, rekabetçi avantaja sahip olabileceği ileri teknoloji sektörlerde uzmanlaşma açısından bir fırsatı barındırmaktadır. İlk sırada da yenilenebilir enerji teknolojisi sektörü gelmektedir.

24. 2012 yılında yayımlanan teşvik sistemi mevzuatı gereği Balıkesir 3. bölgede yer almaktadır. İlde yapılacak yatırımlarda geçerli olan gelir vergisi stopaj desteği, sigorta primi desteği, vergi istisnası, vergi muafiyeti, yatırım yeri tahsisi ve faiz desteği; yatırımların artırılmasına önemli katkılar sağlayacaktır.



*Gayrimenkul ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Derneği*  
*Cumhuriyet Cad. Pegasus Evi No. 48*  
*Zemin Kat C, Elmadağ, 34367 Taksim, İstanbul*  
*T. 0212 282 5365 F. 0212 282 5393*

[www.gyoder.org.tr](http://www.gyoder.org.tr)  
[info@gyoder.org.tr](mailto:info@gyoder.org.tr)