

EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

**TÜRKİYE’DE ON METRE VE ÜZERİ BALIKÇI
GEMİLERİNDE GERİ-ALIM PROGRAMININ
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Betül EKMEKCİ

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Vahdet ÜNAL

Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı

Bilim Dalı Kodu : 504.06.01

Sunuş Tarihi : 21.07.2015

Bornova-İZMİR

2015

Betül Ekmekci tarafından Yüksek Lisans tezi olarak sunulan “TÜRKİYE’DE ON METRE VE ÜZERİ BALIKÇI GEMİLERİNDE GERİ-ALIM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ” başlıklı bu çalışma E.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği ile E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Eğitim ve Öğretim Yönergesi’nin ilgili hükümleri uyarınca tarafımızdan değerlendirilerek savunmaya değer bulunmuş ve 21.07.2015 tarihinde yapılan tez savunma sınavında aday oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Jüri Üyeleri:

İmza

Jüri Başkanı :

Raportör Üye:

Üye :

EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

E.Ü. Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin ilgili hükümleri uyarınca Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “TÜRKİYE’DE ON METRE VE ÜZERİ BALIKÇI GEMİLERİNDE GERİ-ALIM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ” başlıklı bu tezin kendi çalışmam olduğunu, sunduğum tüm sonuç, doküman, bilgi ve belgeleri bizzat ve bu tez çalışması kapsamında elde ettiğimi, bu tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara atıf yaptığımı ve bunları kaynaklar listesinde usulüne uygun olarak verdiğimi, tez çalışması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını, bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya diğer bir üniversitede başka bir tez çalışması içinde sunmadığımı, bu tezin planlanmasından yazımına kadar bütün safhalarda bilimsel etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

21 / 07 / 2015

Betül EKMEKÇİ

ÖZET**TÜRKİYE’DE ON METRE VE ÜZERİ BALIKÇI GEMİLERİNDE
GERİ-ALIM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

EKMEKÇİ, Betül

Yüksek Lisans Tezi, Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı
Tez Danışmanı: Doç. Dr. Vahdet ÜNAL
Temmuz 2015, 71 sayfa

Canlı deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlamak amacıyla ulusal ve uluslararası ölçekte birçok uygulama hayata geçirilmektedir. Balık stokları ile avcılık kapasitesi arasında dengeyi sağlamak, aşırı avcılığı önlemek ve sürdürülebilir balıkçılık amacıyla T.C. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (GTHB) 2012 yılında bir tebliğ yayınlamış ve balıkçı gemilerinde geri-alım programı başlatılmıştır. İlk olarak, 12 metre ve üzerindeki balıkçı gemilerini kapsam içine alan Bakanlık, gönüllülük esasına dayalı olarak başvuruların alındığı program sonucunda, 2013 sonu itibarıyla toplam 62 milyon TL ödeme yaparak 364 balıkçı gemisini filodan çıkarmıştır. Daha sonra gelen talepler üzerine desteklemenin kapsamı genişleterek 2013 yılında ikinci bir geri-alım programı başlatılmıştır. Bu çalışma; GTHB’nin 2013/4463 sayılı Kararına istinaden yürürlüğe giren 2013/25 Numaralı “Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği” kapsamında su ürünleri ruhsat teskeresine sahip on metre ve üzerindeki balıkçı gemisi sahiplerine, gemilerinin avcılıktan çıkarılması karşılığında, gemi boyuna destekleme ödemesi yapılmasına yönelik politikasını değerlendirmektedir. Alımı gerçekleşen 446 balıkçı gemisi arasından, tabakalı örnekleme yöntemi kullanılarak belirlenen 207 balıkçı gemisi sahibi ile 2014 yılında telefon anketi yapılmış ve programın sonuçları değerlendirilmiştir. II. program ile toplam 51 milyon TL ödeme yaparak 446 balıkçı gemisi filodan çekilmiştir. En fazla gemi alımı Marmara (%44), en az gemi alımı da Akdeniz

Bölgesinden (%19) yapılmıştır. En fazla 10-20 metre arası balıkçı gemisi (440 gemi), en az da 21-30 metre arası balıkçı gemisi (6 gemi) geri-alımı gerçekleştirmiştir. 31 metre ve üzeri balıkçı gemisine sahip olan kişiler programa başvuruda bulunmamıştır. Devredilen gemilerin sadece %9'u trol veya gırgırdır. Balıkçı gemilerini devreden kişilerin %28'si ikinci bir gemiye sahiptir ve geri-alım programı ile atıl ya da karsız çalışan ikinci gemilerini vermişlerdir. Programdan yararlanan balıkçıların %62'si balıkçılık sektöründe çalışmaya devam edeceğini bildirmiştir. Ankete katılan gemi sahiplerinin %27'si geri-alım programından aldıkları destekleme ile yeni bir gemi alma eğilimindedir. Yeni bir gemi almayı planlayan gemi sahiplerinin 66'sı 10 metreden küçük, 6'sı da trol ve gırgır avcılığı yapmak için büyük bir gemi alacaklarını /aldıklarını ifade etmiştir. Sonuç olarak; geri-alım programı son yıllarda GTHB'nın balıkçılık yönetimi adına gerçekleştirdiği en önemli uygulamalardan biridir. Ancak programa büyük gemilerin rağbet etmemesi, gemisini veren her 4 balıkçıdan birinin zaten ikinci bir gemi sahibi olması ve atıl olan gemisini programa vermesi, benzer oranda balıkçının programdan aldıkları parayla ikinci bir gemi alma eğiliminde olması gibi saptamalar, yöneticilerce dikkate alınmalıdır. Bununla birlikte, geri-alım programlarından mümkün olan en yüksek faydayı sağlamak için ilgili küresel deneyimlerden yararlanmak balıkçılık yönetim otoritesi tarafından mutlaka dikkate alınması gereken en temel yaklaşımdır. Bu yaklaşım en azından gelecek geri-alım programlarında takip edilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık geri-alımları, Balıkçı gemisi hizmetten alma, Avcılık kapasitesinin azaltılması, Filo kapasitesinin azaltılması, Balıkçılık yönetimi.

ABSTRACT**EVALUATION OF THE BUY-BACK PROGRAM
FOR FISHING VESSELS OVER TEN METERS IN TURKEY**

EKMEKÇİ, Betül

MSc in Department of Fishing and Processing Technology

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Vahdet ÜNAL

July 2015, 71 pages

Many implementations are put into practice on the national and international scale for the purpose of enabling the sustainable use of living marine resources. The Ministry of Food, Agriculture and Livestock (MoFAL) published a notification in 2012 and the buy-back program for fishing vessels was initiated to keep the balance between the fish stocks and fishing capacity, prevent overfishing and enable sustainable fishing. First of all, the Ministry included the fishing vessels with the length of 12 meters and above within the scope, paid 62 million TL in total by the end of 2013 and excluded 364 fishing vessels from the fleet as a result of the program that accepted applications on a volunteer basis. Then, the scope of the support was expanded upon the requests and a second buy-back program was initiated in 2013. This study evaluates the buy-back program started by MoFAL targeting the owners of fishing vessels with the length of 10 meters or above, within the scope of “Notification for the Support to Those Withdraw Their Fishing Vessels from Fishing” numbered 2013/25 based on decision of the MoFAL numbered 2013/4463. Telephone interviews were applied to the owners of 207 fishing vessels, which were among 446 purchased fishing vessels in 2014. The sample size was determined by using the stratified sampling method in 2014. The results of the buy-back program were evaluated in the present study indicate that 446 fishing vessels were withdrawn from the fleet with the 2nd program by paying 51 million TL in total. Most of the vessel (44%) purchases were made in

the Marmara and the least vessel purchases were made in the Mediterranean Regions (19%). Mostly the buy-back of the fishing vessels with the length of 10-20 meters (440 vessels) was carried out, and the fishing vessels with the length of 21-30 meters (6 vessels) were bought back at the least. Fishermen who had fishing vessels with the length of 31 meters and above didn't apply to the program. Only 9% of the transferred vessels were trawls or purse seines. 28% of the people who transfer their fishing vessels had a second vessel, and with the buy-back program, they handed over their second vessels which worked inactively or without profits. 62% of the fishermen who made use of the program stated that they would continue working in the fishing sector. 27% of the vessel owners who participated in the survey are in tendency of buying a new vessel with the money they received from the buy-back program. 66 of the vessel owners who planned to buy a new vessel stated that they would buy vessels shorter than 10 meters and 6 of them expressed that they would buy longer vessels for trawl and seine fishing. Consequently, the buy-back program is one of the most significant implementation conducted by the MoFAL for fisheries management in recent years. However, administrators must take those determinations into account: owners of large vessels don't show interest in the program, one of every 4 fishermen, who hand out their vessels, already had a second vessel and gave up their inactive vessels for the program, almost the same number of fishermen were in tendency of buying a second vessel with the money they took from the program. Furthermore, following the global experiences on buy-back programs were extremely fundamental approach which needs to be considered by the management authority in order to get maximum benefits. This approach should be followed for the upcoming programs at least.

Keywords: Fisheries buy-backs, Vessel decommissioning, Reducing fishing effort, Reducing fleet capacity, Fisheries management.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca bilgisinden faydalandığım, insani değerleri ile de örnek edindiğim, yanında çalışmaktan onur duyduğum hocam Vahdet ÜNAL'a,

Bu çalışmayı maddi olarak destekleyen Ege Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri Şube Müdürlüğü'ne ve Su Ürünleri Fakültesi Bilimsel Araştırma Projeleri Komisyonu Başkanı Prof. Dr. Ruşen USTAOĞLU'na,

Çalışmama verdikleri kurumsal ve lojistik destek için T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdür Yardımcısı Turgay TÜRKYILMAZ'a, Avcılık ve Kontrol Daire Başkanlığı'ndan Yüksek Su Ürünleri Mühendisi Melih ER'e, Aliğa Gıda Tarım ve Hayvancılık İlçe Müdürü Levent YÖNTEN'e, Aliğa Gıda Tarım ve Hayvancılık İlçe Müdürlüğü'nden Su Ürünleri Mühendisi Cengiz AKER ve Elektrik Teknikeri Bülent ALGAN'a, anket sorularımızı cevaplayan balıkçı gemisi sahiplerine,

Verilerin istatistik analizleri konusunda destek sağlayan ve çalışmanın her aşamasında sabır ile yanımda yer alan ablam Yüksek İstatistikçi Buket EKMEKÇİ'ye ve büyük minnet borcum olan, eğitimim boyunca destekleri ve yüksek lisans tezimdeki yardımları için annem Nilgün EKMEKÇİ'ye ve babam Emin EKMEKÇİ'ye ve tez süresi boyunca anlayışı ve yardımı ile desteğini esirgemeyen Grafik Tasarımcı Miraç GÜLDOĞAN'a ayrı ayrı teşekkür ederim.

Çalışmada yer alan sonuçları ve önerileri dikkate almayı aklından geçiren, bunun için içtenlikle çaba sarf eden/edecek olan idari kesimden herkese ayrıca teşekkür etmeyi borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	vii
ABSTRACT	ix
TEŞEKKÜR	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xv
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xvii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xix
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR ÖZETİ.....	7
3. MATERYAL VE YÖNTEM	18
3.1. Materyal.....	18
3.2. Yöntem	18
3.2.1 Veri toplama	18
3.2.2 Örneklem seçimi.....	19
3.2.3 Verilerin değerlendirilmesi sırasında izlenen yöntem	22
4. BULGULAR.....	25
4.1. Sosyo-demografik Bulgular.....	25
4.2. Sosyo-ekonomik Bulgular	30
4.3. Balıkçı Gemisi ile İlgili Bulgular	38
4.4. Personel ile İlgili Bulgular.....	41

İÇİNDEKİLER (devam)

	<u>Sayfa</u>
4.5. Geri-Alım Programın Değerlendirilmesi ile İlgili Bulgular	44
5. TARTIŞMA VE SONUÇ.....	57
KAYNAKLAR DİZİNİ	65
ÖZGEÇMİŞ.....	70
EKLER	

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
4.1. Geri-alım Programına Katılanların Yaş Dağılımı	25
4.2. Geri-alım Programına Katılanların Eğitim Seviyesi Dağılımı	26
4.3. Geri-alım Programına Katılanların Geçiminden Sorumlu Olduğu Kişi Sayısı Dağılımı.....	27
4.4. Geri-alım Programına Katılanların Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı	29
4.5. Geri-alım Programına Katılanların Devrettikleri Gemi ile Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı.....	30
4.6. Devredilen Balıkçı Gemisi ile Denizde Çalışılan Sürenin Dağılımı	31
4.7. Müracaat Edilen Bölgeye Göre Denizde Çalışılan Sürenin Dağılımı	31
4.8. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Balık Satış Tutarının Müracaat Ettikleri Bölgeye Göre Değişiminin Dağılımı	35
4.9. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Harcamalarının Dağılımı	37
4.10. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Masraflarının Dağılımı	37
4.11. Devredilen Gemilerin Yaş Dağılımı	38
4.12. Devredilen Gemilerin Makine Yaş Dağılımı	39
4.13. Devredilen Gemilerin Makine Beygir Gücü Dağılımı	39
4.14. Devredilen Gemilerin Avlandıkları Bölgelerin Dağılımı	40
4.15. Gemilerde Kullanılan Av Araçlarının Dağılımı	41
4.16. Devredilen Gemilerde Çalışan Mürettebat Sayısı Dağılımı	41
4.17. Devredilen Gemilerde Çalışan Mürettebat Dağılımı	42

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
4.18. Devredilen Gemilerde Çalışan Personele Ücret Ödeme Şekli Dağılımı	43
4.19. Devredilen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılığa Devam Durumu.....	43
4.20. Devredilen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılık Yapmaya Devam Şeklinin Dağılımı	44
4.21. Geri-alım Programına Katılanların Programdan Haberdar Olma Kaynakları	44
4.22. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyinin Dağılımı..	47
4.23. Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Programı Faydalı Bulma Düzeyi Dağılımı	48
4.24. Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Programın Devam Etmesini İsteme Durumu Dağılımı.....	48
4.25. Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Programın Daha Küçük Gemiler İçin Uygulanması Gerekliğini Düşünme Düzeyi Dağılımı	49
4.26. Geri-alım Programının Olumlu Etki Yaratma Durumu Dağılımı	50
4.27. Geri-alım Programı ile Devredilen Gemi Dışında İkinci Gemiye Sahip Olma Durumu Dağılımı	50
4.28. İkinci Gemide Tercih Edilen Avlanma Yöntemi Dağılımı	51
4.29. Farklı Bir Maddi Destekleme Programı Tercih Edilme Durumu Dağılımı.....	51

ÇİZELGELER DİZİNİ

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
1.1. 2012 Yılı Gemi Boyuna Göre Belirtilen Miktarda Destekleme Ödemesi (GTHB, 2012).....	4
1.2. 2013 Yılı Gemi Boyuna Göre Belirtilen Miktarda Destekleme Ödemesi (GTHB, 2013).....	5
3.1. Destekleme Programına Müracaat Eden Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı	19
3.2. Geri-alım Programına Müracaatı Kabul Edilip Gemisini Vermekten Vazgeçen GemiSahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı	20
3.3. Geri-alım Programı Kapsamında Gemileri Geri-Alınan Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı	20
3.4. Geri-alım Programına Müracaat Eden Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Bağımlı Kota Dağılımı.....	22
4.1. Geri-alım Programına Katılanların Demografik Özelliklerinin Betimsel Analizi.....	25
4.2. Geri-alım Programına Katılanların Demografik Özelliklerinin Frekans Dağılımı	26
4.3. Geri-alım Programına Katılanların Meslek Özelliklerinin Frekans Dağılımı	28
4.4. Geri-alım Programına Katılanların Balıkçılık Tecrübesi Betimsel Analizi ...	29

ÇİZELGELER DİZİNİ (devam)

<u>Cizelge</u>	<u>Sayfa</u>
4.5. Denizde Çalışılan Gün ile Müracaat Edilen Bölge Arasındaki İlişki.....	32
4.6. En Çok Avlanılan Balık Türlerinin Betimsel Analizi	34
4.7. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Harcamaları Betimsel Analizi	36
4.8. Devredilen Gemilerin Betimsel Analizi	38
4.9. Geri-alım Programına Katılmaya Etki Eden Faktörlerin Frekans Dağılımı...	45
4.10. Geri-alım Programından Önce Gemilerin Tahmini Değerinin Betimsel Analizi	46
4.11. Balıkçılığa Devam Etme Durumunun Frekans Dağılımı	52
4.12. Eğitim Süresinin Balıkçılıkta Kalma Durumuna Göre Dağılımı	53
4.13. Balıkçılıkta Kalma Durumunun Eğitim Sürelerine Göre Arasındaki Farka İlişkin Anova Testi	53
4.14. Meslek ile Balıkçılıkta Kalma Durumu Arasındaki İlişki.....	54
4.15. Denizde Ortalama Çalışma Süresinin Balıkçılıkta Kalma Durumuna Göre Dağılımı.....	55
4.16. Balıkçılıkta Kalma Durumunun Denizde Ortalama Çalışma Süresine Göre Arasındaki Farka İlişkin Anova Testi	55
4.17. Gemilerini Devreden Gemi Sahiplerinin Destekleme Miktarını Kullanım Şekli Frekans Dağılımı.....	56
5.1. Geri-Alım Programları Sonucunda Filodaki Azalma.....	57
5.2. Gemi Boyuna Göre Destekleme Ödemesi (GTHB, 2012)	64

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

<u>Simgeler</u>	<u>Açıklama</u>
kW	Kilowatt
 <u>Kısaltmalar</u>	
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BG	Beygir Gücü
BKA	Balıkçılık Koruma Alanları
BSGM	Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
GTHB	Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
OBP	Ortak Balıkçılık Politikası
SUBİS	Su Ürünleri Bilgi Sistemi
TKB	Tarım ve Köyisleri Bakanlığı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
VMS	Gemi İzleme Sistemi

1. GİRİŞ

Balıkçılık, çok eski zamanlardan beri insanlar için gıda ve istihdam sağlayan ve bu aktivite ile uğraşanlar için de ekonomik fayda temin eden temel faaliyettir. Balıkçılık kaynakları yenilenebilen kaynaklar olmalarına rağmen, sonsuz değildirler.

Balıkçılık faaliyeti de diğer ekonomik faaliyetler gibi insanlar veya ekosistem üzerine etki yapar. Ancak önemli olan avcılık faaliyetinin insan üzerine fayda etkisinin yüksek, çevreye olan olumsuz etkisinin ise en düşük kılınmasıdır. Bu şekilde sürdürülebilir balıkçılıktan söz edilebilir. Sürdürülebilirlik, insana dayalı sosyo-ekolojik ve doğaya dayalı ekolojik sistemlerin sağlıklı ve kârlı bir şekilde kalması anlamına gelir. Bu şekilde elde edilecek faydalar da nesilden nesile aktarılabilir (Seçer ve ark., 2010). Biyolojik açıdan incelendiğinde; dünya genelinde stokların tehlikede olduğu, pek çok balık stoğunun sürdürülebilir kullanımının bu nedenle tehdit altında olduğu görülmektedir (Frost ve Andersen, 2006). Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de deniz kaynakları üzerine çeşitli baskılar söz konusudur.

1970’li yılların başlarında su ürünleri sektörüne sağlanan çeşitli teşvik, muafiyet ve destekler sonucunda balıkçı filosu çok büyüyerek balıkçılık kaynakları üzerinde baskı oluşturmaya başlamıştır. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (TKB), balıkçılık kaynakları üzerindeki aşırı av baskısını azaltmak, balıkçıların reel gelir kaybını önlemek ve sürdürülebilir avcılık sağlamak amacıyla balıkçı gemilerine ruhsat verme işlemini 1991 yılında durdurmuştur. Ancak 1994, 1997 ve 2001’deki kısa süreli kesintilerde ruhsatsız gemilere ruhsat alma olanağı tanınmıştır (Bilgin, 2008).

TKB, 2002 yılından sonra balıkçı filosuna yeni gemi girişine, sadece filodan çıkan gemi yerine olmak kaydıyla izin vermiş ve yeni ruhsatlandırılan geminin tam boyunun eski gemininkinden %20’den fazla olmamasına izin vermiştir. İzin verilen %20’lik boy artışı, balıkçı gemisinin donanımının yapısal modernizasyonu

kapsamında, geminin yaşam kalitesini iyileştirmek amacıyla verilmiş olmasına rağmen, tonaj ve motor gücü artışları da olmuştur (Seçer ve ark., 2010).

Balıkçı gemisi sayısında 1970 yılından 2000’li yılların başlarına kadar önemli artışlar olduktan sonra son yıllarda sabit kalmıştır. Ancak gemi sayısı sabit kalırken, özellikle 12 m’den büyük gemiler, avlama kapasitelerini (boy, motor gücü, tonaj, daha fazla balık bulucu cihaz, yedek ve taşıyıcı destek gemileri) bakımından büyütmüşlerdir (Seçer ve ark., 2010). Bu durum Türk balıkçı filosunun gerek boy gerekse motor gücü (kw) bakımından avlama kapasitesinin büyüdüğüne işaret etmektedir. Aşırı avcılık baskısı ve yüksek av çabası düzeyleri stoklara avlanma baskısı olarak yansımıştır. Aşırı avcılık sonucu azalan stoklar dolayısıyla gemilerin kw cinsinden elde ettikleri ürün miktarında ciddi düşüşler meydana gelmesi ile de ekonomik bakımdan karlılık düşmüştür (Onuncu Kalkınma Planı, 2014).

Artan bu baskıyı azaltarak, sürdürülebilir balıkçılık dengesini kurabilmek için tüm dünyada ve ülkemizde çeşitli yöntemler uygulanmaktadır. Balıkçı filosuna yeni gemi girişinin sınırlandırılmasından sonra SUBİS adı verilen Su Ürünleri Bilgi İşlem Sistemi 2008 yılının sonunda uygulamaya koyulmuştur. Bu sayede avlama faaliyetindeki bütün gemilerin kayıtları bir sistem altında toplanmıştır. Av araçlarının seçiciliğini arttırmaya yönelik teknik önlemler alınmıştır (Seçer ve ark., 2010). Tür, boy ve zaman yasakları uygulanmıştır. Kota uygulaması getirilmiştir. Su ürünleri stoklarına kendilerine yenileme fırsatı vermek amacıyla Deniz ve Kıyı Koruma Alanları belirlenerek balıkçılığa kapalı alanlar (BKA) oluşturulmuştur (Bilgin, 2008).

2012 yılına gelindiğinde balıkçı filoları ile ilgili alınan önlemlerin sürdürülebilir balıkçılık dengesini korumak için yeterli uygulamalar olmaması üzerine Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (GTHB) balıkçılık sektöründe avcılık yapan ruhsatlı 14.324 (TÜİK, 2013) gemiyi azaltmayı planlayarak yeni bir uygulama başlatmıştır. Balıkçı gemilerinde **geri-alım programı** olarak

adlandırılan bu uygulama ilk kez 1970 yılında Kanada Soman balıkçılığında uygulanmıştır.

Balıkçılıkta geri-alım programları; filo kapasitesini azaltarak, balıkçılıktaki çabayı azaltmak için kullanılır (Holland ve ark., 1999). Geri-alım programları balıkçılık yönetiminde yaygın olarak kullanılan bir araçtır ve bu durum balıkçılık yöneticileri için önemli olduğunu gösterir (Curtis ve Squires, 2007). Geri-alım programları temel olarak üç sınıfa ayrılır; (I) sadece gemilerin geri alındığı programlar, (II) sadece lisansların geri alındığı programlar ve (III) hem lisans hem de gemilerin birlikte geri alındığı programlar. Geri-alım programları bazı istisnalar dışında devlet fonları ile yürütülmektedir

Curtis ve Squires (2007), balıkçılık geri-alımlarının hangi amaçlarla bir yönetim aracı olarak kullanıldığını sekiz madde ile açıklamaktadır;

- (1) Doğrudan ekonomik etkinliği arttırmak,
- (2) Filoları modernize etmek, filo yapısı ve kompozisyonunu ayarlamak,
- (3) Yönetim rejimleri arasındaki geçişi kolaylaştırmak (aşırı sömürülen stoklar ve aşırı balıkçılık kapasitesinin olduğu balıkçılıktan özel veya ortak balıkçılık hakkı mülkiyetine dayalı koruma ve yönetim yaklaşımına geçiş),
- (4) Balıkçılık hakkına dayalı yönetim yaklaşımının uygulanabilir olmadığı durumlarda bir alternatif sağlamak,
- (5) Afet ya da krizde yardım sağlamak,
- (6) Tazminat ve dağıtım sorunlarına işaret etmek,
- (7) Aşırı sömürülmüş stokları korumak ve yeniden inşasına yardım etmek,
- (8) Biyolojik çeşitliliği ve ekolojik kamu mallarını.

Bu güne kadar gemiler ve lisanslar için geri-alım programları Avrupa, Kuzey Amerika, Avusturalya, Kuzeydoğu ve Güneydoğu Asya'da yaygın olarak kullanılmıştır (Curtis ve Squires, 2007).

AB çok yıllık programları Danimarka, İtalya, Fransa, Hollanda, İspanya ve İngiltere de uygulanmıştır. Norveç’te de trol, gırgır, uzatma ağları, parakete ve geleneksel balıkçılıkta geri-alım programları uygulanmıştır (Curtis ve Squires, 2007) ve halen de uygulanmaya devam etmektedir.

Türkiye’ de ise ilk kez 2012 yılında uygulanan geri-alım programı, 19 Haziran 2012’de 28328 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır ve GTHB’nin 2012/51 numaralı “*Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme* Tebliği” doğrultusunda, su ürünleri ruhsat teskeresine sahip **on iki metre ve üzerindeki** balıkçı gemisi sahiplerine, gemilerinin avcılıktan çıkarılması karşılığında, gemi boyuna göre Çizelge 1’de belirtilen miktarda destekleme ödemesi yapılmasına yöneliktir (GTHB, 2012).

Çizelge 1.1. 2012 Yılı Gemi Boyuna Göre Belirtilen Miktarda Destekleme Ödemesi (GTHB, 2012)

Sıra No	Gemi boyu (m)	Bir metresi için ödenecek destek miktarı (TL/m)
1	12-20	10.000
2	21-30	15.000
3	31 ve üzeri	20.000

Ülkemizde su ürünleri avcılığının %90’ını gerçekleştiren 12 metre ve üzeri balıkçı gemilerini doğrudan satın alma yoluyla alan bu geri-alım projesin de su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesi ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması amaçlanmıştır (GTHB, 2014).

Başvuruların gönüllülük esasına dayalı olarak 2012 yılında alındığı geri-alım programı kapsamında 2013 sonu itibariyle 364 balıkçı gemisi filodan çıkarılmıştır. 62 milyon lira destekleme ödemesi yapılan uygulamayla 12 metre üzerinde boy uzunluğuna sahip 1.858 balıkçı gemisinin %19,5'i filodan çıkarılmıştır. Alınan balıkçı gemilerinden 11'i Kontrol Gemisi yapılmak üzere İl Müdürlüklerine ve 18'i Araştırma Gemisi yapılmak üzere üniversitelere hibe edilmiştir. Geriye kalan 335'i ise Makine ve Kimya Endüstri Kurumu İzmir Aliğa Gemi Söküm Tesisleri'nde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur (Ünal, 2014).

Su ürünlerinde av ve av gücü arasındaki dengenin sağlanmasını amaçlayan Bakanlık, gemi sahiplerinden gelen talep üzerine desteklemenin kapsamını genişleterek 2012 yılında uygulanan geri-alım programının devamı niteliğinde, 8 Nisan 2013'de 28612 sayılı resmi gazetede, 2013 Yılında Yapılacak Tarımsal Desteklemelere İlişkin Kararlar yayınlanmıştır. GTHB'nin 2013/4463 sayılı Kararına istinaden yürürlüğe giren 2013/25 Numaralı "*Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği*" kapsamında su ürünleri ruhsat teskeresine sahip **on metre ve üzerindeki** balıkçı gemisi sahiplerine, gemilerinin avcılıktan çıkarılması karşılığında, gemi boyuna göre belirtilen miktarda destekleme ödemesi yapılmasına yönelik (Çizelge 2), politika uygulanmaya başlanmıştır (GTHB, 2013). Bakanlık kararı ve resmi gazete Ek-1 ve Ek-2'de sunulmuştur.

Çizelge 1.2. 2013 Yılı Gemi Boyuna Göre Belirtilen Miktarda Destekleme Ödemesi (GTHB, 2013)

Sıra No	Gemi boyu (m)	Bir metresi için ödenecek destek miktarı (TL/m)
1	10-20	10.000
2	21-30	15.000
3	31 ve üzeri	20.000

Bakanlık tarafından ikinci kez uygulanan geri-alım projesinde yetkililer ilk uygulanan programda olduğu gibi temelde balıkçılık filosunu küçölterek; su ürünleri kaynaklarının korunmasına, sürdürülebilir işletilmesine ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılmasına önemli katkı sağlamasını beklemektedir. Ayrıca, söz konusu geri-alım projesinin balıkçılığı bırakmak isteyen gemi sahiplerinin mağdur olmadan sektörden ayrılmasına ve balıkçılık yapmaya devam eden gemi sahiplerinin de ekonomik olarak daha etkin balıkçılık yapmasına, bir diğler konu olarak da; av ile av gücü arasındaki denge kurularak canlı deniz kaynaklarının sürdürülebilir şekilde işletilmesine katkı sağlaması beklenmektedir.

Alımların 2014 yılında yapıldığı geri-alım programına gönüllölük esasına dayalı olarak 534 balıkçı gemisi sahibi başvuruda bulunmuştur. Bakanlık, 534 geminin tamamının alımı halinde 67 milyon lira ödeme yapılarak, 10 metrenin üzerindeki balıkçı gemilerinin sayısının %23 oranında azaltılmış olacağını bildirmiştir. Ancak 2014 sonu itibariyle 446 balıkçı gemisi Makine ve Kimya Endüstri Kurumu İzmir Aliğa Gemi Söküm Tesisi'ne getirilerek filodan çıkmıştır (M. Er, 2014, sözlü görüşme).

Ülkemizde ikinci kez uygulanan geri-alım projesinin etkinliğini ve işlerliğini ortaya koymak amacıyla yapılan mevcut çalışma sonucu elde edilen sonuçlar, geri-alım projesinin olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya çıkaracak olması, sonraki yıllarda başlatılacak benzeri programlar için rehberlik etmesi, sektörün daha iyi anlaşılması ve daha iyi yönetilmesi adına önemli olacaktır.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

Geri-alım programı ilk kez 1970 yılında Kanada-British Columbia somon balıkçılığında toplam filo hacmini “bariz aşırı miktarlardan” aşağı çekmek amacıyla uygulanmıştır (Fraser, 1979). 1970’den günümüze kadar Columbia’da 4 ayrı geri-alım programı düzenlenmiştir.

İlk programda gemi ve lisanslar birlikte satışa çıkarılmıştır (Fraser, 1979). Filo hacminin azaltılması için kesin hedefler belirlenmemiştir ancak program kendi kendini finanse (lisans ücretleri, gemi ve av araçları satışlarından toplanan fonları kullanarak sürdürmek üzere) etmek üzere hazırlanmıştır. Programa 950 gemi sahibi başvuruda bulunmuş ve 62 milyon Kanada \$ harcanarak 361 gemi satın alınmıştır.

Program sonunda; programa katılan 240 balıkçının %47’sinin birer gemi ve lisans satın alarak balıkçılığa geri döndüğü görülmüştür (Kurt ve Muse, 1984). 1972 yılında lisans tutarlarında artış olmuş ve gemi alımı için gereken ücret de artmıştır. Sonuç olarak, program, masraflarını kendi kendine karşılayarak sürdürememiştir. Bu durum, somon stoklarının iyileşmesinin geri-alımla gerçekleşemeyeceğini ortaya koymuştur ve 1974 tarihinde program askıya alınmıştır (Fraser, 1979; Kurt ve Muse, 1984).

1981 yılında hükümet tarafından 2,9 milyon \$ ile finanse edilmiş ikinci geri-alım programı başlamıştır. İlk programda olduğu gibi lisans ve gemi birlikte alınmıştır ve 2,5 milyon \$ karşılığında yalnızca 26 gemi satın alınmıştır. Satın alınan gemiler daha sonra açık artırmada 660 bin Kanada \$’a satılmıştır (Kurt ve Muse, 1984).

1981 yılında yapılan çalışmaların sonuçları, on yılı aşkın süre içinde filo sayısının %50 azaltılması gerektiğini savunmuştur (Kurt ve Muse, 1984). Burlington’da somon balıkçılarının % 90’ı geri-alım programını desteklediği halde 1993’e kadar herhangi bir geri-alım programı başlatılmamıştır (BACL, 1981).

Kanada Yerli Balıkçılık Stratejisi kapsamında; 1993’de ticari filoda balık yakalama gücünü azaltma yollarını test etmek için pilot geri-alım programı başlatılmıştır. Program 6,4 milyon Kanada \$ ile finanse edilmiştir. Değerlendirmeler için bir komite oluşturulmuştur. Komite, gemi boyları, av aracı türü ve kızıl somonun (*Oncorhynchus nerka*) değerine bağlı bir formül kullanarak seçim yapmıştır. Pilot geri-alım programının sonucunda: toplam kızıl somon avcılığında 317 bin adet azalma sağlanarak toplam avın %1,6 oranında azalma sağlanmıştır. 1993 programında potansiyel av miktarındansa, gerçek av miktarına dayalı teklif sıralamasının yüksek miktarlarda av kapasitesini yok edebileceği bildirilmiştir (Mylchreest, 1993). Mevcut programda potansiyel av miktarları dikkate alınmasına rağmen av gücü kapasitesinde önemli ölçüde azalma sağlanmıştır.

En son geri-alım programında balıkçılar, av aracı ve av sahasını tercih etmeye özendirilmiştir. Gırgır gemisi için ayrı uzatma ağları için ayrı uygulanan (lisans ve alan tercihiye yönelik) bir programdır. Geri-alım programının kendi kendine filo miktarını %20 oranında azaltması, onları daha verimli ve daha kolay takip edilebilir hale getirmek amaçlanmıştır. Bütçeyi 80 milyon Kanada \$ ile hükümet karşılamıştır. Uzatma ağları filosu için %20 azaltma hedefine ulaşılmış ama gırgır filosu için aynı şey olmamıştır. Program sonunda, uzatma ağı balıkçılığı lisansının %21’i (752 lisans) satın alınmıştır. Önemli ölçüde filo azalması sonucuna ulaşılmıştır (James, 1996).

Kanada da gerçekleştirilen 5 farklı geri-alım programı sonunda, toplamda 300 milyon Kanada doları harcanmış ve filo kapasitesinde 2/3 oranında azalma sağlanmıştır (Grafton ve Nelson, 2004).

Oregon Columbia Nehri gırgır somon balıkçılığı, aynı kaynağı kullanan hem Oregon hem de Washington filolarıyla Columbia nehrinde sürdürülmektedir. İzinli geri-alım programı 1980 yılında Somon ve Alabalık Koruma ve Geliştirme Yasası (Salmon and Steelhead Conservation and Enhancement Act) ile yetkilendirilmiştir. Programın amacı; balıkçılık kapasitesini azaltmak ve sağlam

bir yönetim ile balıkçılığa sahip çıkmak ve kaynak koruması sağlamaktır (ODFN, 1987).

Bu program bir yandan en etkili filoyu oluşturmayı amaçlarken bir yandan da lisansların sayısını olabildiği kadar azaltmayı hedeflemiştir. Bu hedef, en yeterli operatörlerin geriye kalmasını kesinleştirmek için lisansların devredilmesine izin vererek gerçekleştirilmiştir (ODFN, 1987).

Program, Washington ve Oregon için ABD Federal Hükümeti tarafından finanse edilmiştir. Başarılı teklif verenler yalnızca Oregon ve Columbia nehirlerinde gırgırla somon avcılığı ruhsatını almaya hak kazanmıştır. Gemi ve av araçlarının tahsisinde sınırlandırma yapılmamıştır ve başarılı teklif verenler diğer bir lisans sahibinden lisans satın alarak balıkçılığa tekrar başlayabilmiştir (Carter, 1996).

Program sonunda filo kapasitesi %30,5 oranına kadar azaltılmıştır. Hizmetten alınan ruhsatların av geçmişleri, toplam av geçmişinin yaklaşık %22'sini oluşturmaktadır (ODFN, 1987). Program süresince av ve kaynaklar gelişme göstermiştir. Ancak bu durum, kapasitenin azaltılmasından kaynaklanmamıştır. Avlar 1988'den sonra düşüşe geçtiği için yetersiz hasılatı dolay balıkçılıktan daha da uzaklaşmıştır (Carter, 1996).

Washington Eyaleti somon balıkçılığı gırgır, olta ve galsama ağı dâhil olmak üzere bir dizi av aracını kapsayan filo geri-alım programları yürütmüştür. İlk geri-alım programı 1975'te başlamıştır. Program da farklı kriterlere dayanarak gemi ve av araçları alınmış ve sonunda gemiler Eyalet balıkçılığında kullanılmamak üzere satılmıştır. Program kapsamında, 5,3 milyon \$ harcanarak 253 gemi satın alınmıştır. Ancak balıkçıların %40'ı gemi ve lisanslarını sattığı halde, yeniden gemi, lisans ve av aracı olarak balıkçılığa devam ettikleri saptanmıştır (Kurt ve Muse, 1984).

Uygulanan ilk geri-alım programı 1979'da değiştirilmiştir. Gemi sahiplerine, ya yalnızca lisanslarını ya da lisans, gemi ve av araçlarını birlikte satabilme olanağı tanınmıştır. Lisanslar belirli bir fiyat listesine bağlı olarak piyasa değerinin biraz altında satılmıştır. 11'i gemi ile beraber 239 lisans geri-alınmıştır.

Programın 1980'de gerçekleşen üçüncü aşamasında, lisanslar satışa çıkarılmıştır. Lisans sahipleri lisanslarını ellerinde bulundurdıkları süreye bağlı olarak sınıflandırılmıştır ve bir önceki yılın piyasa işlemleriyle belirlenen piyasa değerinde sabit ücretler almışlardır. 325 adayın olduğu program sonunda 198 lisans devre dışı bırakılmıştır. 1981 yılına gelindiğinde filo miktarı %9 civarında azaltılmıştır (WDF, 1986).

Programın 1981'de başlayan dördüncü aşamasında adaylara iki seçenek sunulmuştur. Adaylar yalnızca lisanslarını satabilecekler ya da en az 10 yıl süreyle Eyalet balıkçılığında kullanılmaması sözünü vererek lisanslarıyla birlikte gemilerini de satabileceklerdi. Washington'da 10 yıl süreyle balıkçılık yapmama sözünü verenlere gemi değerinin %30 fazlası verilmiştir (WDF, 1986). Adaylar ruhsat yılı ve 1973-1977 yıllarındaki av miktarları dikkate alınarak sıralanmıştır. Programda 1981 yılının tüm lisanslarının sadece %23'ü satılmış olsa da balıkçılıktaki lisanslar %32 oranında azalmıştır.

1995 yılı lisans geri-alımında, aralarında dağıtılan 4 milyon \$'la okyanus fener (olta) balıkçılığı, Columbia Nehri gırgır ve somon balıkçılığında lisans sahipleri hedef alınmıştır. Teklifler, her teçhizat grubu içinde artan sırayla sıraya konularak, her lisans kategorisi için finansman tükenene kadar satışlar sürdürülmüştür (Holland ve ark., 1999). Toplamda 190 okyanus fener balıkçılığı lisansı, 81 Columbia Nehri gırgır lisansı ve 23 ruhsatlı somon balıkçılığı lisansı geri alınmıştır. Bu durumda fener (olta) balıkçılığı filosu en uygun düzeyin 3 katından daha fazla artmıştır. Aynı zamanda Kolombiya Nehri gırgır balıkçılığı en uygun miktarın neredeyse iki katına çıkmıştır. 1995 yılı lisans sonlandırma programı, lisans şartı getirilen bir geri-alıma dönüşmüştür, aynı şeyi 1996 ve 1997 yılları takip etmiştir.

Kuzey Avustralya karides balıkçılığı; Avustralya'daki en değerli balıkçılıktır ve tehlike altındadır. Sınırlı katılım, kapalı sezon ve kapalı alanlar, gemi ve av aracı sınırlandırmalarıyla yönetilir. 1987'de av aracı sınırlandırması getirilmiştir. 4 verimli ağ ekipmanı daha az verimli olanlarıyla değiştirilmiştir. Gemi izleme sistemi (VMS) ve açık deniz operasyonları filonun daha iyi yönetilmesini sağlamıştır. 1985 yılında "Gönüllü Uyum Projesi (Voluntary Adjustment Scheme- VAS)" diye adlandırılan 8 milyon \$'lık endüstri fonlu bir geri-alım programı başlatılmıştır. Ancak geri-alınan trol gemilerinin sayısı karides ihracat fiyatlarındaki düşüşü telafi etmeye yetmemiştir ve kısmi başarı elde edilmiştir (Holland ve ark., 1999).

Kuzeydoğu çok türlü dip balığı avcılığı; ABD'nin kuzey doğusunda hâkim balıkçılıktır. Ruhsatlandırma, av aracı, av miktar kısıtlaması ve balıkçılık faaliyetini azaltma girişimlerini içerir. Olta balıkçılığı için açık erişim ruhsatları haricinde, balıkçılıkta sınırlı erişim söz konusudur. Sınırlı erişim ruhsatlı gemiler, belli sayıda deniz iş günü ile sınırlandırılmıştır (NEFMC, 1996).

Kuzeydoğu dip balıkçılığı için Balıkçılık Kapasitesi Azaltma Girişimi (Fishing Capacity Reduction Initiative-FCRI) 2 milyon \$'la finanse edilmiş bir pilot programın kurulumuyla 1995'de başlamıştır ve 1996 yılında 25 milyon \$'la finanse edilmiş daha geniş kapsamlı bir geri-alım programı uygulanmıştır. Programın amaçları, balıkçılıktan olumsuz etkilenmiş nitelikli balıkçılara hibe sağlamak ve aktif balıkçılık kapasitesini en düşük giderle azaltarak balık stoklarının sürdürülebilirliğini sağlamak olarak belirtilmiştir (NOAA, 1996a).

Program, dip balığı avcılığı ve gemilerine bağlı ruhsatların bırakılmasını zorunlu kılmıştır. Hükümet, gemi sahibinin gemiyi ekolojik olarak güvenli bir şekilde ıskartaya çıkarmasını veya batırmasını istemiştir. Gemi sahiplerine, geminin istedikleri kısımlarını ve av araçlarını tekrar kullanmak üzere kurtarabilme imkanı tanınmıştır. Adayların, balıkçılığa dönmeleri ile ilgili bir kısıtlama getirilmemiştir. Gemi sahibinin gemisini lisanslı bir şahsa devretmesine izin verilmemiştir. Eğitim, araştırma, güvenlik vb. amacıyla kamu kuruluşlarına

hatta başka ülkelere bağış ya da satış türü devir yapılmasına izin verilmiştir (NOAA, 1996a).

Geri-alım programı için uygunluk, 1991 ile 1994 yılları arasında her dört yıldan üçünde ruhsatlı dip balıkçılığı satışlarından gelen kazançlarının %65'ini belgeleyebilen gemi sahipleriyle sınırlandırılmıştır. Adayların teklifleri geçmiş avlara dayanan bir puana bağlı olarak sınıflandırılmıştır. Teklif seçimleri, 25 milyon \$ bitene kadar en düşükten en yüksek puana doğru yapılmıştır. Sıralanmış tekliflerde ruhsat kategorisi, ana liman, av araçları veya hibelerin belli gruplar arasında dağıtılmasında kullanılabilecek diğer özellikler dikkate alınmamıştır (NOAA, 1996b).

Programa, 114 gemi sahibi başvurmuştur (NMFS, 1996). Bu adaylar arasından teklifleri toplamı 1,9 milyon \$'a eşdeğer 11 gemi seçilmiştir. Gemi sahipleri ek olarak dil balığı (*Paralichthys dentatus*), deniztarağı (*Arctica islandica*), mürekkep balığı (*Loligo pealei*), uskumru (*Scomber scombrus*) ve karabalık (*Peprilus triacanthus*) türleri için 15 sınırlı erişim ruhsatını da teslim etmiştir. Bugüne kadar toplamda 16 milyon \$'ı aşan tekliflerle 56'dan daha fazla gemi geri-alınmıştır. Teklifler 52,500 \$'dan 800,000 \$'a kadar değişkenlik göstermiştir. Maine, Massachusetts, New Hampshire ve New York'taki farklı limanlardan, uzunlukları arasında yaklaşık 11 metreyle 27 metre arasında değişen trol ve gırgır gemileri geri-alınmıştır (Holland ve ark., 1999).

Atlantik Kanada dip balıkçılığı, çeşitli boylarda gemiler ve av araçlarıyla sürdürülen çok türlü bir balıkçılıktır. 1992 yılında Kuzey Morinası (*Gadus morhua*) için balıkçılık geçici olarak yasaklanmıştır. Aslında yasaklamanın iki yıl sürmesi düşünülmüştür ancak stoklar azalmaya devam ettiği için yasaklamanın bir süre daha devam etmesi beklenmiştir. Yasaklama, ciddi ölçüde balıkçılığa güvenen Newfoundland'ı gelir ve istihdam bakımından olumsuz etkilemiştir (Parsons, 1993).

Atlantik Dip Balığı Stratejisi (Atlantic Groundfish Strategy-TAGS) adı altında bir geri-alım programı 1993 yılında 271 milyon \$'lık bütçe ile başlatılmıştır. Bu programın amacı; balıkçılık kapasitesini azaltmak ve balıkçıları diğer işlere yönlendirmek olarak belirtilmiştir (Huggins, 1996). Programda, bir teklif verme sistemiyle, maksimum kapasitenin en düşük giderle azaltılması hedeflenmiştir. Teklifler, balıkçıların geçmiş ortalama av miktarı ve değerine dayanarak sıralanmıştır. Uzunluğu 14 m'den daha fazla olan gemiler için 350 bin \$ ve 14 m'den daha az olanlar için 180 bin \$ belirlenmiştir. İlk aşamada geri-alım için 29,7 milyon \$ kullanılmıştır. Uygun görülenler, dip balığı balıkçılık lisanslarını ve kişisel balıkçılık lisanslarını geri vermiştir. Newfoundland'daki çoğu lisans devredilebilir olmadığı için teklif verenler lisansından vazgeçmiştir (Huggins, 1996).

II. aşama teklifleri 1995 yılına kadar 30 milyon \$ ile sunulmuştur. Lisans sonlandırmalarının çoğu Newfoundland'da gerçekleşmiştir. 19,3 milyon \$ karşılığında 177 lisans geri satın alınmıştır (Carew, 1996).

Birçok filo geri-alım programına ilgisiz kalmıştır. Bunun başlıca sebebi, balıkçıların tüm lisanslarla birlikte balıkçılıktan tamamen çıkmak zorunda kalması olarak belirtilmiştir. Bu şart, balıkçıların verimli olabilecekleri tüm diğer gelir kaynaklarını da bırakmak zorunda kalmalarına neden olmaktadır. İlgi eksikliğinin bir diğer sebebi de 1997'de programın yeniden başlatılmasının beklenilmesiydi (Carew, 1996).

Atlantik Kanada Kıyı Istakoz Avcılığı için 1967, 1969 ve 1997'de geri-alım programı uygulanmıştır. 1968 ve 1972 yılları arasında gemi sayısı %8,7 oranında azalmıştır. Ancak aynı zaman dilimi içinde tuzak sayısında %5,6 oranında artış gözlenmiştir. Programın amacı; balıkçılığı bırakmaya gönüllü balıkçıların ardından devam etmeye istekli istakoz balıkçıları için daha yüksek ve sabit gelir oluşturmak olarak ifade edilmiştir. Ancak piyasa değerleri sınırlı olan gemi ve av araçlarına yapılan sabit yatırımdan dolayı bu amaca yeterince ulaşılamamıştır (DFO, 1981). Geri-alım politikası 3 yıl süreyle daha uzatılmıştır. Programda 1978

yılının toplamda 6941 adet lisans sayısının %22,6'sını temsil eden 1571 lisans hizmetten alınmıştır. Lisansları sonlandırılan balıkçılardan %40,5'i diğer balıkçılık sektörlerinde mesleğe devam ederken, %25,1'i emekliye ayrılmış ve %34,4'ü balıkçılık dışında iş bulmuştur. Balıkçılık mesleğine devam edenlerin net gelirleri beş katına çıkmıştır. Bununla birlikte gemiler genişletilmiş, daha güçlü ve daha iyi donanımlı hale gelmiştir. 1976'dan 1987'ye kadar sermaye maliyeti on katına çıkmıştır (Pringle ve Burke, 1993).

Norveç gırgır balıkçılığı kapelin (*Mallotus villosus*), uskumru (*Scomber scombrus*) mavi mezgıt (*Micromesistius poutassau*), ringa (*Clupea harengus*) balığı gibi açık deniz türlerinde uzmanlaşmıştır. 1970 ve 1979 yılları arasında gemi sayıları 319'dan 271'e düşerken bile filo kapasitesi artış göstermiştir. Ortalama bir geminin genişliği artmış ve yeni gemiler gittikçe pahalılaşmıştır. Gırgır balıkçılığında yeni makineler ve nakliye ekipmanlarının fiyat endeksi %48 artarken, Hannesson (1986) 1977 ve 1984 yılları arasında yeni gırgır gemilerinin fiyat endeksinin %97 oranında arttığını belirtmiştir.

Norveç hükümeti 1979'da, balıkçılıkta etkinliği artırmak için av kapasitesinin %25 azaltılması gerektiğini bildirmiştir. Bu amaçla bir lisans geri-alım programı başlamıştır. Program yalnızca Norveç Hükümetinin hibeleriyle 1986 fiyatlarına göre 37 milyon \$ ile finanse edilmiştir. Bu program sayesinde kış kapelin (*Mallotus villosus*) balıkçılığında kazanç yılda 6,5 milyon \$ arttırılmıştır. Bu sayede, programın 6-7 yıl içinde kendi giderlerini karşılaması beklenmiştir (Hannesson, 1986).

Programda; gemilerin ıskartaya çıkarılması, değiştirilmesi veya yabancı bir balıkçıya satılması gerekiyordu. Gemiyle birlikte motor da ıskartaya çıkarılırsa, gemi sahibine daha fazla ödeme yapılması kararlaştırılmıştır.

Sonuçta; hibe değeri mevzuatla belirlenmiştir ve teklif sistemine başvurulmamıştır. 67 geminin tamamı balıkçılıktan çıkarılarak satılmıştır (1978'deki toplam kapasitenin %18,2'si). Hannesson (1986) programdan elde edilen kazancın program masrafından yüksek olduğunu bildirmiştir. Program

sonucunda, hiçbir biyolojik etki görülmemiştir. Geriye kalan gemiler kotaların tamamını kullanma eğiliminde olduğu için 1984'den beri balık stoklarının azalmasından dolayı iki kez yasaklama gelmiştir.

Danimarka Balıkçılığı, esas olarak dört filo çeşidiyle sürdürülmektedir; olta kullananlar, Danimarka kıyı gırgırı kullananlar, gırgır ağı kullananlar ve farklı türleri hedef alan farklı filolarla ağ balıkçıları (Salz, 1991).

Danimarka'da uygulanan ilk geri-alım programının amacı; balıkçılık sektörünü ekonomik olarak geçerli hale getirmek ve mevcut kaynaklardan sürdürülebilir ve çevre dostu şekilde yararlanmaya katkı sağlamak olarak belirtilmiştir (Frost ve ark., 1995). 1994-1995 için hedef, Danimarka balıkçılık filosunu 16.000 kayıtlı gros tonaj miktarında (30.000 kW'lık yaklaşık 150 gemi) azaltmak olarak belirlenmiştir. Program bireysel yatırımlarla, AB ve kamu fonlarıyla finanse edilmiştir. Katılımcılar balıkçılık lisanslarını bırakıp, gemilerinin ıskartaya çıkarıldığını veya balıkçılıktan kalıcı olarak uzaklaştırıldığını kanıtlamışlardır. Lisanslar, gemilerle bağlantılı olduğu için, balıkçılar zaten var olan bir gemiyi almadan balıkçılık sektörüne girememişlerdir. Hibe için şartlardan biri, gemi sahibinin Danimarka balıkçılığı dışında gemi edinme hakkından beş yıl süreyle feragat etmesi olarak belirlenmiştir.

Programının ikinci bölümü için Danimarka otoriteleri 20 milyon 627 bin \$ harcamıştır. İkinci geri-alım programı için genel gereklilikler belirlenmiştir; geminin 5 gros tondan daha ağır olması ve önceden 100 günden fazla balığa çıkmış olması ve adayın en az iki yıl süreyle gemi sahibi olmasıdır.

Adaylar; gemi yaşı, ana limanındaki gemi sayısında artış olup olmadığı, adayın avladığı balık türünün fazla olup olmadığı, gemi sahibinin yaşı gibi birçok kritere bağlı olarak karmaşık bir sistemle belirlenmiştir.

Sonuçta; gemilerin toplam sayısı 1987’de %30’dan ve kayıtlı groston değerinden %34’den fazla azalma göstermiştir. Danimarka’nın bakış açısından program başarılı olarak değerlendirilmiştir. Filo miktarı ciddi düzeyde azaltılmış, balıkçılığın verimliliği artmıştır.

Geri-alım programının ilk kuşağının temel amacı; balıkçılık kapasitesindeki artışı durdurmaktır. Danimarka hükümeti, diğer AB üyesi ülkelerin çoğu gibi, balıkçılık kapasitesindeki büyümeyi stabilize etmeyi başaramamıştır. İkinci kuşak da motor gücünün %2’ye kadar ve kayıtlı gros tonajın %3’e kadar azaltılması planlanmıştır. Üçüncü kuşak da ise, motor gücünün %8 ve kayıtlı gros tonajın %7 oranında azaltmayı hedeflemiştir (Frost ve ark., 1995).

Bu Danimarka programı Avrupa Birliği’nin, Danimarka yönetiminin fonları ve endüstri fonlarıyla finanse edilmiştir. Programda sonuç olarak filonun 90.000 beygir gücüne (BG) azaltılması amaçlanmıştır ve 1991’de 90.000 BG hedefine ulaşınca programdan çekilmiştir.

Programın etkileri kapasite azaltımı, denizde geçen gün sayısının artırılması veya trol filusunda olduğu gibi balıkçılığa yeni ve daha geniş gemilerin getirilmesiyle dengelenmiştir. Algarna filosunun kapasitesi 1987 ve 1993 yılları arasında %12 oranında azaltılmıştır (Frost ve ark., 1995).

İngiltere’de balıkçılık, 1970’den önce hemen hemen açık erişime tabiidir. Bir sonraki on yıl içinde lisanslandırma programları farklı balıkçılık alanlarında başlatılmıştır. 1984’te Ortak Balıkçılık Politikası (OBP) ile uyum sağlamak üzere balıkçılık yönetiminde uyarlamaların bir sonucu olarak, baskı altında olduğu düşünülen balıkçılık alanlarında sınırlandırılmış bir lisanslandırma planı ortaya koyulmuştur. Hizmetten çıkarma olarak adlandırılan programda plan, filo kapasitesi ile okyanustaki kaynaklar arasındaki dengeyi kurabilmek için balıkçılık filosunun azaltılmasıdır. Uygulanması istenen bu programın amacı, İngiltere filosunu 1996’nın sonuna kadar kayıtlı gros ton değerinde %17 ve kW değerinde %15 azaltmaktır. Hizmetten alma planı için ilk finansman, kısmen AB

yönetmeliklerince desteklenen İngiliz Hükümetinden gelmiştir (Holland ve ark., 1999).

Hizmetten ayrılma hibesi alabilmek için; gemi sahibinin ebedi olarak balıkçılıktan uzaklaşması, geminin en az 10 yaşında olması, İngiltere de kayıtlı ve 10 metreden uzun olması ve geminin hem 1994'te hem de 1995'te en az 75 gün balıkçılıkta kullanılmış olması gerekiyordu (UKMAFF, 1996).

Adaylar, Gemi Kapasitesi Üniteleri'ne dayanarak Sterlin değeri kullanılarak sıraya konmuştur. 1993'ten bu yana hizmetten çıkarma üç sefer uygulanmıştır. 1995'te filo, kayıtlı gros ton değerinde %7 düşürülmüştür (UKMAFF, 1995). Biyolojik etkilerin kısa sürede tespit edilmesinin kolay olmadığı fakat en azından durumun kötüye gitmediği ifade edilmiştir.

3.MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

Geri-alım politika uygulamasının işlerliği ve amaçlarına ulaşip ulaşamadığını tespit etmek için desteklemeden yararlanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahipleriyle anket formu aracılığı ile görüşme yapılarak gerekli veriler toplanmıştır. Anket ile elde edilecek veriler tezin birincil materyalini oluşturmaktadır.

Desteklemeden yararlanacak balıkçı gemisi sahiplerinin listesi ve iletişim bilgileri Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden (BSGM) elde edilmiştir. BSGM'nden alınacak veriler, geri-alım programı ile ilgili yapılmış tüm çalışmalar (makale, tez, kitap) ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri ise tezin ikincil materyali olarak kullanılmıştır.

3.2. Yöntem

3.2.1. Veri toplama

Programın tüm Türkiye'yi kapsaması nedeniyle gerek zaman gerekse ekonomik kısıtlamalardan dolayı geri-alım programına hak kazanan gemi sahipleriyle tam sayım yöntemi yerine örneklem yöntemi kullanılarak ana kitleyi en iyi temsil edecek örneklem hacmi belirlenmiştir. Hazırlanan anket formları ile yapılacak görüşmeler, ekonomik kısıtlamalar nedeniyle yüz yüze görüşmeler yerine telefon aracılığı ile yapılmıştır.

3.2.2. Örneklem seçimi

Geri-alım programına 534 gemi sahibi müracaatta bulunmuştur. Müracaat edenlerden 5 kişinin müracaatı uygun bulunmamıştır. 529 balıkçı gemisi sahibinin geri-alım programına katılımı onaylanmıştır. Çizelge 3.1’den programa müracaat eden gemi sahiplerinin bölge ve boylarına göre dağılımına bakıldığında; en fazla (225 kişi) Marmara Bölgesi’nden, en az (99 kişi) Karadeniz ve Ege Bölgelerinden müracaat edildiği, gemi boylarına göre de en fazla 10-20 metre arası gemiler için başvuruda bulunduğu görülmektedir. Programa katılımı onaylanan 83 gemi sahibi ise çeşitli nedenlerle sonradan gemisini vermekten vazgeçmiştir (Çizelge 3.2). Çizelge 3.3’den gemisini vermekten vazgeçen gemi sahipleri incelendiğinde; 21-30 metre arası 12 gemi sahibinin programa katılmaktan vazgeçtiği ve program sonunda 21-30 metre arasında 6 geminin geri alındığı görülmektedir.

GTHB’nın yürüttüğü geri-alım programı sonucunda 446 balıkçı gemisi filodan çıkmıştır (Çizelge 3.3).

Çizelge 3.1. Geri-alım Programına Müracaat Eden Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı

BOY	BÖLGELER				TOPLAM
	KARADENİZ	MARMARA	EGE	AKDENİZ	
10-20 m	92	222	97	100	311
21-30 m	7	3	2	6	18
31 m ve üzeri	0	0	0	0	0
TOPLAM	99	225	99	106	529

Çizelge 3.2. Geri-alım Programına Müracaatı Kabul Edilip Gemisini Vermekten Vazgeçen Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı

BOY	BÖLGELER				TOPLAM
	KARADENİZ	MARMARA	EGE	AKDENİZ	
10-20 m	16	26	12	17	71
21-30 m	4	3	1	4	12
31 m ve üzeri	0	0	0	0	0
TOPLAM	20	29	13	21	83

Çizelge 3.3 Geri-alım Programı Kapsamında Gemileri Geri-Alınan Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı

BOY	BÖLGELER				TOPLAM
	KARADENİZ	MARMARA	EGE	AKDENİZ	
10-20 m	76	196	85	83	440
21-30 m	3	0	1	2	6
31 m ve üzeri	0	0	0	0	0
TOPLAM	79	196	86	85	446

Seçilecek örneklem hacmi için, eşit olasılıklı geri vermeksizin örnekleme yöntemi %95 güven sınırlarında, $\alpha=0,05$ hata payı ile $p=0,5$ ve $d=0,05$ varsayımı kullanılarak aşağıdaki (3.1) formülü ile hesaplanmıştır (Baskan, 1998). Sonuç olarak, yeterli örneklem büyüklüğünün 207 kişi olduğu bulunmuştur.

$$n = \frac{Np(1-p)t^2}{(N-1)d^2 + t^2p(1-p)} \quad (3.1)$$

N :Hedef kitledeki birey sayısı

n :Örnekleme alınacak birey sayısı

p :İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı)

t :Belirli bir anlamlılık düzeyinde, t tablosuna göre bulunan teorik değer

d :Olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen örnekleme hatasıdır.

$$n = \frac{446 * 0,5 * (1-0,5) * 1,96^2}{(446-1) * (0,05)^2 + 1,96^2 * 0,5 * (1-0,5)} = 207 \quad (3.2)$$

İlk olarak hedef kitleyi oluşturan gemiler boylarına ve bölgelerine göre ayrılmıştır. Hedef kitle üzerinden her bir tabakaya düşen oran hesaplanmıştır. Örneklem hacmi tabakalar arasında oranlarına göre dağıtılarak, her bir tabakaya verilen örneklem hacmi Çizelge 3.4'deki gibi hesaplanmıştır.

Çizelge 3.4. Geri-alım Programına Müracaat Eden Gemi Sahiplerinin Bölge ve Boylarına Göre Bağımlı Kota Dağılımı

BOY	BÖLGELER				TOPLAM
	KARADENİZ	MARMARA	EGE	AKDENİZ	
10-20 m	35	91	39	39	204
21-30 m	1	0	1	1	3
31 m ve üzeri	0	0	0	0	0
TOPLAM	36	91	40	40	207

3.2.3. Verilerin Değerlendirilmesi Sırasında İzlenen Yöntem

Hazırlanan anket ile gemi sahiplerine 5 bölümden oluşan toplamda 50 soru sorulmuştur (Ek-3).

- A. Sosyo-demografik veriler
- B. Sosyo-ekonomik veriler
- C. Gemi verileri
- D. Personel verileri
- E. Geri-alım programının değerlendirilmesi ile ilgili veriler toplanmıştır.

Anket çalışması ile amaçlananlar;

- a) Geri-alım programından yararlanmaya hak kazanan gemi sahiplerinin geçmiş balıkçılık faaliyetleri belirlenerek, aktif balıkçılık yapıp-yapmadığı ortaya koyulacaktır.
- b) Aktif balıkçılık yapan gemi sahiplerinin yıl içinde en çok avladığı tür ve av miktarı belirlenerek, geri-alım programı ile gelecek yıl için hangi tür üzerinde baskının kalkacağı tahmin edilecektir.
- c) Gemi sahiplerinin avcılık yaptığı av sahaları belirlenecek ve bu sayede av baskısının azalacağı muhtemel alanlar tespit edilecektir.
- d) Ekonomik veriler ile gemi sahibinin yıllık gelir ve gider durumu saptanacaktır.
- e) Gemi sahiplerinin balıkçılıktan çıkma nedenleri belirlenecektir.
- f) Balıkçılığa tekrar geri dönme isteklerinin olup olmadığı belirlenecektir.
- g) Balıkçılığa geri dönülecekse tercih edilecek balıkçılık av aracının ne olacağı belirlenecektir.
- h) Geminin gerçekte edersinin ne olduğu ve geri-alım programı kapsamında gemi için ne kadar ücret alındığı ortaya konulacaktır.
- i) Gemide çalışan personel bilgilerinden elde edilecek sonuçlar ile oluşabilecek potansiyel istihdam sorunları belirlenecektir.

Gemilerini devreden gemi sahipleri ile anket görüşmeleri gemilerin devredildiği Mayıs 2014- Ekim 2014 tarihleri arasında yapılmıştır.

Yöntem gereği betimsel istatistik veriler kullanılmıştır. İstatistiksel analizlerde frekans dağılımları, basit ortalamalar ve oransal dağılımlardan, aralarındaki ilişkinin incelenmesi için ki-kare testinden ve Anova testinden yararlanılmıştır.

Toplam 207 balıkçı gemisi sahibi ile yapılan görüşmelerden sonra anketler elektronik ortama aktarılmış, SPSS 20 programıyla betimsel analizler yapılmıştır.

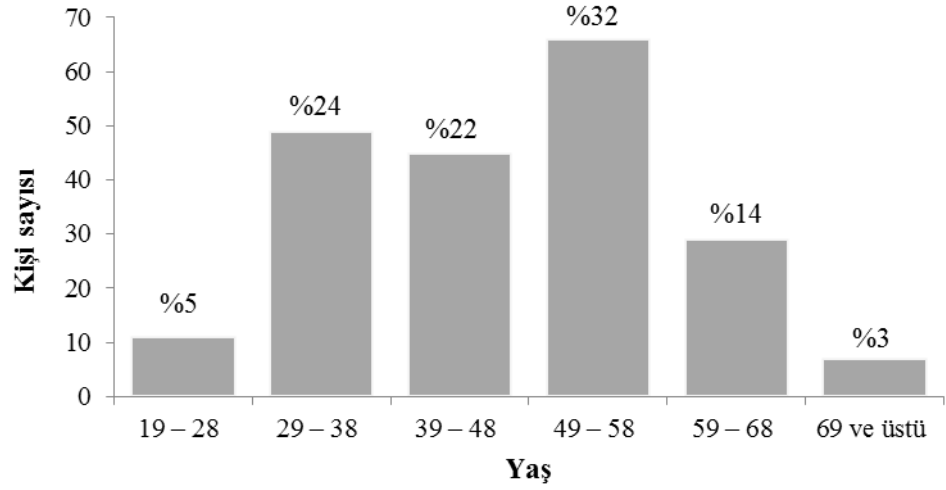
4. BULGULAR

4.1. Sosyo-demografik Bulgular

Geri-alım politika uygulamasının işlerliği ve amaçlarına ulaşım ulaşılamadığını tespit etmek amacıyla yapılan ankete 207 kişi katılmıştır. Anket uygulanan balıkçı gemisi sahiplerinin demografik özellikleri incelendiğinde; %98'inin erkek ve yaş ortalamasının 47 ± 12 yıl olduğu görülmektedir (Çizelge 4.1, Şekil 4.1).

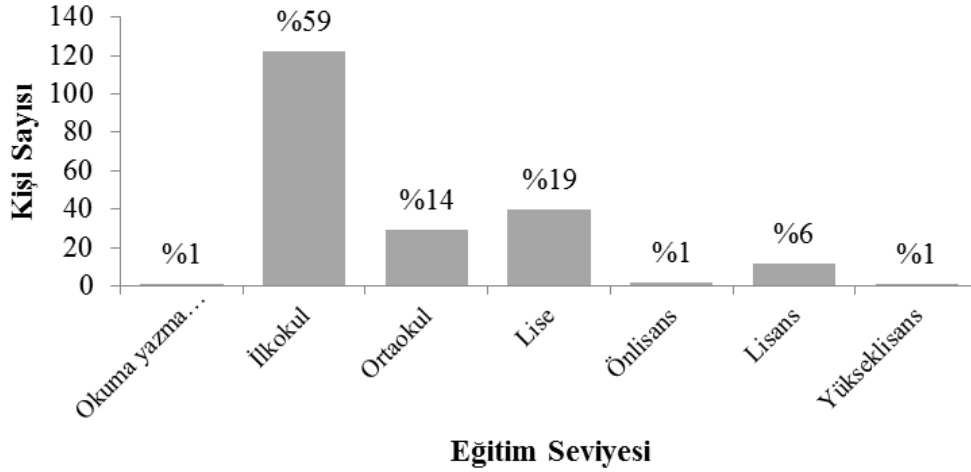
Çizelge 4.1. Geri-alım Programına Katılanların Demografik Özelliklerinin Betimsel Analizi

n=207	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Yaş (yıl)	47	12	79	19
Eğitim seviyesi (yıl)	7	4	18	0



Şekil 4.1. Geri-alım Programına Katılanların Yaş Dağılımı

Ankete katılanların eğitim seviyesine bakıldığında %59'unun ilkokul mezunu (7±4 yıl) olduğu görülmektedir (Şekil 4.2).



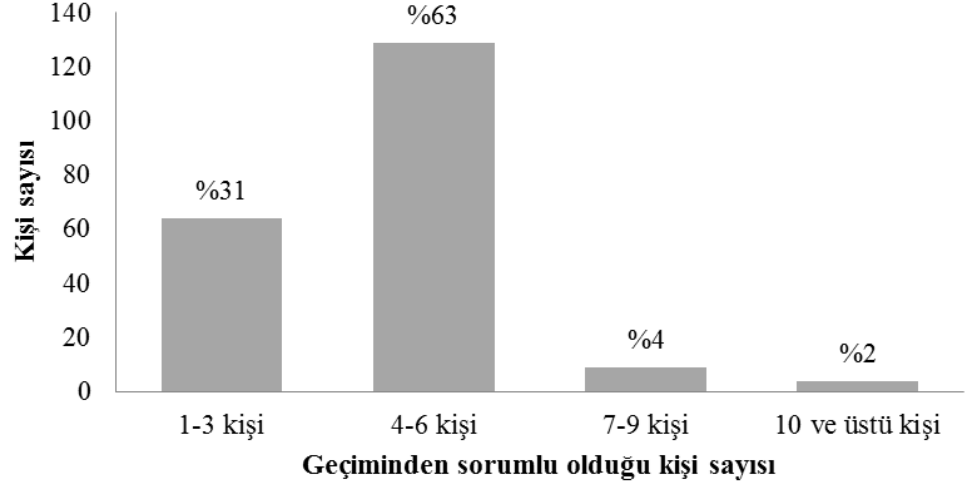
Şekil 4.2. Geri-alım Programına Katılanların Eğitim Seviyesi Dağılımı

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %87'si evli, %80'i ev sahibi ve %85'i sosyal güvenceye sahiptir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Geri-alım Programına Katılanların Demografik Özelliklerinin Frekans Dağılımı

n=207	<i>Frekans</i>	<i>Yüzde (%)</i>
Medeni Hal		
<i>Evli</i>	180	87,0
<i>Bekar</i>	25	12,1
<i>Diğer</i>	2	1,0
Barınma Durumu		
<i>Ev sahibi</i>	165	79,7
<i>Kiracı</i>	42	20,3
Sosyal Güvence		
<i>SGK</i>	175	84,6
<i>Yeşil kart</i>	1	0,5
<i>Yok</i>	31	14,9

Balıkçı gemisi sahiplerine kendisi dahil geçimini sağlamakla yükümlü olduğu kişi sayısı sorulduğunda, ortalama 4 ± 2 kişi olduğu ifade edilmiştir (Şekil 4.3).



Şekil 4.3. Geri-alım Programına Katılanların Geçiminden Sorumlu Olduğu Kişi Sayısı Dağılımı

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %96'sının (199 kişi) asıl meslek ya da ikinci meslek olarak balıkçılık ile geçimini sağladığı görülmüştür. Balıkçı gemisi sahiplerinin %77'si (159 kişi) asıl mesleğinin balıkçılık olduğunu belirtmiştir. İkinci bir mesleğe sahip olduğunu belirten gemi sahiplerinin ise %38'i (40 kişi) ikinci mesleklerinin balıkçılık olduğunu belirtmiştir.

Balıkçı gemisi sahiplerinin %53'ü balıkçılık mesleği dışında başka bir uğraşlarının / gelir kaynaklarının olduğunu ifade etmiştir. Asıl mesleği balıkçılık olan gemi sahiplerinin (159 kişi) %59'u ise geçimlerini yalnızca balıkçılıktan karşıladıklarını ifade etmiştir (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Geri-alım Programına Katılanların Meslek Özelliklerinin Frekans Dağılımı

n=207	<i>Frekans</i>	<i>Yüzde (%)</i>
Asıl Meslek		
<i>Balıkçı</i>	159	77,2
<i>Kamuda çalışan</i>	9	4,4
<i>Emekli</i>	2	1,0
<i>Öğrenci</i>	2	1,0
<i>Çiftçi</i>	4	1,9
<i>Turizm sektörü</i>	1	0,5
<i>Serbest</i>	4	2,0
<i>Diğer</i>	25	12,1
İkinci Meslek		
<i>Balıkçı</i>	40	38,5
<i>Emekli</i>	11	10,6
<i>Çiftçi</i>	12	11,5
<i>Turizm sektörü</i>	1	1,0
<i>Serbest</i>	1	1,0
<i>Diğer</i>	38	36,5
Balıkçılık Dışı Gelir		
<i>Evet</i>	109	52,7
<i>Hayır</i>	98	47,3

Gemi sahiplerinden sosyal güvenceye sahip olmayanlar (%15) incelendiğinde; yaş ortalamasının 43 ± 12 olduğu ve %90'nının (28 kişi) asıl meslek olarak balıkçılık yaptığı görülmüştür. Sosyal güvenceye sahip olmayan gemi sahiplerinin %74'ü (23 kişi) balıkçılık dışında başka bir gelir kaynaklarının olmadığını ifade etmiştir (Çizelge 4.2, Çizelge 4.3).

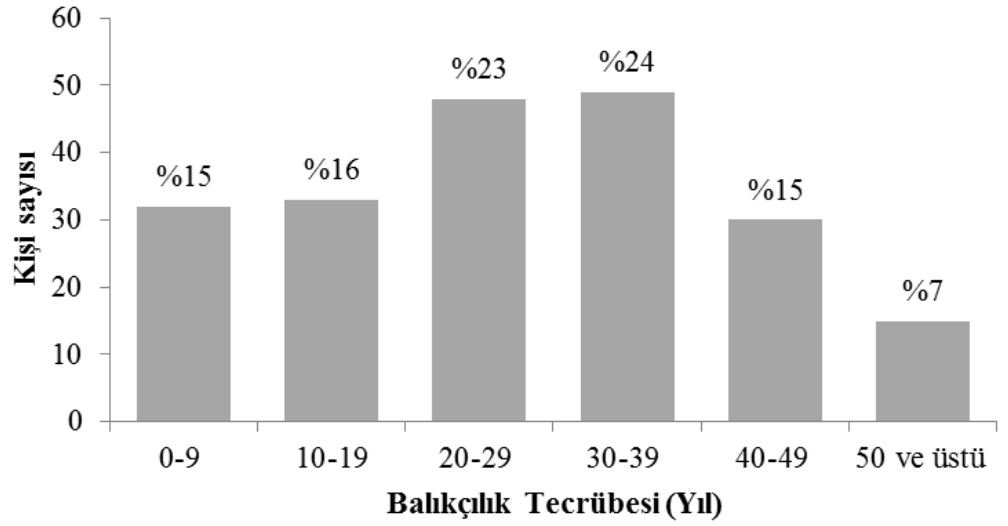
Ankete katılanların balıkçılık tecrübeleri incelendiğinde; maksimum sürenin 60 yıl, minimum sürenin ise balıkçılık ile ilgilenmeyen gemi sahiplerinin olmasından dolayı 0 yıl olduğu bulunmuş ve ortalama balıkçılık tecrübesi 26 ± 14 yıl olarak hesaplanmıştır. Gemisini devreden gemi sahiplerinin devrettikleri gemi ile balıkçılık tecrübeleri incelendiğinde ise; maksimum sürenin 45 yıl, minimum sürenin ise gemi sahibinin balıkçılık ile ilgilenmemesi, geminin hurda durumda olması vb. nedenlerden dolayı 0 yıl olduğu bulunmuş ve ortalama 13 ± 10 yıl olarak hesaplanmıştır. Asıl mesleği balıkçılık olan gemi sahiplerinin ise ortalama

balıkçılık tecrübesi 29 ± 14 yıl, devrettikleri gemi ile balıkçılık tecrübeleri 14 ± 10 yıldır (Çizelge 4.4, Şekil 4.4 - 4.5).

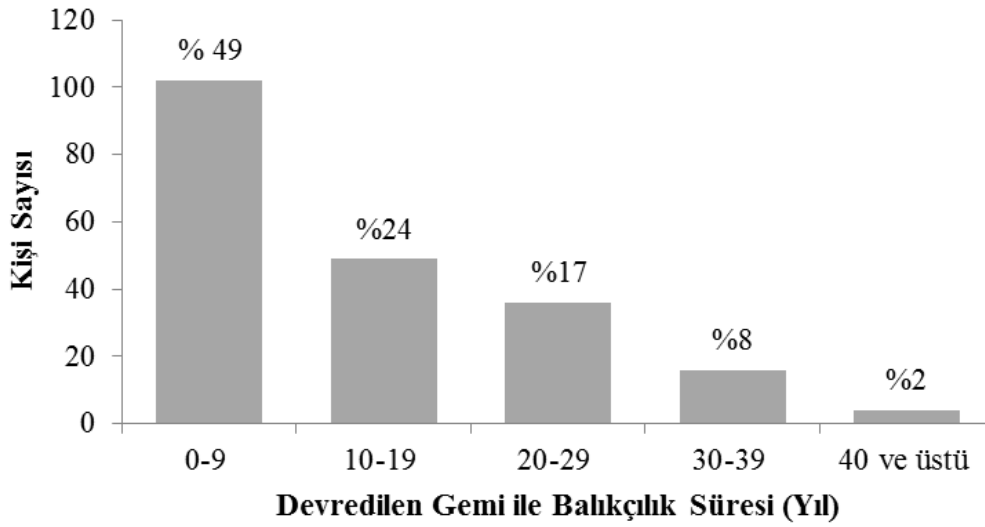
Çizelge 4.4'den, balıkçı gemisi sahiplerinin kendileri dışında ailelerinde balıkçılık ile ilgilenen ortalama 2 ± 2 kişi olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.4. Geri-alım Programına Katılanların Balıkçılık Tecrübesi Betimsel Analizi

n=207	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Balıkçılık tecrübesi (yıl)	26	14	60	0
Devredilen gemi ile balıkçılık tecrübesi (yıl)	13	10	45	0
Ailede balıkçı sayısı	2	2	15	0



Şekil 4.4. Geri-alım Programına Katılanların Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı



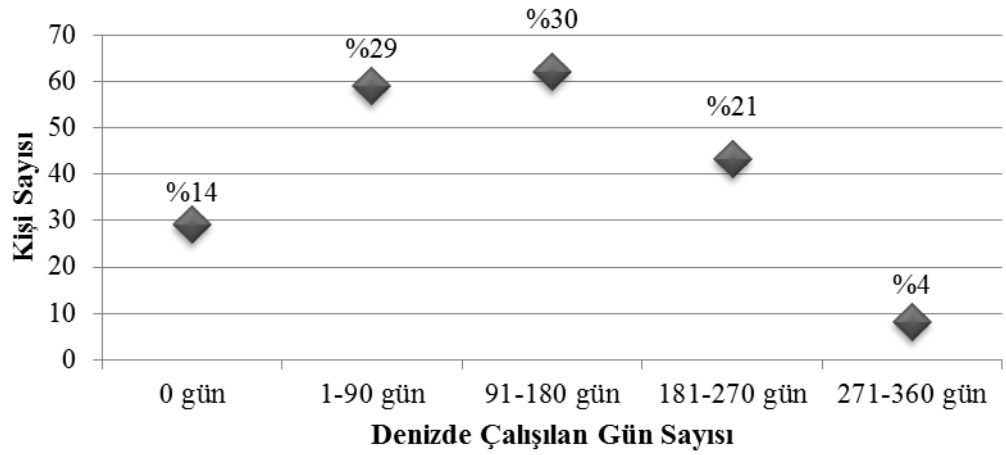
Şekil 4.5. Geri-alım Programına Katılanların Devrettikleri Gemi ile Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı

4.2. Sosyo-ekonomik Bulgular

Geri-alım programı kapsamında devredilen gemi ile 2013 yılı içinde çalışma süreleri incelendiğinde; %30'u 91-180 gün, %28'i 1-90 gün ve %21'i 181-270 gün çalışmıştır. Ankete katılan gemi sahiplerinin %14'ü 2013 yılı içerisinde hiç denize çıkmamıştır (Şekil 4.6).

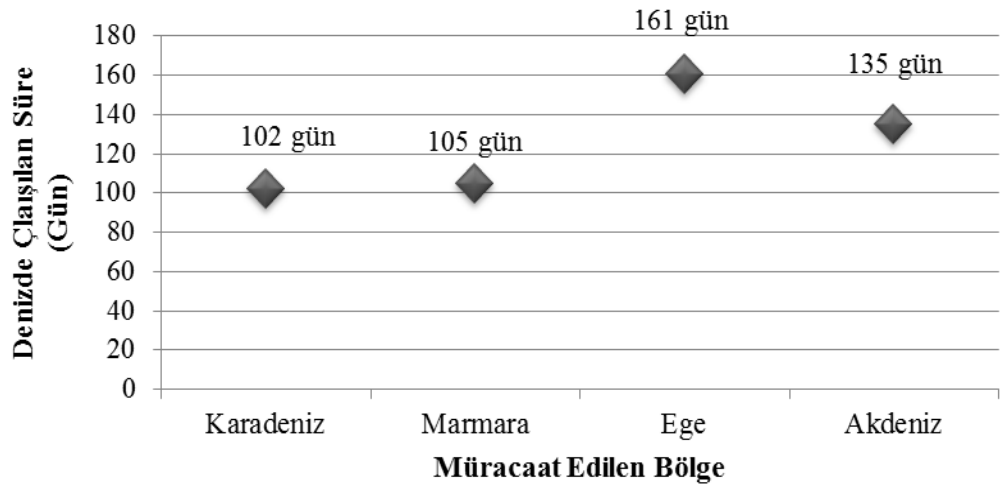
Denize çıkmayan balıkçı gemisi sahiplerinin %66'sının (19 kişi) asıl mesleği balıkçılık, %24'ünün (7 kişi) ikinci mesleği balıkçılık ve %10'unun (3 kişi) balıkçılık dışı mesleğe sahip olduğu görülmektedir.

Devredilen gemilerin %11'i (23 gemi) 0-50 gün denize çıkarak aktif olmayan balıkçı, %21'i (44 gemi) 50-100 gün denize çıkarak yarı aktif balıkçı ve %51'i (105 gemi) 100 gün üzerinde denize çıkarak aktif balıkçı olarak yorumlanabilir. Gemi sahiplerinin %3'ü devredilen balıkçı gemisi başka kişi tarafından işletildiği için çalışılan gün hakkında bilgi sahibi değildir.



Şekil 4.6. Devredilen Balıkçı Gemisi ile Denizde Çalışılan Sürenin Dağılımı

Geri-alım programına müracaatta bulunan balıkçı gemisi sahiplerinin ortalama denizde çalışma sürelerine bakıldığında Karadeniz Bölgesinde 102 ± 15 gün, Marmara'da 105 ± 8 gün, Ege'de 161 ± 14 gün ve Akdeniz'de 135 ± 15 gün olduğu belirlenmiştir. En az çalışma süreleri Karadeniz ve Marmara'dan müracaat eden gemilerde olduğu görülmektedir. Marmara bölgesinden müracaat eden gemi sahiplerinin diğer bölgelere göre daha az çalışma sürelerinin olması geri-alım programına en fazla müracaatta bulunma durumlarını etkilediği sonucuna varılabilir (Şekil 4.7).



Şekil 4.7. Müracaat Edilen Bölgeye Göre Denizde Çalışılan Sürenin Dağılımı

Çizelge 4.5’den devredilen geminin denizde çalıştığı gün sayısı ile müracaat edilen bölge arasındaki ilişki incelendiğinde; Karadeniz bölgesinde avlananların %28’inin hiç avlanmadığı, Marmara bölgesinde avlananların %37’sinin 91-180 gün, Ege bölgesinde avlananların %42’sinin 181-270 gün ve Akdeniz bölgesinde avlananların %32’sinin 1-90 gün arasında avlandığı görülmektedir.

Bu yorumun istatistiki açıdan geçerli olup olmadığına bakmak için Ki-Kare testi yapılmıştır. Bu durumda müracaat edilen bölge ile avlanılan gün arasındaki ilişki istatistiksel olarak değerlendirildiğinde, p değeri 0,001 olarak bulunmuştur ve %95 güven sınırlarında $p < 0,05$ olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki vardır. Yani, avlanılma süresi müracaat edilen bölgeye göre değişmektedir.

Çizelge 4.5. Denizde Çalışılan Gün ile Müracaat Edilen Bölge Arasındaki İlişki

Denizde Çalışılan Gün		Müracaat Edilen Bölge				TOPLAM
		Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz	
0 gün	Frekans	10	10	5	4	29
	Yüzde (%)	27,8	11,0	12,5	10,0	14,0
1-90 gün	Frekans	9	33	4	13	59
	Yüzde (%)	25,0	36,3	10,0	32,5	28,5
91-180 gün	Frekans	9	34	11	8	62
	Yüzde (%)	25,0	37,4	27,5	20,0	30,0
181-270 gün	Frekans	7	9	17	10	43
	Yüzde (%)	19,4	9,9	42,5	25,0	20,8
271-360 gün	Frekans	1	1	2	4	8
	Yüzde (%)	2,8	1,1	5,0	10,0	3,9
Bilmiyor	Frekans	0	4	1	1	6
	Yüzde (%)	0,0	4,4	2,5	2,5	2,9
TOPLAM		36	91	40	40	207
$\chi^2 = 38,845$		s.d = 15		p = 0,001		

Devredilen gemilerin avladıkları türler incelendiğinde en çok avlanan I. türler içerisinde olan palamut ortalama 3.218 ± 3.140 adet, barbunya 4.981 ± 4.079 kg ve karides 3.884 ± 1.074 kg olarak tespit edilmiştir. Balıkçı gemilerinin en çok avladıkları II. türlere bakıldığında palamut ortalama 2.137 ± 669 adet, lüfer 3.866 ± 2.039 kg ve karides 4.000 ± 2.250 kg olarak saptanmıştır. En çok avlanan III. türler incelendiğinde ise istavrit ortalama 4.407 ± 2.629 kg, mezgıt 4.700 ± 2.693 kg ve dil 5.687 ± 2.978 kg olarak belirlenmiştir (Çizelge 4.6).

2013 yılı içinde devredilen gemilerin en çok avladıkları balık türleri göz önünde bulundurulduğunda gelecek yıllarda palamut, barbunya, istavrit, dil ve mezgıt türleri üzerindeki baskının azalması beklenmektedir.

Çizelge 4.6. En Çok Avlanan Balık Türlerinin Betimsel Analizi

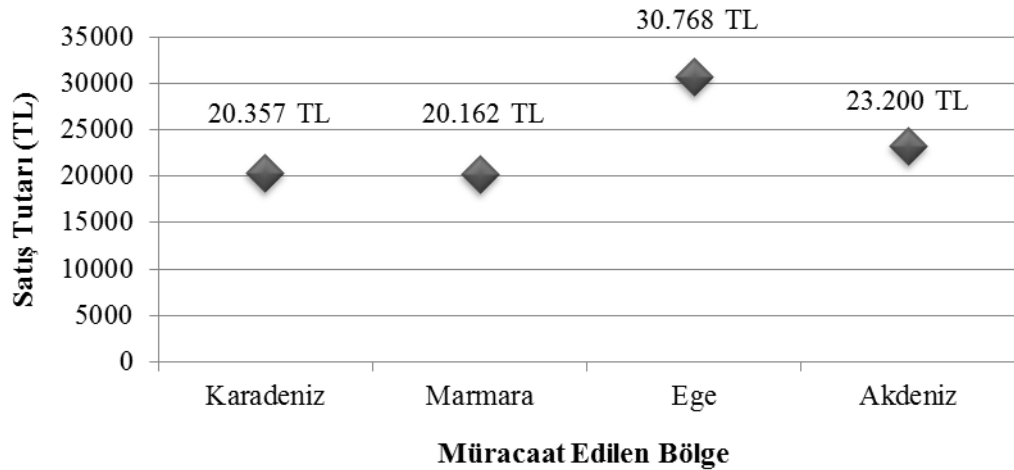
	Gemi		Av Miktarı			
	Frekans	Yüzde (%)	Miktar (ort)	Std. sapma	Maks.	Min.
En Çok Avlanan I.Tür						
Palamut (<i>Sarda sarda</i>) Adet	43	20,8	3.218	516,23	10.000	130
Barbunya, Tekir (<i>Mullus barbatus</i>) (<i>Mullus surmuletus</i>) Kg	20	9,7	4.981	4.079,35	70.000	30
Karides (<i>Penaeus kerathurus</i>) Kg	20	9,7	3.884	1.073,64	14.000	30
Sardalya (<i>Sardina pilchardus</i>) Kg	16	7,7	5.708	2.335,55	30.000	100
Diğer Kg	108	52,2				
En Çok Avlanan II.Tür						
Palamut (<i>Sarda sarda</i>) Adet	19	9,2	2.137	669	1.600	300
Lüfer (<i>Pomatomus saltatrix</i>) Kg	18	8,7	3.866	2.038,82	46.392	25.000
Karides (<i>Penaeus kerathurus</i>) Kg	14	6,8	4.000	2.249,61	48.000	25.000
Barbunya, Tekir (<i>Mullus barbatus</i>) (<i>Mullus surmuletus</i>) Kg	13	6,3	1.380	965,92	13.800	10.000
Diğer Kg	143	69,1				
En Çok Avlanan III.Tür						
İstavrit (<i>Trachurus mediterraneus</i>) Kg	10	4,8	4.407	2.629,33	30.850	100
Mezgit (<i>Merlangius merlangus</i>) Kg	6	2,9	4.700	2.693,35	23.500	300
Dil (<i>Solea solea</i>) Kg	6	2,9	5.687	2.977,57	34.120	50
Palamut (<i>Sarda sarda</i>) Kg	6	2,9	1.452	614,55	8.710	200
Diğer Kg	179	86,5				

Ankete katılanların 2013 yılı içindeki toplam balık satış tutarları incelendiğinde 42 gemi sahibinin balık satış tutarını bilmediği, 15'inin ise tutarı söylemek istemediği görülmüştür. Cevap veren gemi sahiplerinin ortalama balık satış tutarları 2.2701 ± 2.203 TL olarak bulunmuştur.

2013 yılı içinde balık satış tutarından gelir elde edemeyen gemi sahiplerinin 28'i hiç denize çıkmayarak balıkçılık yapmamış, 2'si kazanç sağlayamamış ve 1 balıkçı gemisi sahibi de lambacılık yaptığı için balık satış tutarı mevcut değildir.

Ankete katılan gemi sahiplerinin 2013 yılı içindeki balık satış tutarları müracaat ettikleri bölgelere göre incelendiğinde; en yüksek gelire ortalama balık satış tutarı 30.768 ± 6.511 TL ile Ege bölgesinden ve en düşük gelire ortalama balık satış tutarı 20.162 ± 2.332 TL ile Marmara bölgesinden müracaat eden balıkçı gemisi sahiplerinin olduğu gözlenmiştir (Şekil 4.8).

Marmara bölgesinden müracaat eden gemi sahiplerinin diğer bölgelere göre daha az balık satış tutarına sahip olması geri-alım programına en fazla müracaatta bulunma durumlarını etkilediği sonucuna varılabilir.



Şekil 4.8. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Balık Satış Tutarının Müracaat Ettikleri Bölgeye Göre Değişiminin Dağılımı

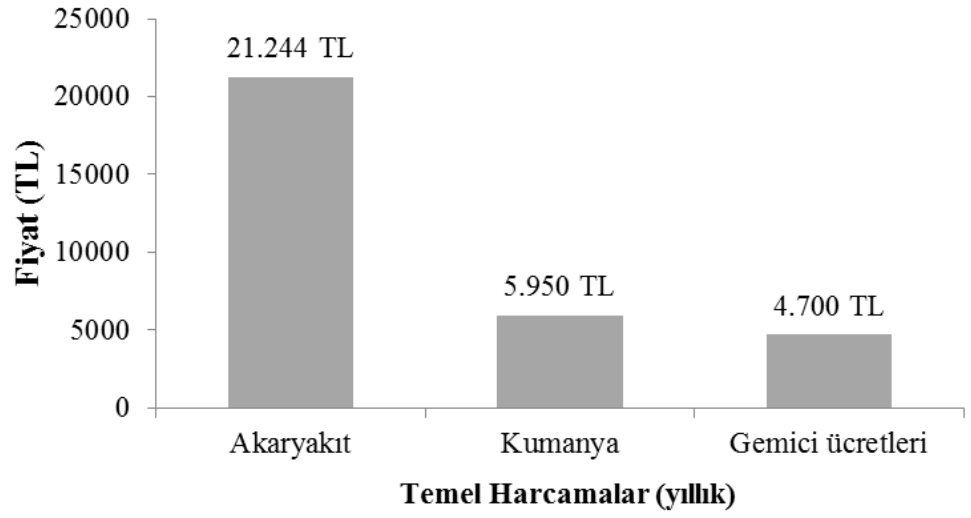
Geri-alım programı ile gemilerini veren gemi sahiplerinin 2013 yılı içindeki harcamaları incelendiğinde, balıkçı gemisi sahiplerinden 13'ü akaryakıt harcamasını, 8'i kumanya harcamasını, 112'si de gemici ücretlerini bilmediğini ifade ederken 3'ü akaryakıt harcamasını, 1'i kumanya harcamasını, 1'i de gemici ücretini söylememiştir. Cevap veren gemi sahiplerinin yıllık ortalama akaryakıt harcaması 21.244 ± 2.109 TL, yıllık ortalama kumanya harcaması 5.947 ± 565 TL, toplam gemici ücretleri ortalama 4.699 ± 838 TL olduğu ve sigorta masraflarının olmadığı tespit edilmiştir (Çizelge 4.7, Şekil 4.9).

Gemi sahiplerinin 2013 yılında gemilerine yapmış oldukları masraflar incelendiğinde ise ortalama gemi tamir-bakım-onarım masrafı 3.406 ± 324 TL, ortalama motor tamir-bakım-onarım masrafı 1.103 ± 152 TL, ortalama av aracı tamir-bakım-onarım masrafının da 2.932 ± 460 TL olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.7, Şekil 4.10).

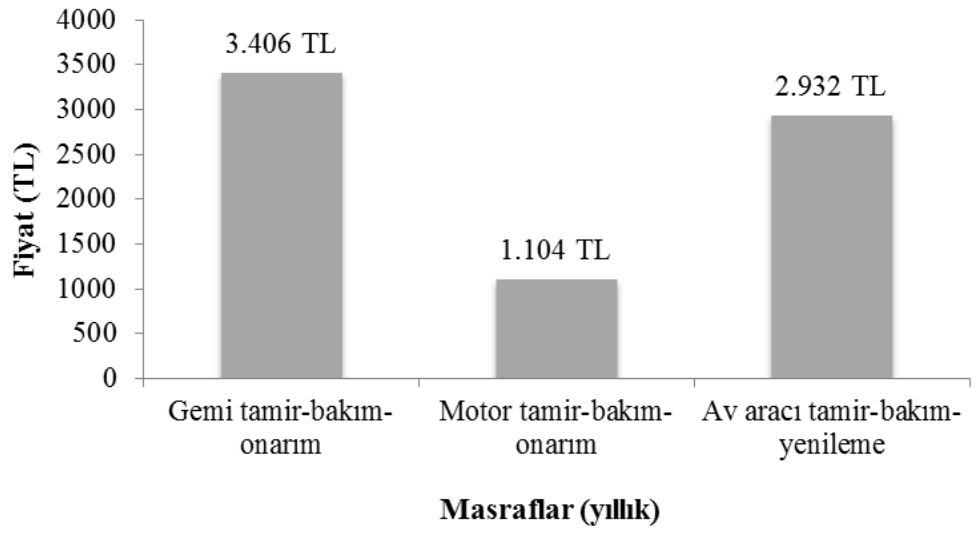
Ankete katılan gemi sahiplerinden %14'ünün 2013 yılında devredilen gemi ile denize çıkmamasından dolayı yıllık harcamalarının minimum değeri sıfır olarak bulunmuştur (Çizelge 4.7).

Çizelge 4.7. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Harcamalarının Betimsel Analizi

Harcamalar (Yıllık/TL)	Ortalama	Std.sapma	Maks.	Min.
<i>Akaryakıt</i>	21.243,8	2.109,48	202.500	0
<i>Kumanya</i>	5.947	565,33	49.950	0
<i>Gemici ücretleri</i>	4.698,8	838,04	50.000	0
<i>Gemi tamir-bakım-onarım masrafları</i>	3.405,9	324,34	30.000	0
<i>Motor tamir-bakım-onarım masrafları</i>	1.103,9	152,27	15.000	0
<i>Av aracı tamir-bakım-yenileme masrafları</i>	2.932,2	459,87	78.000	0



Şekil 4.9. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Harcamalarının Dağılımı



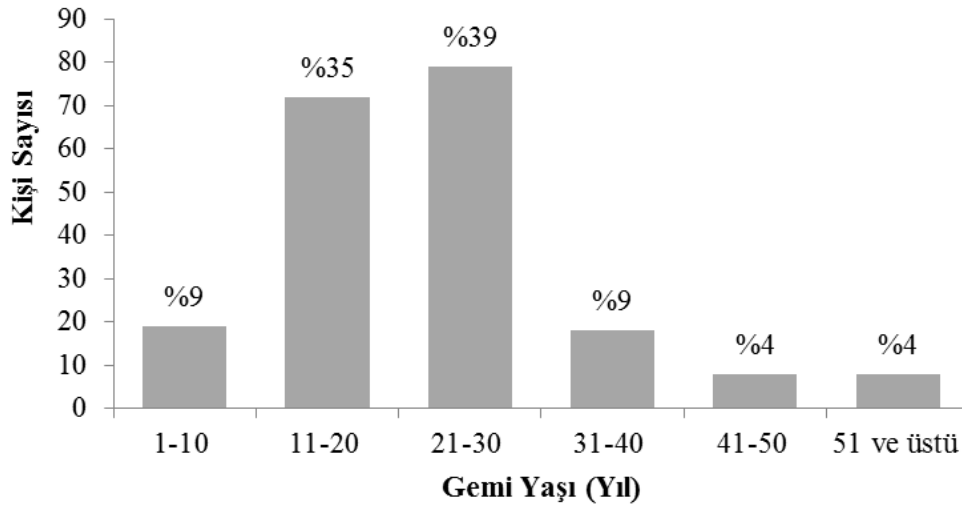
Şekil 4.10. Devredilen Gemilerin 2013 Yılı Masraflarının Dağılımı

4.3. Balıkçı Gemisi ile İlgili Bulgular

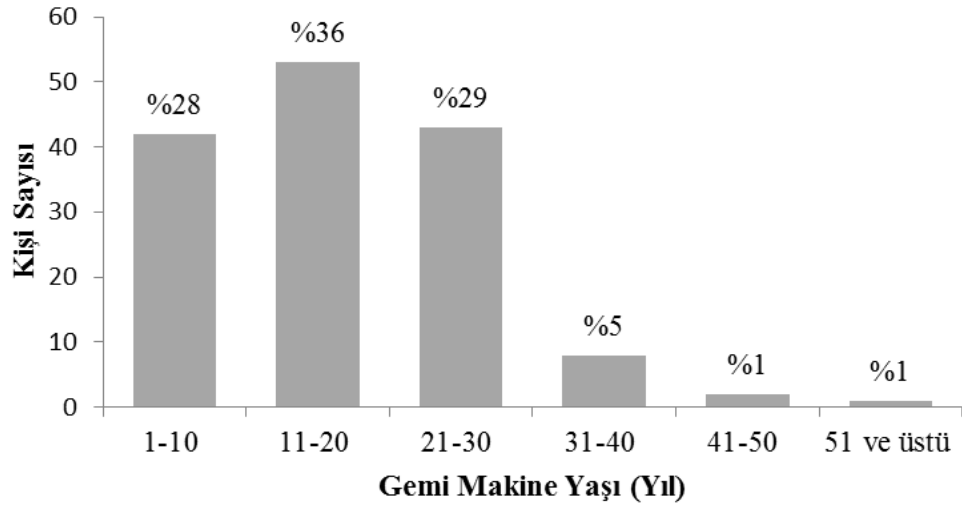
Ankete katılan balıkçılıkların geri-alım programı ile devrettikleri gemiler incelendiğinde; ortalama gemi yaşı 24 ± 17 yıl, devredilen geminin makine yaşı ortalama 18 ± 10 yıl, makinenin ortalama beygir gücünün 145 ± 82 beygir olduğu görülmektedir (Çizelge 4.8, Şekil 4.11-4.12-4.13).

Çizelge 4.8. Devredilen Gemilerin Betimsel Analizi

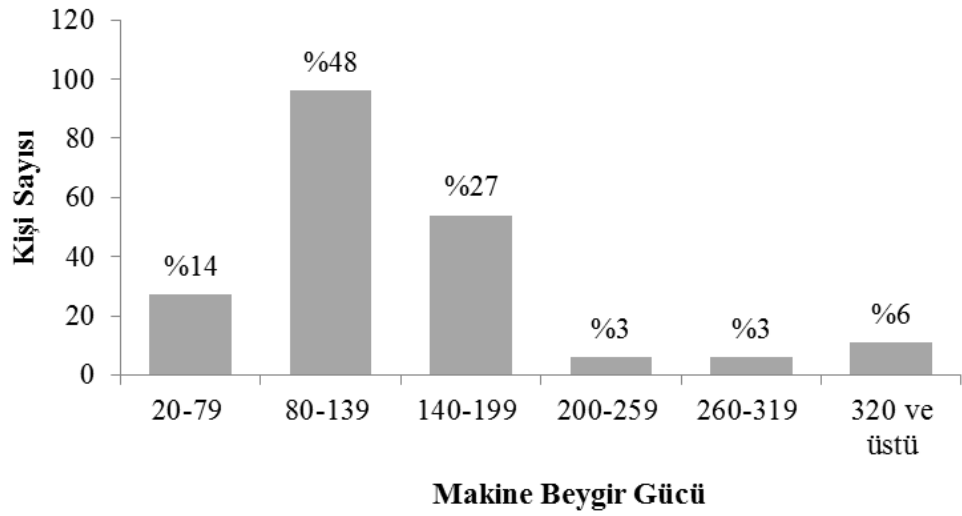
n=207	Ortalama	Std. sapma	Maks.	Min.
Gemi yaşı (yıl)	24	17	114	1
Makine yaşı (yıl)	18	10	55	1
Makine Beygir Gücü (KW)	145	82	480	20



Şekil 4.11. Devredilen Gemilerin Yaş Dağılımı



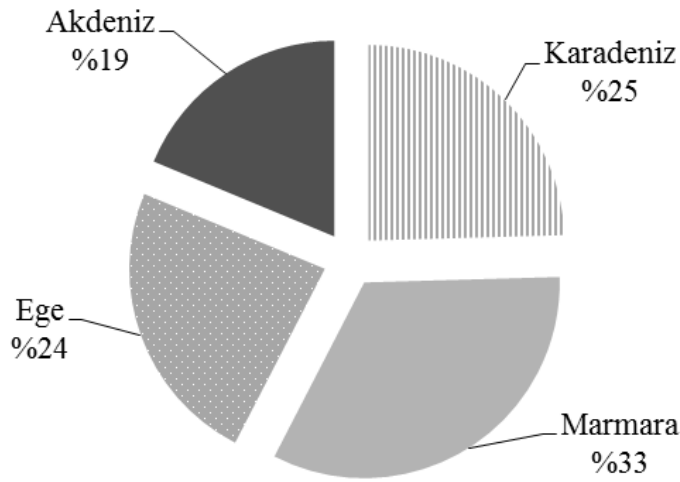
Şekil 4.12. Devredilen Gemilerin Makine Yaş Dağılımı



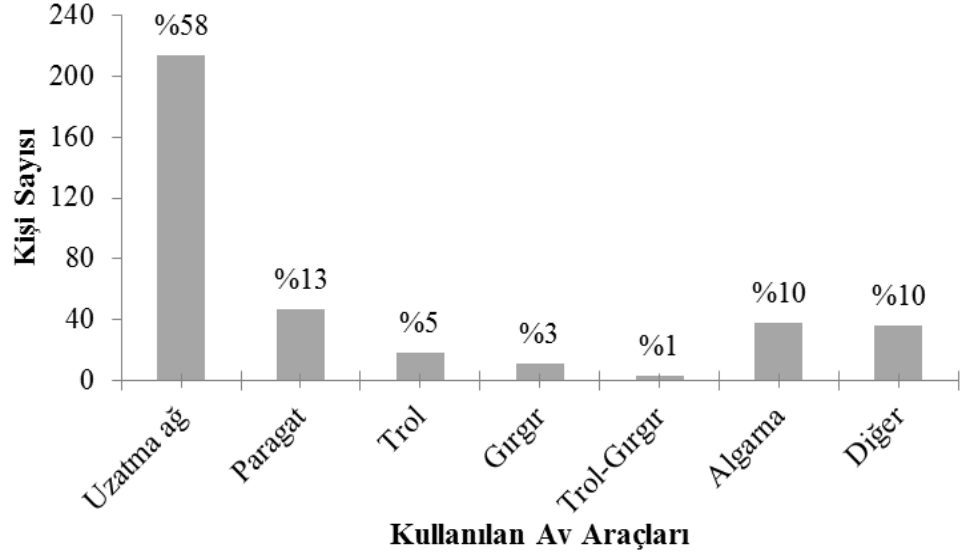
Şekil 4.13. Devredilen Gemilerin Makine Beygir Gücü Dağılımı

Geri-alım programına katılan balıkçı gemisi sahiplerinin avlandıkları bölgeler incelendiğinde; %33'ünün Marmara'da, %25'inin Karadeniz'de, %24'ünün Ege'de ve %19'unun Akdeniz'de avlandıkları görülmektedir (Şekil 4.14). Program kapsamında gemilerini devreden balıkçı gemilerinin daha çok Marmara Denizinde avlanması bu bölgedeki av baskısını azaltacağı beklenmektedir.

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %58'i av aracı olarak uzatma ağını, %13'ü paragatı ve %10'u algarnayı tercih etmektedir (Şekil 4.15).



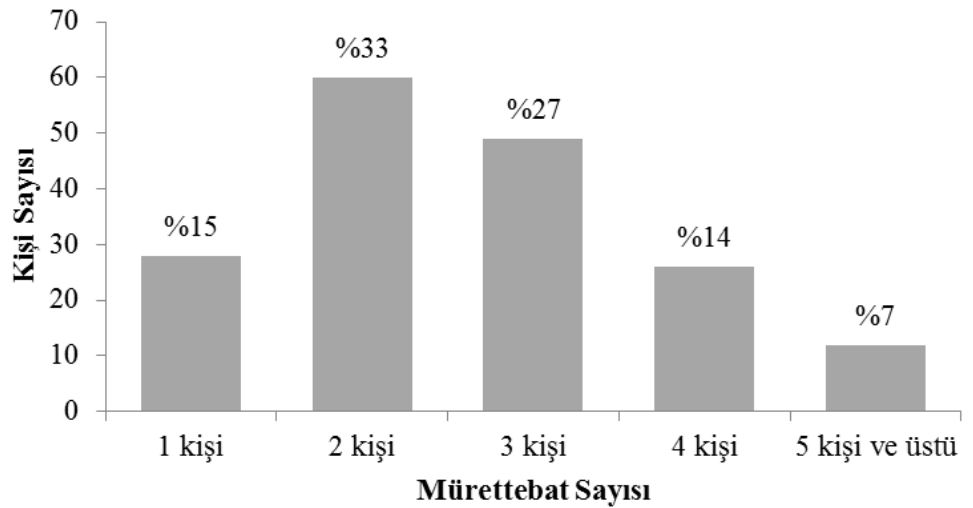
Şekil 4.14. Devredilen Gemilerin Avlandıkları Bölgelerin Dağılımı



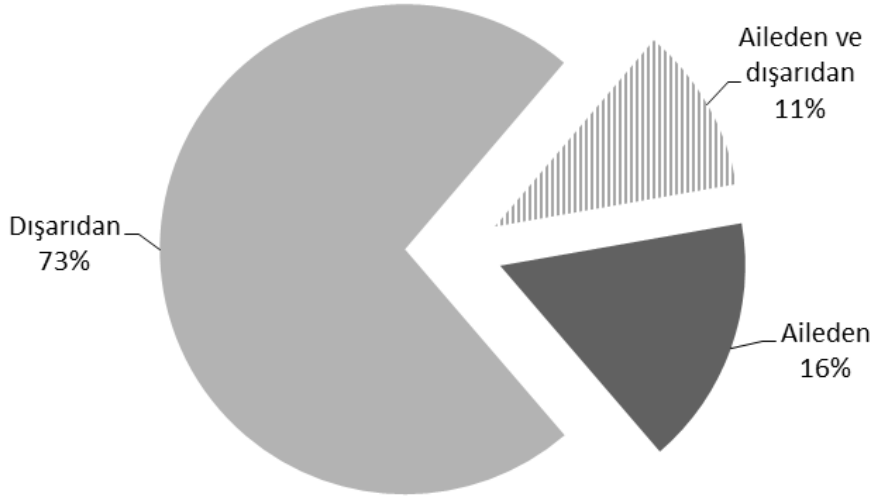
Şekil 4.15. Gemilerde Kullanılan Av Araçlarının Dağılımı

4.4. Personel ile İlgili Bulgular

Geri-alım programına katılan gemi sahiplerinden %88'i devrettikleri gemide mürettebat çalıştırmaktadır. Mürettebat çalıştırılan gemilerde %60'ı 2 veya 3 kişi (3 ± 2) çalıştırmaktadır. Çalışmakta olan mürettebatın %73'ü aile dışındaki kişilerden oluşmaktadır (Şekil 4.16- 4.17).



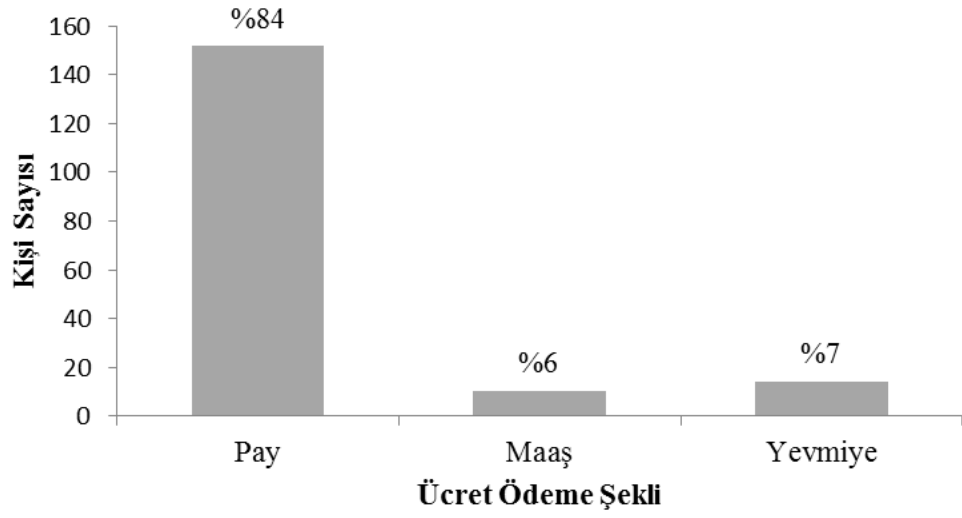
Şekil 4.16. Devredilen Gemilerde Çalışan Mürettebat Sayısı Dağılımı



Şekil 4.17. Devredilen Gemilerde Çalışan Mürettebat Dağılımı

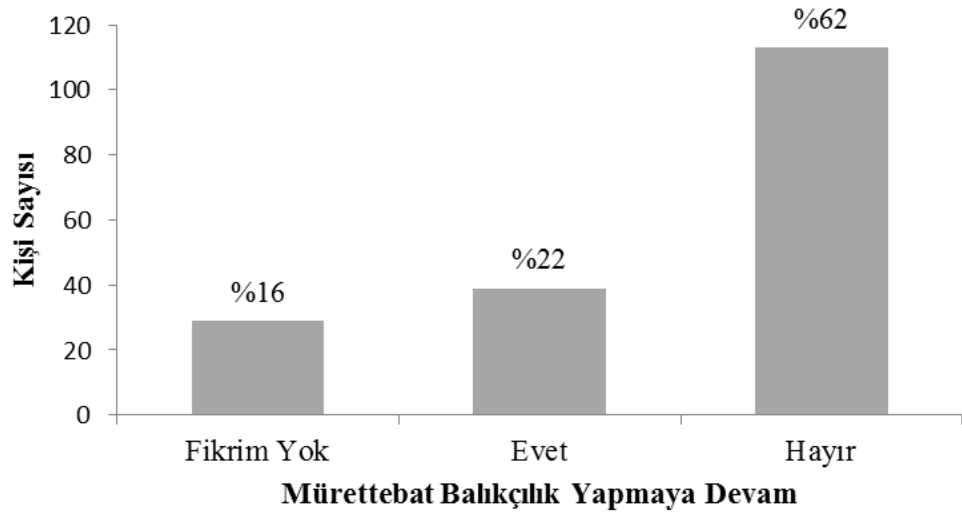
Balıkçı gemisi sahiplerinin % 84'ü devrettikleri gemilerinde çalışan mürettebata pay usulüne göre ücret ödemesi yapmaktadır. Pay usulü ücret ödeme şeklinde gemi sahiplerinin büyük bir çoğunluğu, masraflar çıkarıldıktan sonra kazancın %50'sinin kendilerine kaldığını, %50'sinin de çalışan personel arasında pay edildiğini ifade etmiştir. Çalıştırdıkları mürettebata maaş usulünde ücret ödeyen gemi sahiplerinin minimum 950 TL maksimum ise 2.000 TL aylık ücret ödedikleri görülmüştür. Yevmiye şeklinde mürettebat çalıştırılan gemilerde ise ücretin 30 TL ile 100 TL arasında değiştiği saptanmıştır (Şekil 4.18).

Mürettebat çalıştıran gemilerin %88'i geri-alım programından alacağı destekten mürettebata pay vermeyecektir. Desteklemeden pay verilecek ya da pay alan kişiler aile üyesi olarak gemide çalışan mürettebattır.

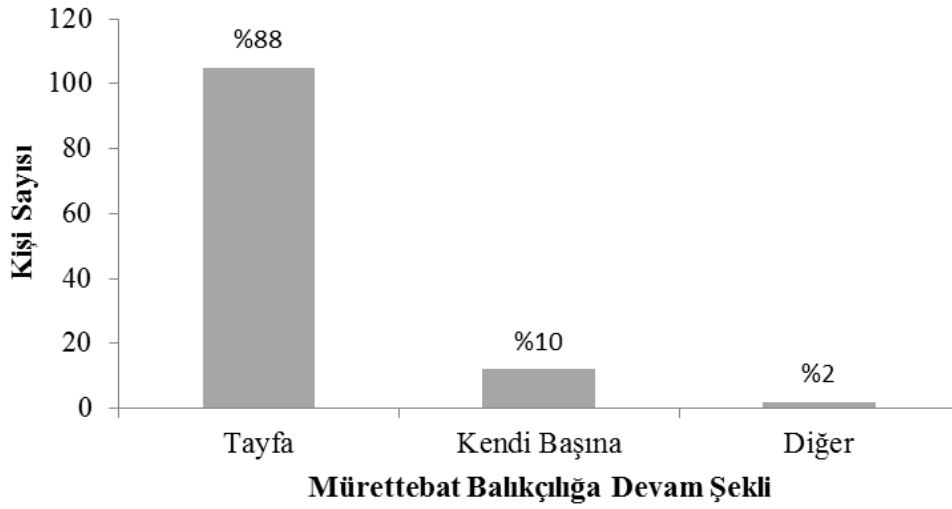


Şekil 4.18. Devredilen Gemilerde Çalışan Personele Ücret Ödeme Şekli Dağılımı

Devredilen gemide çalışan mürettebatın %62'si balıkçılık yapmaya devam etmeyecektir. Balıkçılık yapmaya devam edecek olan %21'lik kısmın ise %88'si tayfa olarak çalışarak balıkçılığa devam edecektir (Şekil 4.19 - 4.20).



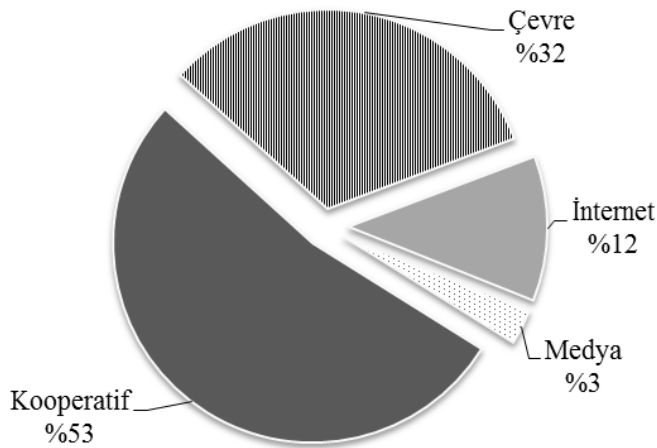
Şekil 4.19. Devredilen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılığa Devam Durumu



Şekil 4.20. Devredilen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılık Yapmaya Devam Şeklinin Dağılımı

4.5. Geri-alım Programının Değerlendirilmesi ile İlgili Bulgular

Ankete katılan gemi sahiplerinin %53'ü programdan kooperatif aracılığı ile haberdar olurken, %32'si çevreden haberdar olmuştur. 2013 geri-alım programına müracaat eden gemi sahiplerinin %9'u 2012 yılındaki programa başvuruda bulunmuştur (Şekil 4.21).



Şekil 4.21. Geri-alım Programına Katılanların Programdan Haberdar Olma Kaynakları

Gemilerini devreden balıkçı gemi sahiplerinin geri-alım programına katılmalarına etki eden faktörler incelendiğinde, %74'ü programı cazip bir fırsat olarak görmesinden dolayı katıldığını, %30'u ise balıkçılığın ekonomik olarak kazanç getirmemesinin katılmasında çok etkisi olduğunu ifade etmektedir. Gemi sahiplerinin %27'si için borçlarını kapatmak istemesi programa katılmasında biraz etkili olurken, aynı durum %26'sı için çok etkili olmuştur (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9. Geri-alım Programına Katılmaya Etki Eden Faktörlerin Frekans Dağılımı

Faktörler		Hiç etkisi olmadı	Biraz etkili oldu	Orta düzeyde etkili oldu	Etkili oldu	Çok etkili oldu
Balıkçılığın ekonomik olarak kazanç getirmemesi	Frekans	58	35	18	34	59
	Yüzde (%)	28,4	17,2	8,8	16,7	28,9
Ortağın artık balıkçılık yapmak istememesi	Frekans	185	4	3	3	7
	Yüzde (%)	91,6	2,0	1,5	1,5	3,5
Birden fazla balıkçı gemisinesine sahip olunması	Frekans	159	8	6	11	20
	Yüzde (%)	77,9	3,9	2,9	5,4	9,8
Mevcut geminin değiştirilmek istenmesi	Frekans	132	15	7	11	32
	Yüzde (%)	67,0	7,6	3,6	5,6	16,2
Emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesi	Frekans	135	19	7	13	24
	Yüzde (%)	68,2	9,6	3,5	6,6	12,1
Programın cazip bir fırsat olarak görülmesi	Frekans	7	3	6	37	153
	Yüzde (%)	3,4	1,5	2,9	18,0	74,3
Borçların kapatılmak istenmesi	Frekans	38	55	30	27	53
	Yüzde (%)	18,7	27,1	14,8	13,3	26,1

Bu faktörler dışında ankete katılan gemi sahiplerinin 24'ü personel bulmakta sıkıntı yaşadıkları için ve personelin yüksek ücret istemesinden, 21'i de gemisinin eskimesinden dolayı gemilerini devretmek istediklerini ifade etmiştir. Gemi sahiplerinin 14'ü de yaşlandığı ve 8'i sağlık sorunlarından dolayı gemisini devretmiştir. Av (balık) miktarının azalması, masrafların çok olması, gemi sahibinin iflas etmesi, nakit paraya ihtiyaç duyulması, denizde çalışma şartlarının zor olması ve meslek değiştirmek istenilmesinden dolayı gemi sahipleri balıkçı gemilerini devrettiklerini ifade etmiştir.

Anketi cevaplayan balıkçı gemisi sahiplerine geri-alım programından önce gemilerinin tahmini değerleri sorulduğunda kuru gemi ve motorun ortalama değerinin 73.141±3344 TL, donanımın ortalama 33.772±7629 TL olduğu görülmektedir (Çizelge 4.10).

Çizelge 4.10. Geri-alım Programından Önce Gemilerin Tahmini Değerinin Betimsel Analizi

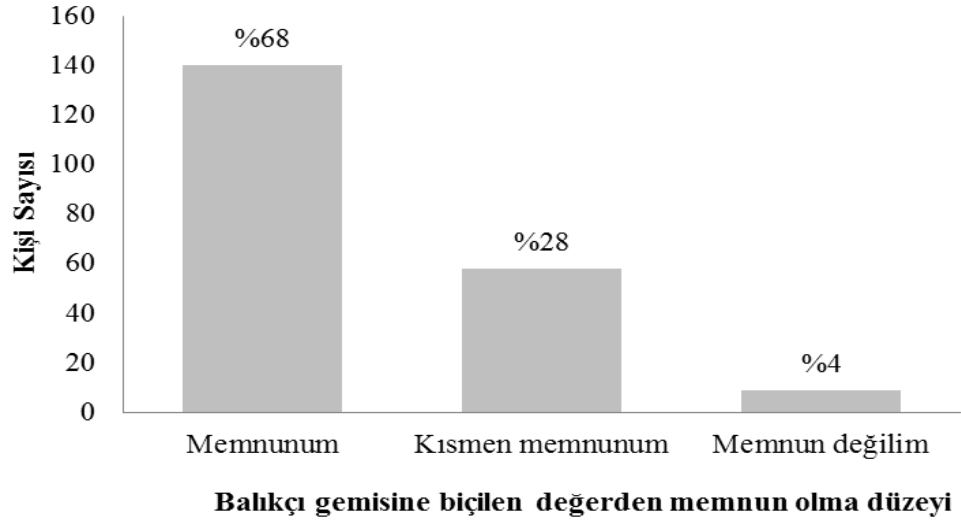
	<i>n</i>	<i>Ortalama</i>	<i>Std.sapma</i>	<i>Maks.</i>	<i>Min.</i>
<i>Gemi (kuru gemi* , motor ve donanım)</i>	40	105.675	24.681,05	1.000.000	12.000
<i>Kuru gemi</i>	78	49.026	3.416,96	170.000	10.000
<i>Motor</i>	81	13.710	981,14	50.000	0
<i>Donanım (Av araç gereçleri)</i>	159	33.772	7.629,14	800.000	0
<i>Kuru gemi ve motor</i>	85	73.141	3.343,97	20.0000	30.000

* Gemi üzerinde hiçbir ekipman (motor, donanım vb.) bulunmayan

Ankete katılan gemi sahiplerinin programdan önce kuru gemi ve motor için istedikleri değer gemi boyuna bölündüğünde metre başına ortalama fiyatı 7.000 TL olarak bulunmuştur. Metre başına bulunan 7.000 TL, geri-alım programı ile metre başına verilen 10.000 TL miktarından düşük olması, programın cazip bir fırsat olarak görülmesi nedeniyle tercih edilmesini desteklemektedir.

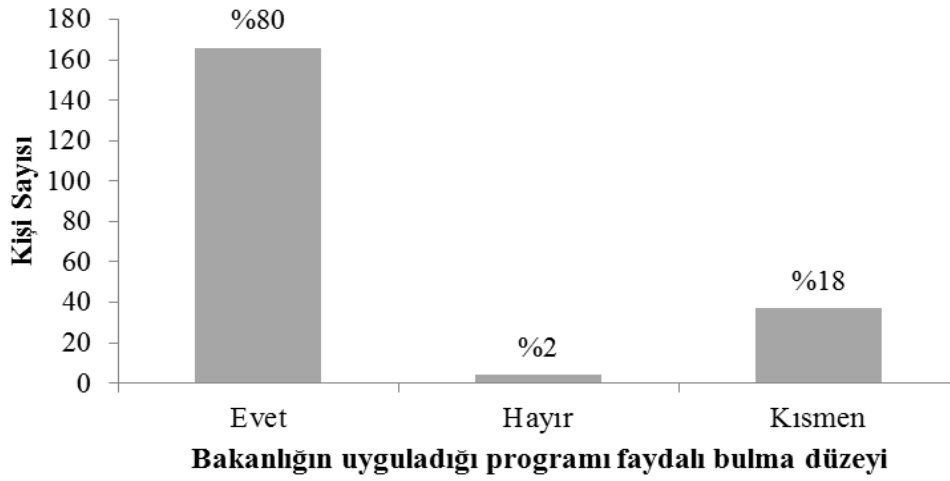
Şekil 4.22’de ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin gemilerine biçilen değerden memnun olma düzeyleri incelendiğinde; %68’inin memnun olduğu, %28’inin kısmen memnun olduğu ve %4’lük kısmın ise memnun olmadığı görülmektedir.

Gemilerine biçilen değerden memnun olma nedenleri program tarafından gemilerine biçilen metre başına miktarın program öncesinde balıkçı gemi sahiplerine gemileri için metre başına verilen değerden yüksek olmasından dolayı olduğu düşünülmektedir.



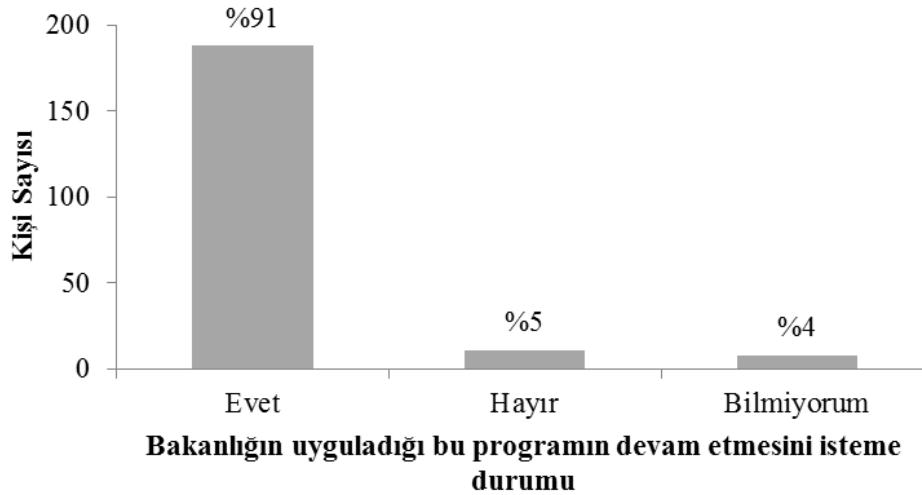
Şekil 4.22. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyinin Dağılımı

Şekil 4.23’den ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin programı faydalı bulma düzeylerine bakıldığında; %80’nin faydalı bulduğu, %18’inin kısmen faydalı bulduğu, %2’sinin ise faydalı bulmadığı görülmektedir.



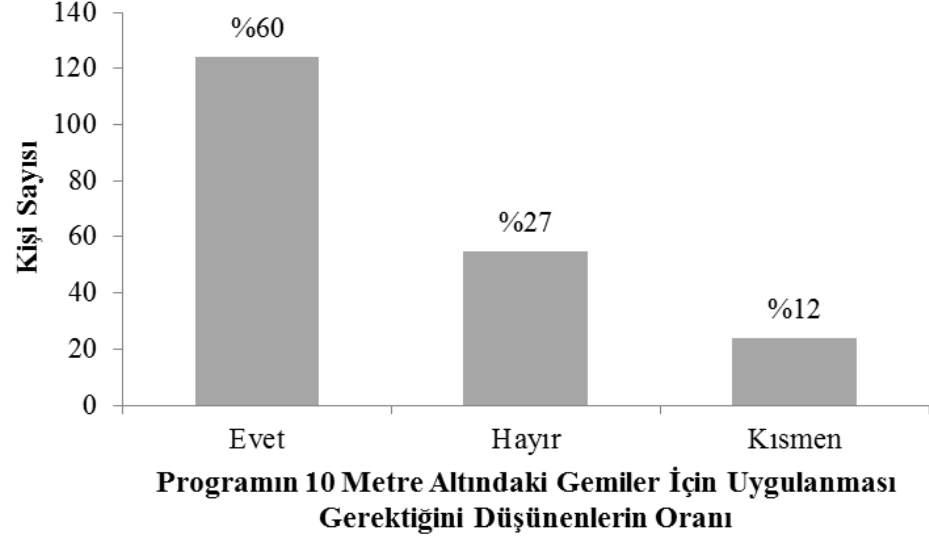
Şekil 4.23. Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Programı Faydalı Bulma Düzeyi Dağılımı

Şekil 4.24'den ankete katılan balıkçıların geri-alım programının devam etmesini isteme durumlarına bakıldığında; %91'inin programın devam etmesi gerektiğini düşündüğü, %5'inin ise programın devam etmesini istemediği görülmektedir.



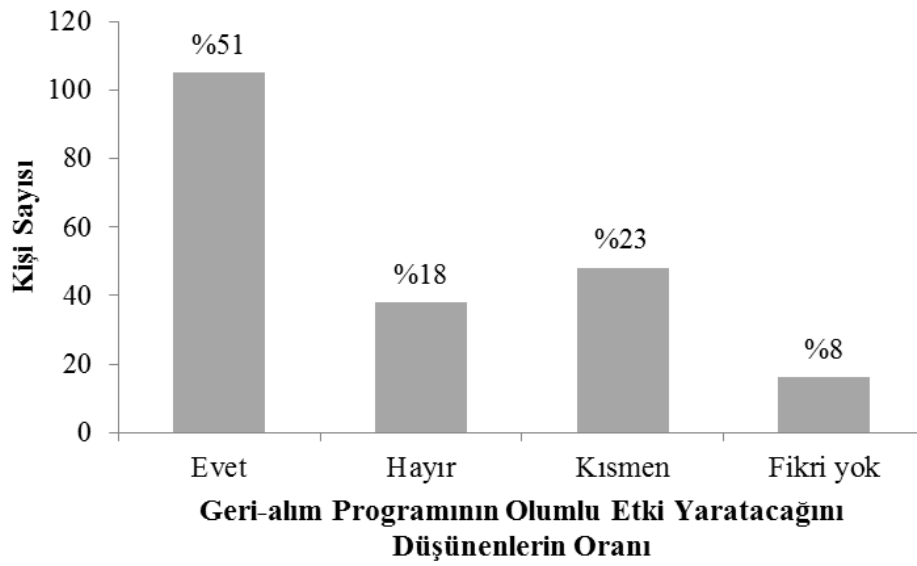
Şekil 4.24. Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Programın Devam Etmesini İsteme Durumu Dağılımı

Şekil 4.25’den ankete katılan balıkçıların geri-alım programının daha küçük gemiler için de uygulanması gerektiğini düşünme düzeylerine bakıldığında; %60’ının daha küçük gemilerinde alınması gerektiğini düşündüğü, %27’sinin ise küçük gemiler yerine büyük gemilerin (trol, gırgır) alınması gerektiğini düşündüğü görülmektedir.



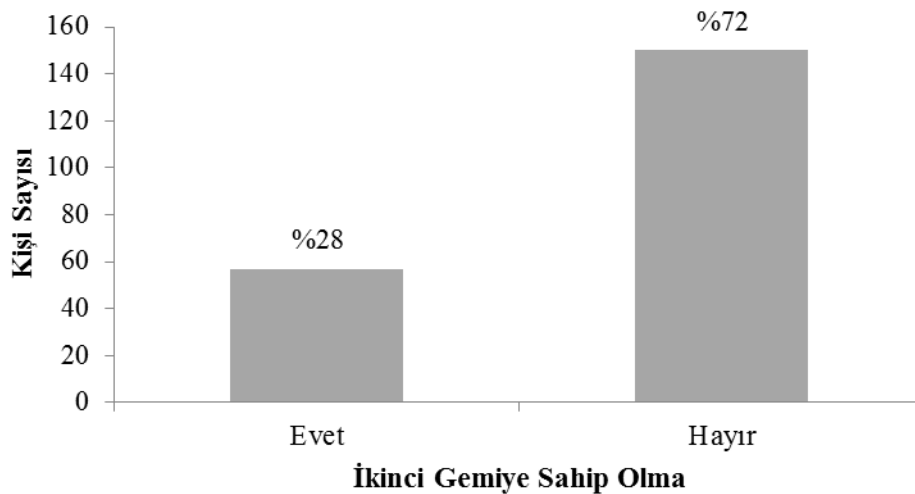
Şekil 4.25. Programın 10 Metre Altındaki Gemiler İçin Uygulanması Gerektiğini Düşünenlerin Oranı

Balıkçı gemilerini devreden gemi sahiplerinin % 51’i geri-alım programının olumlu etki yaratacağını, %18’i herhangi bir olumlu etkisinin olmayacağını, %23’ü kısmen etkili olacağını belirtirken %7’si yaratacağı etki ile ilgili herhangi bir fikre sahip olmadığını belirtmiştir (Şekil 4.26).

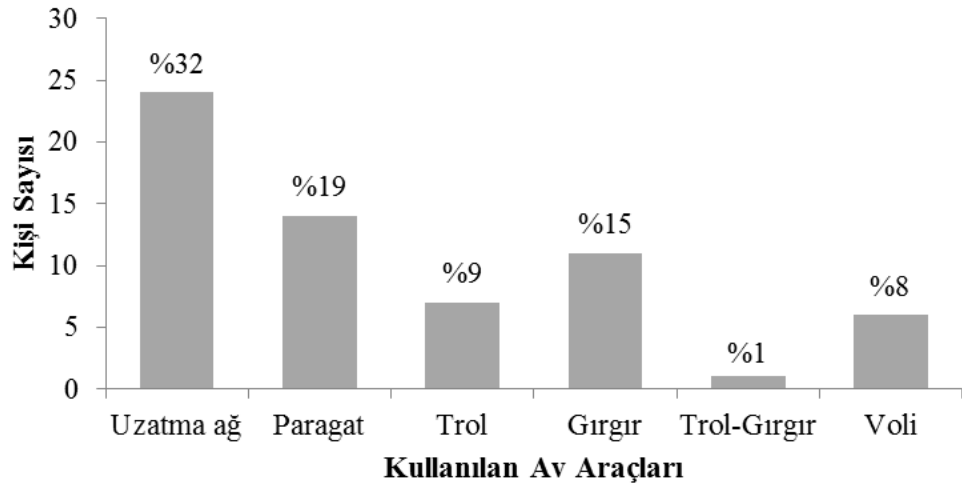


Şekil 4.26. Geri-alım Programının Olumlu Etki Yaratacağını Düşünenlerin Oranı

Geri-alım programı kapsamında gemilerini devreden balıkçı gemisi sahiplerinin %72'sinin ikinci bir gemiye sahip olmadığı görülmektedir. İkinci bir gemiye sahip olanların %32'sinin av aracı olarak uzatma ağ, %18'inin paragat, %15'inin gırgır ve % 15'inin diğer (voli, algarna, çapari, çevirme) av araçlarını tercih ettiği görülmektedir (Şekil 4.27-4.28).

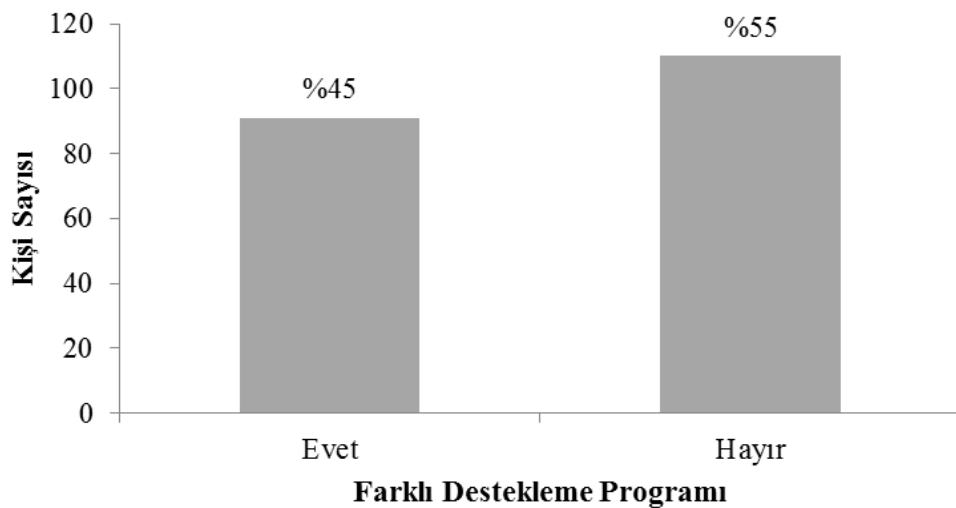


Şekil 4.27. Geri-alım Programı ile Devredilen Gemi Dışında İkinci Gemiye Sahip Olma Durumu Dağılımı



Şekil 4.28. İkinci Gemide Tercih Edilen Avlanma Yöntemi Dağılımı

Geri-alım programı ile gemilerini devreden balıkçı gemisi sahiplerinden %55'i farklı bir maddi destekleme programı sunulması durumunda balıkçılıktan çıkmak yerine maddi destek sağlayan programı tercih etmeyeceklerini, %45'inin ise gemilerini devretmek yerine maddi destek sağlayan programı tercih edeceklerini ifade ettikleri görülmektedir (Şekil 4.29). Farklı bir maddi destekleme programını tercih eden balıkçı gemisi sahiplerinin aylık istedikleri ortalama miktar 1.672 ± 476 TL olduğu görülmektedir.



Şekil 4.29. Farklı Bir Maddi Destekleme Programı Tercih Edilme Durumu Dağılımı

Gemisini geri-alım programı kapsamında devreden gemi sahiplerinin %62'si balıkçılıkta kalmaya devam edecektir. Balıkçılıkta kalmaya devam edecek olanların %71'i balıkçılığa eldeki ikinci bir gemi veya yeni satın alacakları bir gemi ile devam etmeyi düşünmektedir. Balıkçılıkta kalmayı düşünen gemi sahiplerinin % 39'u devrettiği gemilerde olduğu gibi balıkçılığa devam edeceği gemilerde de uzatma ağıları ile avcılık yapmayı tercih ettikleri görülmektedir (Çizelge 4.11).

Çizelge 4.11. Balıkçılığa Devam Etme Durumunun Frekans Dağılımı

	<i>Frekans</i>	<i>Yüzde (%)</i>
Balıkçılıkta Kalma		
<i>Evet</i>	126	62,1
<i>Hayır</i>	67	33,0
<i>Karar veremedim</i>	10	4,9
Balıkçılığa Devam Şekli		
<i>Gemici olarak</i>	35	26,7
<i>Gemi ile</i>	93	71,0
<i>Diğer</i>	3	2,3
Gemi İle Devam Edenlerin Av Aracı Tercih		
<i>Uzatma ağı</i>	58	38,7
<i>Paragat</i>	16	10,7
<i>Trol</i>	9	6,0
<i>Gırgır</i>	9	6,0
<i>Trol-Gırgır</i>	3	2,0
<i>Voli</i>	11	7,3
<i>Algarna</i>	8	5,3
<i>Diğer</i>	36	24,0

Çizelge 4.12’de gemisini devreden balıkçıların eğitim süreleri balıkçılığa devam etme durumlarına göre incelendiğinde; balıkçılıkta kalmayı düşünenlerin ortalama eğitim süresinin 7 yıl, balıkçılıkta kalmayı düşünmeyenlerin ortalama eğitim süresi 9 yıl ve henüz karar vermeyen gemi sahiplerinin ortalama eğitim süresinin 7 yıl olduğu görülmektedir. Bu ortalamalar arasındaki farka ilişkin tek yönlü varyans analizi uygulanmıştır.

Çizelge 4.13 incelendiğinde de balıkçıların eğitim sürelerinin balıkçılıkta kalma durumuna göre farkın test edilmesine ilişkin bulunan F değeri (5,763), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlıdır ($p < 0,05$). Buna göre, balıkçıların ortalama eğitim süreleri ile balıkçılığa devam etme durumları arasında anlamlı bir ilişki vardır. Eğitim süresi daha az olan gemi sahiplerinin balıkçılıkta kalma isteklerinin daha fazla olduğu söylenebilir.

Çizelge 4.12. Eğitim Süresinin Balıkçılıkta Kalma Durumuna Göre Dağılımı

Balıkçılıkta kalma durumu	n	Ortalama (yıl)	Std. Sp.
Evet	126	6,89	3,070
Hayır	66	8,70	4,132
Karar vermedim	10	7,50	4,170
TOPLAM	202		

Çizelge 4.13. Balıkçılıkta Kalma Durumunun Eğitim Sürelerine Göre Arasındaki Farka İlişkin Anova Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler ortalaması	F	p
Gruplar arası	141,596	70,798	5,763	0,004
Gruplar içi	2444,884	12,286		
TOPLAM	2586,480			

Çizelge 4.14'den gemisini devreden gemi sahibinin balıkçılıkta kalma durumu balıkçılığı asıl ya da ikinci meslek olarak yapmasına göre incelendiğinde; asıl mesleği balıkçı olanların %72'sinin balıkçılıkta kalmaya devam edeceği, ikinci meslek olarak balıkçılık yapanların ise %62'si balıkçılıkta kalmaya devam etmeyeceklerini ifade ettikleri görülmektedir.

Bu yorumun istatistiki açıdan geçerli olup olmadığına bakmak için Ki-Kare testi yapılmıştır. Bu durumda balıkçılıkta kalma durumu ile balıkçılığın asıl ya da ikinci meslek olarak yapılması arasındaki ilişki istatistiksel olarak değerlendirildiğinde, p değeri 0,000 olarak bulunmuştur ve %95 güven sınırlarında $p < 0,05$ olduğu için aralarında anlamlı bir ilişki vardır. Yani, balıkçılıkta kalma düşünceleri balıkçılığı asıl meslek ya da ikinci meslek olarak yapmalarına göre farklılık göstermektedir. Asıl mesleği balıkçılık olan gemi sahiplerinin balıkçılığa devam etme isteklerinin daha fazla olduğu söylenebilir.

Çizelge 4.14. Meslek ile Balıkçılıkta Kalma Durumu Arasındaki İlişki

Meslek		Balıkçılıkta kalma			TOPLAM
		<i>Evet</i>	<i>Hayır</i>	<i>Karar vermedi</i>	
<i>Asıl meslek balıkçılık</i>	Frekans	112	36	8	156
	Yüzde (%)	71,8	23,1	5,1	100,0
<i>İkinci meslek balıkçılık</i>	Frekans	13	25	2	40
	Yüzde (%)	32,5	62,5	5,0	100,0
TOPLAM		125	61	10	196
$\chi^2 = 23,608$		s.d = 2		p = 0,000	

Çizelge 4.15'den balıkçıların denizde ortalama çalışma süresi balıkçılıkta kalma durumuna göre incelendiğinde; balıkçılıkta kalmaya devam edecek olan gemi sahiplerinin ortalama çalışma süresinin 137 gün, balıkçılıkta kalmayı düşünmeyenlerin ortalama çalışma süresinin 95 gün ve henüz karar vermeyenlerin ortalama çalışma süresinin 147 gün olduğu görülmektedir. Bu ortalamalar arasındaki farka ilişkin tek yönlü varyans analizi uygulanmıştır.

Çizelge 4.16 incelendiğinde de balıkçıların denizde ortalama çalışma süresinin balıkçılıkta kalma durumuna göre farkın test edilmesine ilişkin bulunan F değeri (2,377), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlıdır ($p < 0,05$). Buna göre, balıkçıların çalışma süreleri ile balıkçılıkta kalma durumu arasında anlamlı bir ilişki vardır. 2013 yılında çalışma süresi fazla olan gemi sahiplerinin balıkçılıkta kalma isteğinin fazla olduğu söylenebilir.

Çizelge 4.15. Denizde Ortalama Çalışma Süresinin Balıkçılıkta Kalma Durumuna Göre Dağılımı

Balıkçılıkta kalma durumu	N	Ortalama (gün)	Std. Sp.
Evet	122	136,68	85,94
Hayır	64	95,39	84,59
Karar vermedi	10	147,00	60,93
TOPLAM	196		

Çizelge 4.16. Balıkçılıkta Kalma Durumunun Denizde Ortalama Çalışma Süresine Göre Arasındaki Farka İlişkin Anova Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler ortalaması	F	p
Gruplar arası	77275,355	38637,678	5,412	0,005
Gruplar içi	1377855,767	7139,149		
TOPLAM	1455131,122			

Ankete katılan gemi sahiplerinin geri-alım programından aldıkları desteklemeyi hangi amaçlar ile kullanacakları incelendiğinde; %28'inin borçlarını kapatacağı, %27'sinin yeni bir gemi alacağı ve %16'sının da ev almak için kullanacağı görülmektedir (Çizelge 4.17).

Yeni bir gemi almayı planlayan gemi sahiplerinin 66'sı 10 metreden küçük, 6'sı trol ve gırgır avcılığı yapmak için büyük ve 1'i balık taşımacılığı, 1'i turizm, 5'i amatör avcılık için küçük bir gemi alacaklarını /aldıklarını ifade etmiştir.

Çizelge 4.17. Gemilerini Devreden Gemi Sahiplerinin Destekleme Miktarını Kullanım Şekli Frekans Dağılımı

Destekleme Miktarı Kullanım Şekli	<i>Frekans</i>	<i>Yüzde (%)</i>
Borçları kapatmak	81	27,7
Yeni bir gemi almak	79	27,1
Ev almak	47	16,1
Yatırım amaçlı kullanmak	29	9,9
Yeni iş kurmak	14	4,8
Evlilik harcaması	13	4,5
İkinci gemiye sermaye	8	2,7
Arsa almak	5	1,7
Emekliye ayrılmak için kullanmak	4	1,4
Araba almak	3	1,0
Eğitim harcaması	2	0,7
Karar vermeyen	7	2,4
TOPLAM	292	100,0

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Balıkçılıkta geri-alım programları; filo kapasitesini azaltarak, balıkçılık gücünü düşürmeye yaradığı için (Holland ve ark., 1999), balıkçılık yöneticilerinin önemli bulduğu ve balıkçılık yönetiminde yaygın olarak tercih edilen bir araçtır (Curtis ve Squires, 2007). Balıkçı gemisi geri-alım programının, dünyada ilk kez uygulandığı tarihten (1970) tam 42 yıl sonra da olsa Türkiye balıkçılığı için tercih edilmesi olumlu bir gelişmedir.

GTHB ve BSGM, 2012 yılında uygulamaya koyduğu I. Program ile 62 milyon TL harcayarak 12 metre ve üzeri 364 gemiyi, 2013 yılında uygulamaya geçirdiği II. Program ile de 51 milyon TL tahsis ederek 10 metre ve üzeri 446 gemiyi geri almıştır. Uygulanan iki geri-alım programı sonucunda, toplamda 113 milyon TL harcanarak filoda %30 oranında azalma sağlanmıştır (Çizelge 5.1). Bu durum Bakanlığın, balıkçılığın sürdürülebilirliğine verdiği önemin bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Dünyada ekonomik krizlerin yaşandığı bir dönemde, bu miktarda bir paranın doğrudan balıkçılara yönelik bir amaç için tahsis edilebilmesi de ayrı bir önem taşımaktadır.

Çizelge 5.1. Geri-Alım Programları Sonucunda Filodaki Azalma

GERİ-ALIM PROGRAMLARI		Çıkarılan Balıkçı Gemisi	Destekleme Ödemesi	Filodaki Azalma
I.Program 2012-2013	12m ve üzeri	364 adet	62 milyon TL	% 19,5
II.Program 2013-2014	10 m ve üzeri	446 adet	51 milyon TL	% 19,4
TOPLAM		810 adet	113 milyon TL	%30

II. geri-alım programı kapsamında en çok geri-alımın yapıldığı bölgeler sırasıyla Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri'dir. Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin 2013 yılında toplam balık satış tutarları bölgeler arası kıyaslandığında, Marmara Bölgesi'ndeki toplam tutarın daha düşük olması, en fazla müracaatın bu bölgeden yapılmasının nedeni olarak gösterilebilmektedir.

Gemi sahiplerinin %51'inin 2013 yılı boyunca aktif olarak balıkçılık yaptığı, %14'ünün ise yıl boyunca hiç denize çıkmadığı görülmüştür. Denize çıkmayan gemi sahiplerinin meslekleri incelendiğinde, % 66'sının asıl meslekleri balıkçılıktır. Ana meslekleri balıkçılık olan gemi sahiplerinin, yıl içinde ekonomik olarak yeterli kazanç elde edememesinden ve çalıştırmak için yeterli sayıda personel bulamamasından dolayı balıkçılık mesleğinden umudu kestikleri ve bir kısım gemi sahibinin ise gemilerinin hurda durumda olmasından dolayı aktif olarak balıkçılık yapamadıkları sonucuna ulaşılmıştır.

Program kapsamında devredilen balıkçı gemilerinin daha çok Marmara Denizi'nde avlanması, bu bölgedeki av baskısının azalabileceğini düşündürmektedir. Aynı zamanda filoda meydana gelen azalma, Marmara Denizi'ndeki yoğun deniz trafiğinin ve kirliliğinin de etkisini azaltmış olacaktır. 2013 yılı içerisinde devredilen gemilerin en çok avladıkları balık türleri göz önünde bulundurulduğunda ise gelecek yıllarda palamut, barbunya, istavrit, dil ve mezigit türleri üzerindeki baskının azalma ihtimali vardır. Ancak bu gerçekleşse bile balıkçıların orta ve uzun vadede balıkçılık kapasitelerini arttırmaya yönelik yapacakları yatırımlar nedeniyle sürdürülebilirlik daima tehlikede olacaktır. Burada önemli olan, geri-alım programının diğer bir takım araç ve uygulamalarla (denetimde etkinliğin artırılması, gemi boy ve motor güçlerinde sınırlamalar, deniz iş günü sınırlamaları, koruma alanları oluşturulması, stok-av kapasitesi dengesi tesis edilmesi vb.) desteklenmesidir.

Ankete katılan 207 gemi sahibinin %62'sinin gemi ve balıkçı gemisi ruhsatını devrettiği halde, yeniden balıkçılığa devam edeceği saptanmıştır. Balıkçılıkta kalmayı düşünen gemi sahiplerinin %71'i balıkçılığa yeni veya başka

bir gemi ile devam etmeyi tercih ettiklerini ve devam edecekleri gemide devrettikleri gemidekine benzer av araçlarını kullanacaklarını belirtmiştir. Gemi sahiplerinin devrettikleri gemiden kalan av araçlarının ortalama 34.000 TL değerindeki değeri, piyasada bir karşılık bulamayacağından, balıkçılar aynı av araçlarıyla avlanmaya devam etme eğilimi göstermektedir.

Balıkçılık mesleğine devam edecek olan gemi sahiplerinin %2'si ise gemilerinden kalan av araçlarını bölgelerindeki balıkçı gemilerini kiralayarak kullanacaklarını belirtmiştir. Bu durumda, filoda yer alan bir gemi programdan önce bir vardiya çalışırken, programdan sonra iki vardiya denizde çalışmış olacaktır. Gemi sayısının azalmasına rağmen, filodaki balıkçı gemilerinin çalışma sürelerinin artması, stoklar üzerindeki av baskısında bir değişim yaratmayacaktır.

Holland ve ark. (1999), Schelle ve Ben (1984) kaynak gösterdikleri çalışmalarda Kanada somon balıkçılığında programdan yararlanan 361 gemi sahibinin 240'ı ile yapılan anket çalışmasında geri-alım programından yararlanan 240 balıkçının %47'sinin başka bir gemi ile tekrar balıkçılığa başladığını bildirmiştir. Türkiye'de yapılan I. geri-alım programına katılan 364 gemi sahibinin 76'sı ile yapılan anket çalışmasında geri-alım programından yararlanan 364 balıkçının %27'sinin yeni bir gemi alacağı bildirilmiştir (Ünal, 2014). II. programa katılan gemi sahipleri ile yapılan anket çalışmamızda ise, %27'si desteklemeden gelecek miktar ile yeni bir gemi almayı planlamaktadır. Bir diğer ilginç bulgu; gemi sahiplerinin bir kısmının geri-alım programından sonra gemi fiyatlarının artmasından endişe duyması ve gemilerini devretmeden yeni bir gemi almış olmasıdır. Yeni bir gemi alan ya da alacak olan balıkçıların yarısından fazlası (%66'sı) 10 metreden küçük gemiler ile avlanmayı tercih etmektedir. Bu durum, gelecek yıllarda küçük ölçekli balıkçı filosunda ve av baskısında artış olmasına yol açabilecektir.

İkinci bir gemiye sahip olan (%28'si) gemi sahiplerinin bir kısmı programdan gelen destekleme miktarını ikinci gemilerinde modernizasyon ve av gücünü arttırmaya yönelik sermaye olarak kullanmayı tercih etmeleri nedeniyle,

hali hazırda aktif olarak avcılık yapan gemilerin stoklar üzerindeki av baskısı daha da artabilir.

Devredilen gemide çalışan mürettebatın yarısından fazlası (%62'si) geçimini balıkçılıkla devam ettirmeyeceğini ve başka mesleklere yöneleceğini belirtmiştir. Gemi sahiplerinin büyük bir kısmının, personeline pay usulüne göre ödeme yapması ve pay usulünde kazancın avcılık miktarına bağlı olmasından dolayı, personelin standart bir geliri yoktur. Mevcut geri-alım programında bu konular dikkate alınmamıştır, programın gemi personelini koruyucu önlemler içermemesi, bazı sosyo-ekonomik sorunların ortaya çıkmasına neden olabilir.

Metre başına verilen fiyatın gemi sahiplerinin biçtiği değerden fazla olması, ikinci meslek olarak balıkçılık yapan gemi sahiplerinin programa başvuruda bulunmasında etkili olmuştur. Bu fırsatı kullanıp tek balıkçı gemisini ruhsatıyla satanların tamamının gerçek balıkçı olması beklenemez. Bu nedenle, asıl mesleği balıkçılık olan balıkçı gemisi sahipleri sektörde kalmış olacak ve daha profesyonel avcılık yapan bir filo ortaya çıkacaktır. Program diğer bir takım araç ve uygulamalarla desteklenirse, avlanan balıkçı sayısının azalması ile kişi başına düşen av miktarı, değeri ve dolayısıyla da gelirinde artış ortaya çıkacaktır. Programa dahil olan gemi sahiplerinin %30'u balıkçılıktan kazanç elde edemediği için %26'sı ise borçlarını kapatabilmek için gemilerini devretmiştir. Programın gemilere piyasa değerinin üzerinde ücret ödemesi, balıkçılığı ekonomik olarak sürdürülebilir yapamayan gemi sahiplerinin mağdur olmadan balıkçılıktan ayrılmasına olanak tanımıştır. Etkin olarak balıkçılık yapamayanlara hatırı sayılır paralar ödenmesi bazılarınca eleştirilse de, aslında bu özelliğiyle mevcut program çok önemli bir görevi yerine getirmektedir.

Programı tercih eden gemi sahiplerinin gemilerinin ortalama yaşının 24 yıl olması, gemilerini devretme sebebi olarak gösterdikleri, gemilerinin yaşlanması ve masraflarının artması nedenlerini desteklemektedir. Gemi sahiplerinin %16'sı ise yıpranmış gemilerini değiştirmek istedikleri için programa dahil olmaları, elverişsiz gemi sayısını azaltacak ve balıkçıların yıpranmış gemilerle avlanmasını

engelleyerek denizde can güvenliğini arttıracaktır. Bu durumun bir diğer etkisi de filonun gençleşmesi, yenilenmesi üzerine olacaktır. I. program katılan gemi sahiplerinin %70'i ise balıkçılığın karlı olmaktan çıkmasından dolayı gemilerini devrettiklerini ifade etmiştir (Ünal, 2014).

Gemi sahiplerinin %23'ü, stoklar üzerindeki av baskısına en çok 20 metre üzeri balıkçı gemilerinin sebep olduğunu ve büyük ölçekli balıkçı gemilerinin sayısı filodan azalmadığı sürece programın kısmen yararlı olabileceğini düşünmektedir. Devredilen gemilerin sadece %10'unun trol ve gırgır gemilerden oluşması, balıkçıların bu düşüncesini desteklemektedir.

Program kapsamında metre başına verilen destekleme miktarı 5 yaşından büyük gemiler için yeterli görülürken, 5 yaşından küçük gemiler için yetersiz bulunmaktadır. Bu nedenle; bundan sonraki benzeri programlarda “metre başına belirlenen fiyat”, yaşa göre farklılık gösterirse, müracaat eden balıkçı gemi sahiplerinin artacağı düşünülmektedir. Groston ölçü alınarak destekleme ödemesinin yapılmaması, II. programa (2013/25) az sayıda büyük ölçekli balıkçının (trol, gırgır gemileri) katılmasında etkili olabilir. Ünal (2014), I. program katılan gemi sahipleri ile yaptığı anket çalışmasında; 12-21m arası balıkçı gemisi sahiplerinin %71'inin ve 21m ve üzeri gemi sahiplerinin ise yarısının (%50) ödeme miktarından memnun olmadığını bildirmiştir. Bu da gemi boyu arttıkça programın avantajını kaybettiğini göstermektedir. Bu durumu II. programa katılan bazı balıkçıların açıklamaları da desteklemektedir.

Son yıllarda, GTHB-BSGM'nün balıkçılık yönetimi adına gerçekleştirdiği en önemli uygulama; **Balıkçı Gemisi Geri-Alım Programı**'dır. Ancak bu tür programların ortaya çıkış amacına tam olarak ulaşabilmesi için çok dikkatli, hazırlıklı ve uygun bir şekilde tasarlanması gerekir. Öncelikle, geri-alım programı açık/kesin hedefler ve amaçlar belirlemelidir. Örneğin; Avrupa Birliği Çok-Yıllık Kılavuzluk Programları, balıkçılık kapasitesinin azaltılması ve yaşlanan filoların modernize edilmesi gibi çok sayıdaki ve birbiriyle çatışan amacı aynı anda yerine getirmeye çalışmaktadır. Çatışan amaçların olması durumunda, amaçların

birbiriyle çatışmayan amaçlara ve en önemli olan amaca indirgenmesinin program başarısını arttırması beklenebilir (Squires, 2010).

Geri-alım programı için açık/kesin şekilde tanımlanmış bir kapsam gereklidir. Av araç gereçlerinin veya balık yataklarının, gemi boyutu sınıflarının, coğrafi alanların, ticari veya eğlence amaçlı tam zamanlı veya yarı zamanlı gemilerin hepsi ortaya çıkabilecek ve programın büyüklüğünü ve bütçesini etkileyebilecek olan konulardır. Bu stratejik seçimlerin hepsi programın nihai etkinliğini etkilemektedir (Squires, 2010).

ABD New England'dakiler başta olmak üzere bazı geri-alım programlarında, hesaplanan (tahmini) balık avlama kapasitesini kullanan bir fiyatlandırma metriğine dayalı bir tarama yaklaşımı uygulanmıştır. Gemi başına düşen GRT, metre veya kW vb. cinsinden fiziksel kapasiteye dayalı fiyatlandırma bir gemiyle ilgili bütün bilgileri tam olarak yakalayamaz. Gelir veya hesaplanan balık avlama kapasitesi temelinde yapılan fiyatlandırma daha uygun olabilir.

Etkili bir geri-alım programında, filodan çekilen gemilerin yerine, yeni avlama gücünün girişini önleyecek önlemler olmalıdır. Yeni bir geminin satın alınmasına, mevcut gemilere yatırım yapılmasına, teknolojinin güncellenmesine veya yeni katılımcıların girişini sağlayacak durumların oluşmasına fırsat verilmemesi çok önemlidir.

Geri-alım programı sermaye stokunun (gemi ve/veya teçhizat) veya lisansın ya da her ikisinin birden satın alınmasına karar vermelidir (Squires, 2010). Türkiye'de gemi ile birlikte lisans satın alınırken, Washington Eyaleti somon balıkçılığında gemi ve lisans ile birlikte av araç gereçleri de alınmıştır (WDF, 1985). Kuzeydoğu çok türlü dip balığında, gemi sahiplerine, geminin istedikleri kısımlarını ve av araçlarını tekrar kullanmak üzere imkan tanınmıştır (NOAA, 1996b). İtalya'da ise *Chamelea gallina* avcılığı geri-alım programında (Spagnolo, 2007) sadece teçhizatın satın alınması sağlanmıştır.

Geri-alım programı isteğe bağlı veya zorunlu olabilir. Az sayıdaki zorunlu geri-alım programlarından biri, Kuzey Avustralya dip balıkçılığı programıdır (Holland ve ark., 1999). Japon paragat balıkçılığı için program, isteğe bağlı yeterli katılım olmazsa zorunlu katılıma izin vermiştir (Kuronuma, 1997). İtalyan istiridye avcılığı geri-alım programı isteğe bağlıyken, program yine de her bölgede belli bir sayıda gemi alımını gerektirmiştir.

Geri-alım programı, balıkçılık kapasitesinde artışları önlemek veya diğer balıkçılık alanlarına yayılma etkisini engellemek için gemiyi ve/veya av araç-gereçlerini hurdaya (ıskartaya) çıkartarak ya da en iyi uygulama olarak lisansı sürekli bir şekilde emekliye ayırarak satın alınan geminin, teçhizatın veya lisansın yeniden kullanılmasını kısıtlamalıdır. Bazı geri almalar, daha önceki gemi hurdaya ayrılmışsa yeni gemilerin yapılmasına izin verir. İtalyan Hükümeti, Adriyatik dip balığı avcılığında yeni lisanslarla ilgili moratoryum başlatmış ve yeni gemilerin yapımını sınırlandırmıştır (Spagnolo ve Sabatella, 2007a). Norveç'te uygulanan geri-alım programı ise geminin veya lisansın ülke karasularında kullanılmasına izin vermemektedir; ancak yurt dışına satışına izin verir (Hannesson, 2007). İngiliz Kolombiyası somon avcılığı geri-alım programında da gemiler finansa yardımcı olmak amacıyla satılabilir (Grafton ve Nelson, 2007). Ancak bu durum, problemi başka bir ülkeye veya balıkçılık alanına aktarır. Hurdaya ayırmayı gerektirmeyen bir programın, satın alınacak geminin fiyatı üzerinde bir etkisi olabilir ve ikinci el gemi fiyatları düşebilir. İtalyan yüzer ağlar geri-alımı gemilerin başka bir aktiviteye veya teçhizata dönüştürülmesine izin vermiştir. Ancak bu dönüştürme işlemi kıyıya yakın yerlerde balıkçılık gücünde artış oluşturmuştur. Kıyı stokları küçük ölçekli balıkçılara ait çok sayıdaki gemi tarafından sömürülmüştür (Spagnolo ve Sabatella, 2007b). Tüm bu tecrübelerin, Türkiye'de üst üste uygulamaya geçirilen geri-alım programlarında dikkate alındığını düşünmek fazla iyimser bir yaklaşım olur. Zaten GTHB, bu rapordaki değerlendirmelerden, daha önceki ülkelerin tecrübelerinden ve ilk iki kuşak geri-alım programının sonuçlarından habersiz olarak 2014 yılında III. Geri-Alım Programını (2014/26) başlatmıştır. 10 metre ve üzeri balıkçı gemilerini kapsayan bu programda daha fazla sayıda büyük ölçekli

balıkçının programa dahil olması amaçlanarak metre başına verilen destekleme miktarı arttırılmıştır (Çizelge 5.2). III. Programa başvurusu onaylanan 274 adet balıkçı gemisinin geri-alımlarına 2015'in Mayıs Ayında başlanacaktır.

Çizelge 5.2. Gemi Boyuna Göre Destekleme Ödemesi (GTHB, 2014)

Sıra No	Gemi boyu (m)	Bir metresi için ödenecek destek miktarı (TL/m)
1	10-20	10.000
2	21-30	15.000
3	31-34	20.000
4	35-45	30.000
5	46 ve üzeri	35.000

Sonuç olarak; büyük parasal kaynaklar tahsis edilerek uygulanan geri-alım programlarının amaçlarına tam olarak ulaşabilmesi, önceki deneyimlerden yararlanılmasına, çok iyi planlanmasına ve izlenmesine bağlıdır. Zira geri-alım programları arasındaki geçişlerde gelen görüşler, sergilenen tutumlar, teşvikler ve iş birliği ile program iyileşme gösterebilir, daha iyi sonuç alınması sağlanabilir. Uzman görüşü alınması, farklı kesimlerin katkı ve görüşlerinin alınması programın daha iyi planlanmasına, daha çok fayda üretmesine ve nihayetinde başarısına olumlu etkide bulunabilir. Örneğin; çevre korumayla ilgili bazı STK temsilcilerinin veya akademik kesimden bazı araştırmacıların deniz koruma alanlarında büyük ölçekli balıkçılığın yasaklanması konusundaki görüşleri geri-alım programı çerçevesinde dikkate alınabilirdi. Bu alanlarda yerleşik az sayıdaki birkaç trol ve gırgır özendirici tedbirlerle filodan çekilip bu alanlar ebedi olarak büyük ölçekli balıkçılık faaliyetlerine kapatılabilir.

KAYNAKLAR DİZİNİ

- BACL, 1981.** Evaluation of the British Columbia March 1981 Salmon vessel buyback programme. Burlington and Associates Consulting Ltd. Consultants Report.
- Baskan, Ş., 1998.** Araştırma Yöntemleri ve Örneklemeye Giriş, Üniversiteliler Ofset , İzmir, 236 s.
- Bilgin, B., 2008.** Türkiye'nin Akdeniz'de Balıkçılık Yönetimi Çerçevesinde Avrupa Birliği Ortak Balıkçılık Politikası'na Uyumu, AB Uzmanlık Tezi. T.C. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Ankara, 99 s.
- Carew, K., 1996.** Department of Fisheries and Oceans, Newfoundland, St. Johns. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 56 p.
- Carter, C. N., 1996.** Economist with Oregon Dept. of Fish and Wildlife. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 51 p.
- Curtis, R. and Squires, D., 2007.** Fisheries Buybacks, Blackwell Publishing, Oxford, 224 pp.
- DFO, 1981.** Lobster Vessel Certificate Retirement Program. Department of Fisheries and Oceans, Canada.
- Fraser, G.A., 1979.** Limited Entry: Experience of the British Columbia Salmon Fishery, *Journal of Fisheries Research Board of Canada* 36: 754-763 pp.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- Frost, H., Ronald, L., Smit, J., and Sparre, P., 1995.** An Appraisal of the Effects of the Decommissioning Scheme in the Case of Denmark and the Netherlands. Danish Institute of Fisheries Economics Research, South Jutland University Centre, Denmark, 251 p.
- Frost, H., Andersen P., 2006.** The Common Fisheries Policy of the European Union and Fisheries Economics, *Marine Policy* 30, 737-746 pp.
- Grafton, R. Q., and Nelson, H. W., 2004.** The Effects of Buy-back Program in The British Columbia Salmon Fishery, Paper prepared for the International Workshop on Fishing Vessels and License Buy-Back Programs at the Institute of the Americas, University of California, San Diego, La Jolla, California, 25p.
- Grafton, R.Q., and Nelson, H., 2007.** The Effects of Buyback Programs in The British Columbia Salmon Fishery. Chapter 12. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D.Squires). Wiley-Blackwell, Ames, IA., 191–202 pp.
- GTHB, 2012.** Resmi gazetenin 2012 tarihli ve 28328 sayısında yayımlanmış olan “Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği” (2012/51). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/06/20120619-11.htm> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2015)
- GTHB, 2013.** Resmi gazetenin 2013 tarihli ve 28612 sayısında yayımlanmış olan “Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği” (2013/25). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/05/20130529-23.htm> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2015)

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- GTHB, 2014.** Resmi gazetenin 2014 tarihli ve 29023 sayısında yayımlanmış olan “Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği” (2014/26). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/06/20140607-16.htm> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2015)
- GTHB, 2014.** T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü “Su Ürünleri İstatistikleri”. <http://www.tarim.gov.tr/sgb/Belgeler/SagMenuVeriler/BSGM.pdf> (Erişim Tarihi: 3 Mart 2015)
- Hannesson, R. 1986.** The regulation of fleet capacity in Norwegian Purse Seining, In N Mollet, ed, Fishery Access Control Programs Worldwide, 1986, Alaska Seagrant Report no. 86-4.
- Hannesson, R. 2007.** Do buyback programs make sense?. Chapter 3. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). Wiley-Blackwell, Ames, IA.,177–190 pp.
- Holland, D., Gudmundsson, E. and Gates, J. 1999.** Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence, Marine Policy, Vol:23, No:1, 47-69 pp.
- Huggins, R., 1996.** Department of Fisheries and Oceans, Maritimes, Halifax, Nova Scotia. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 55-56 pp.
- James, M., 1996.** Final Report on the 1996 Voluntary Fleet Reduction License Retirement Program. Program Planning and Economics Branch, Pacific Region, Department of Fisheries and Oceans. 16 p.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Kalkınma Bakanlığı, 2014. Su Ürünleri. Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018.
Ankara: Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 80 s.

Kuronuma, Y., 1997. Japan: Part II. An economic theory behind the Japanese coastal fisheries management policy on fishing rights in relation to the license system for off-shore and distant-water fisheries: 311-318. In: Towards Sustainable Fisheries: Issue Papers. Organisation for Economic Co-Operation and Development, Paris.
[http://www.oilis.oecd.org/oilis/1997doc.nsf/LinkTo/ocde-gd\(97\)54](http://www.oilis.oecd.org/oilis/1997doc.nsf/LinkTo/ocde-gd(97)54).

(Erişim Tarihi: 14 Aralık 2014)

Kurt, S. and Muse, B. 1984. Buyback of Fishing Rights in the US and Canada: Implications for Alaska. Presented at the 114th Annual Meeting of the American Fisheries Society, Ithica, NY, 77 p.

Mylchreest, R. 1993. Salmon License Retirement: Review of the 1993 Pilot Program. Economic and Commercial Analysis Division, Department of Fisheries and Oceans, Pacific Region.

NMFS, 1996. National Marine Fisheries Service, NOAA awards grants to scrap 11 New England fishing vessels under \$2 million pilot buyout program. NOAA 96-R106.

NEFMC, 1996. Final Amendment #7 to the Northeast Multispecies Fishery Management Plan incorporating Supplemental Environmental Impact Statement. Volume 1, New England Fishery Management Council. 365 p.

NOAA, 1996a. The Fishing Capacity Reduction Initiative (FCRI); Final Program Notice and Announcement of Availability of Federal Assistance. Federal Register; Vol. 61, No. 168, p. 44300.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- NOAA, 1996b.** The Fishing Capacity Reduction Program (FCRP); Notice of Proposed Program and Request for Comments. Federal Register; Vol. 61, N. 108, p. 28177.
- ODFN, 1987.** Final Summary Oregon Columbia River Gillnet Salmon Fleet Reduction Program 1983-1986 Oregon Dept. of Fish and Wildlife. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 51 p.
- Parsons, L.S., 1993.** Lobster vessel Certificate Retirement Program. Management of Marine Fisheries in Canada. Canadian Bulletin of Fisheries Aquatic Sciences, Vol. 225.p:173-175.
- Pringle, J.D. and Burke, D.L., 1993.** The Canadian Lobster Fishery and its Management, with emphasis on the Scotian Shelf and the Gulf of Maine, in: L. S. Parsons and W. H. Lear, eds, Perspectives on Canadian marine fisheries management, Canadian Bulletin of Fisheries Aquatic Sciences, Vol. 226.91-121 pp.
- Salz, P., 1991.** The European Atlantic Fisheries; Structure, Economic Performance and Policy, The Hague, Agricultural Economics Research Institute, Netherlands, 255 p.
- Seçer, S., Korkmaz, A.Ş., Dinçer, C., Atar, H.H, Seçer, F.S., ve Keskin, E., 2010.** Türkiye’de Sürdürülebilir Su Ürünleri Avcılığı. TMMOB Ziraat Mühendisliği VII. Teknik Kongresi, Bildiriler Kitabı-2, 789-807.
- Spagnolo, M. 2007.** The Decommissioning Scheme For The Italian Clam Fishery: A Case Of Success. Chapter 8. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). Wiley-Blackwell, Ames, IA., 133–144 pp.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- Spagnolo, M. and Sabatella, E. 2007a.** The Impact Of The Eu Buyback Scheme On The Italian Fleet: The Northern and Central Adriatic Sea Bottom Trawlers Case. Chapter 10. In: Fisheries Buybacks (eds R Curtis and D. Squires). Wiley-Blackwell, Ames, IA., 157–175 pp.
- Spagnolo, M. and Sabatella, R. 2007b.** Driftnets Buyback Program: A Case Of Institutional Failure. Chapter 9. In: Fisheries Buybacks (eds R Curtis and D. Squires). Wiley-Blackwell, Ames, IA., 145–156 pp.
- Squires, D., 2010.** Fisheries Buybacks: Review and Guidelines, Fish and Fisheries, 11, pp:366-387.
- TÜİK, 2013.** Türkiye İstatistik Kurumu Su Ürünleri İstatistikleri, 2013.
- UKMAFF, 1995.** News Release 372/95, 24, UK Ministry of Agriculture, Fisheries and Food. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 59 p.
- UKMAFF, 1996.** The Fishing Vessel Decommissioning Scheme 1996, UK Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, explanatory leaflet. Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence (eds D. Holland, E. Gudmundsson, and J. Gates). *Marine Policy*, Vol:23, No:1, 59 p.
- Ünal, V., Göncüoğlu, H. ve Göktay, S., 2014.** Türkiye'de Balıkçı Gemisi Geri Satın Alma Programının Değerlendirilmesi, E.Ü. Bilimsel Araştırma Projeleri, 013/SÜF/014, İzmir. 46 s.
- WDF, 1985.** Annual Report. Washington Department of Fisheries Commercial Fishing Fleet Adjustment Program.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

WDF, 1986. Annual Report. Washington Department of Fisheries Commercial Fishing Fleet Adjustment Program.

ÖZGEÇMİŞ

Betül Ekmekci 1990'da İzmir'de doğdu. 1997 yılında Çamkıran İlköğretim Okulu'nda öğrenim hayatına başladı. Daha sonra 2000 yılında Merkez İlköğretim Okulu'nda öğrenimine devam etti. 2004-2008 yılları arasında Mustafa Kemal Lisesi'nde okudu. 2008 yılı içinde Ege Üniversitesi Su Ürünleri Mühendisliği'ni kazandı. 2008 yılında ikinci üniversite olarak Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Dış Ticaret Bölümüne kayıtlılandı. 2012 yılında Su Ürünleri Mühendisliği'nden fakülte ikincisi olarak mezun oldu ve 2013 yılında Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Avlama Anabilim Dalı'nda yüksek lisansa başladı. 2014 yılında Anadolu Üniversitesi Dış Ticaret Bölümünden mezun oldu. 2014-2015 yılları arasında Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Fakültesi'nde Pedagojik Formasyon Eğitimi aldı.

EKLER

Ek-1 Bakanlık Kararı

Ek-2 Resmi Gazete

Ek-3 Anket Örneđi

