

Türkiye’de üçüncü kuşak balıkçı gemisi geri-alım programının analizi

Analysis of the third generation buy-back program for fishing vessels in Turkey

Vahdet Ünal¹ • Huriye Göncüoğlu-Bodur^{2*}

¹ Faculty of Fisheries, Ege University, İzmir, 35100, Turkey

<https://orcid.org/0000-0001-6157-0590>

² Faculty of Fisheries, Ege University, İzmir, 35100, Turkey

<https://orcid.org/0000-0001-7068-037X>

Corresponding author: huriyegoncuoglu@gmail.com

Received date: 18.11.2019

Accepted date: 29.03.2020

How to cite this paper:

Ünal, V. & Göncüoğlu-Bodur, H. (2020). Analysis of the third generation buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 37(3), 251-258. DOI: [10.12714/egejfas.37.3.07](https://doi.org/10.12714/egejfas.37.3.07)

Öz: Türkiye’de üçüncü geri-alım programı, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü tarafından, 2014 yılı 29023 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan “Tarımsal Destek Tebliği-Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkarılacaklara Yapılan Destekleme Tebliği” ile başlamıştır. Bu çalışma, üçüncü kuşak balıkçı gemisi geri-alım programını değerlendirmektedir. Bu programda 10 metreden büyük 191 balıkçı gemisi arasından, örneklem hesaplanarak basit tesadüfî örnekleme yöntemi ile 89 balıkçı gemisi sahibi ile görüşülmüştür. En fazla gemi alımı Marmara (%38), en az gemi alımı da Ege (%15) ve Akdeniz Bölgesinden (%15) yapılmıştır. En fazla 10-12 metre arası balıkçı gemisi geri-alımı gerçekleştirilmiştir. Sadece bir balıkçı, 31 metre ve üzeri balıkçı gemisi sahibi olarak programdan yararlanmıştır. Geriye kalan 9 gemi 12 metreden büyük 23 metreden küçüktür. Devredilen gemilerin %95’i küçük ölçekli balıkçı gemisi kategorisinde yer almaktadır. Geri-alım programı kapsamında devredilen gemilerin %41’i, 3-90 gün arasında denize çıkmış, %4’ü ise 2015 yılı içerisinde hiç denize çıkmamıştır. Ancak balıkçı gemilerini devreden kişilerin %60’i ikinci bir gemiye sahiptir. Balıkçıların %85’i devrettikleri gemide tayfa çalıştırdığı ve bu tayfaların %73’ü aile dışındaki kişilerden oluştuğu halde programın tayfalara yönelik herhangi bir içeriğinin olmaması eleştirilebilir. Sonuç olarak; üçüncü kuşak geri-alım programında 22,5 milyon lira (8,3 milyon \$) karşılığında 191 gemi geri alınmıştır. Ancak görüşülen balıkçıların %77’sinin balıkçılık sektöründe çalışmaya devam etmesi ve %26’sının geri-alım programından aldıkları destekleme ile yeni bir balıkçı gemisi alarak balıkçılık yapmaya devam etmektedir. Bu nedenlerle, balıkçılık yöneticileri geri-alım programlarının stoklar üzerindeki av baskısı ile ilgili etkileri dikkate alınmalıdır. Geri-alım programının amaçlarına ulaşip ulaşmadığı yöneticilerce sorgulanmalı ve takip eden programlar gerekli değişiklikler yapılarak uygulamaya geçirilmelidir.

Anahtar kelimeler: Balıkçılık geri-alımları, balıkçı gemisi hizmetten alma, avcılık kapasitesinin azaltılması, filo kapasitesinin azaltılması, balıkçılık yönetimi

Abstract: The third buy-back program in Turkey entered into force in 2014 with the Notice No. 29023 of the Official Gazette titled “Notice of Agricultural Support-Official Notice of Decommissioning of Fishing Vessels”, issued by the Directorate of Fishery and Aquaculture of the Ministry of Agriculture and Forestry. This study is an evaluation of the third generation of the program. In this study, simple random sampling method was used to interview 89 vessel owners out of a total number of 191 vessels which are longer than 10 meters. The biggest number of buy-backs was in Marmara Region (38%), followed by the Aegean (15%) and the Mediterranean (15%) regions. Most of the decommissioned vessels were 10-12 meters in length. The only fisher that benefited from the program was the owner of a vessel longer than 31 meters. The remaining 9 vessels were longer than 12 meters and shorter than 23 meters. In the scope of the program, 95% of the buy-back vessels are in the small-scale category. Among those, 41% of the vessels were in use for 3-90 days, while 4% had never been used within the year 2015. However, 60% of the owners who handed over their vessels also owned a second boat. Although 85% of the fishers employed a crew on-board and 73% of their crew were not family members, the fact that the program lacks a component for the crew can also be criticised. In conclusion, the third generation buy-back program bought a total of 191 vessels for 22.5 Million Turkish Liras (\$8.3M US). However, since 77% of the interviewees continued fishing with their second boat and 26% bought a new boat with the support they were granted. Therefore, all details of the results and the success of the buy-back programs should be evaluated by the authorities and future programs should be put into practice with necessary amendments.

Keywords: Fisheries buy-backs, vessel decommissioning, reducing fishing effort, reducing fleet capacity, fisheries management

GİRİŞ

Sınırlı canlı deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı, büyüyen balıkçı filoları, aşırı avcılık ve balıkçılık yönetimiyle ilgili başarısızlıklar birçok kıyıda balıkçılıkla ilgili en çok tartışılan konuların başında gelmektedir. Hannesson (2007), aşırı avcılık kapasitesine sahip balıkçı filolarının git gide yayılan bir fenomen olduğunu bildirmektedir. Zira balıkçılıkta av kapasitesini arttırmayla ilgili sınırlandırmalar yetersizdir. Oysa balık stokları, verimliliği sınırlı olan kıt kaynaklardır. Bu limiti hesaba katan bir mekanizma var olmadığı sürece aşırı avcılık

ve aşırı kapasite sorunlarıyla başa çıkabilmek mümkün görünmemektedir. Balık stokları üzerindeki uzun dönem etki ve diğer gemilerin avcılığının dikkate alınmaması da filonun büyümesini tetikler. Ancak bireysel bir yatırımcının yeni bir gemi alıp filoya katılması kendisi açısından karlı görünse de, böyle bir yatırımın sektöre olan katkısı negatif olabilir (Hannesson, 2007). Buna rağmen, insanlar balık stoklarından daha büyük bir pay kapabilmek için balıkçılığa para yatırmaya devam eder. Bu nedenle, eğer balıkçı gemilerinin satın alınarak

filodan çıkarılmasına, aşırı balıkçılık kapasitesini önleyen bir mekanizma eşlik etmezse, uzun vadede geri-alım programlarıyla bir sonuç alınmaz (Hanneson, 2007). Bu durum, balıkçılık yöneticilerinin işini daha da zora sokar. Daha iyi yönetim için uygulamaya geçirilen politikaların iflas etmesi, bu işe tahsis edilen kaynakların boşa gitmesi toplumun her kesiminin tepkisini çeker.

Türkiye'nin de bulunduğu Akdeniz ölçeğinde lisanslandırmak suretiyle balıkçı gemilerini kontrol altına alan ve sınırlandıran bir yönetim yaklaşımı mevcuttur. Girdilerin kontrol edilmesine dayanan bu yaklaşım büyük ölçekli balıkçılar için denizde geçirilen gün sayısı, bazı türlerin boy sınırlandırmalarıyla, alan yasaklarıyla desteklenmektedir. Orkinos için ise kota ile avcılık söz konusudur. Ancak Kirkley vd., (2002), girdi kontrolünü kullanan ve balıkçı gemisi sayısını sınırlandıran birçok balıkçılık rejiminin aşırı kapasiteden muzdarip olduğunu bildirmektedir. Hatta bu tür uygulamaların balık stokları üzerindeki baskının artması ve karlılığın düşmesiyle sonuçlandığını iddia eden araştırmalar mevcuttur (Fox vd., 2006). Bununla birlikte, balıkçılıkta geri-alım programları Kuzey Amerika'dan Asya'ya kadar dünyanın birçok bölgesinde farklı şekillerde uygulanmaktadır (Curtis ve Squires, 2007). Yazarlar, balıkçı gemisi ve lisans geri-alımlarının, aşırı avlanma kapasitesine, balık stoklarının aşırı kullanımına ve dağıtım konularına yönelik kilit yönetim araçları olduğunu bildirmekte ve dünyanın farklı köşelerinde uygulanmış geri-alım programlarından çıkarılan dersleri detaylandırmaktadır.

Dünya balıkçılığında ilk geri-alım programı 1970'lerde Kanada'da uygulamaya geçirilmiştir (Curtis ve Squires, 2007). Aynı yıllarda Türkiye su ürünleri sektörüne çeşitli teşvik, muafiyet ve destekler sağlanmaya başlanmış ve balıkçı filosu büyütülmüştür. Bu durum, ilk zamanlarda, Türkiye denizlerinden avlanan deniz ürünleri miktarını arttırsa da daha sonraki yıllarda balık stokları üzerinde baskının artmasına, bazı türler üzerinde aşırı avcılığa yol açmıştır. Balıkçılık yöneticilerinin, hızlı ve kontrolsüz büyümeye tepkisi yirmi yıl sonra gelmiştir ve ilgili bakanlık 1991 yılında balıkçı gemilerine ruhsat vermeyi durdurmuştur (Ekmekci ve Ünal, 2019). Sonrasında belli aralıklarla kısa süreli de olsa ruhsatsız gemilere ruhsat alma olanağı tanınmıştır (Bilgin, 2008). En son balıkçı gemisi ruhsatı 2001 yılında verilmiştir ve 2002 yılından beri balıkçı gemisi ruhsatları durdurulmuştur. Ancak mevcut gemilere sadece bir defalığa mahsus %20 boy artış hakkı tanınmıştır (Üstündağ, 2010). 2012 yılına gelindiğinde, filonun dondurulmasının da yeterli olmadığı anlaşılmış ve filodan bazı gemileri çıkarmak suretiyle filonun küçültülmesine karar verilmiştir. Bu türden uygulamalar (balıkçı gemisi geri-alım programları) ile filo küçültülmesi ve balıkçılık gücünün azaltılması yeni bir şey olmasa da Türkiye'de ilk kez 2012 yılında çıkarılan tebliğ (Tebliğ No: 2012/51) ile uygulamaya alınmıştır (GTHB, 2012).

Balıkçılıkta geri-alım programlarının tarihçesi, hangi amaçlarla, hangi ülkelerde, nasıl kullanıldığı daha önceki araştırmacılar tarafından ayrıntılı olarak açıklanmıştır (Curtis

ve Squires, 2007). Bu konuda ulusal ölçekte yapılan çalışmalar (Ünal vd., 2015; Göktay vd., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019) detaylı literatür incelemelerine dayanmakta ve geri-alım programlarıyla ilgili kapsamlı bilgiler sunmaktadır.

Türkiye'de birinci kuşak geri-alım programı (Ünal vd., 2015; Göktay vd., 2018); lisans sahibi 12 m ve üzerindeki balıkçı gemisi sahiplerine yönelik gerçekleştirilmiş ve su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesi ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılmasını hedeflemiştir (GTHB, 2013; Ünal vd., 2015; Göktay vd., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019). İkinci geri-alım programında tekne boyları 12 m'ye düşürülmüştür. Daha sonra Bakanlık, 07 Haziran 2014 tarih ve 29023 sayılı Resmi Gazete ile "Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkarılacak Yapılacak Destekleme Tebliği (Tebliğ No: 2014/26)" ile III. kuşak geri-alım programını başlatmıştır (GTHB, 2014). İlk programda 62,1 milyon lira ödeme yapılarak 364 balıkçı gemisi filodan çıkarılmıştır. İkinci programa, gemi boylarında yapılan değişiklik nedeniyle (programdan yararlanabilecek minimum gemi boyu 12 m'den 10 m'ye düşürülmüştür) daha çok balıkçı başvuru yapmış ve 54 milyon lira ödenerek toplam 456 gemi geri alınmıştır. İlk iki programda, 31 m ve üzeri gemilere, metre başına 20 bin lira ödenirken üçüncü programda bu meblağ 31-34 m arası gemiler için verilmiş ve 35 m üzeri gemiler için iki ayrı grup yapılarak ödemeler bariz bir şekilde artırılmıştır. Ancak bu değişikliklere rağmen, programa olan ilgi ve başvuru sayısı düşük gerçekleşmiştir. Üçüncü kuşak geri-alım programında, sadece 191 balıkçı gemisi geri alınmış ve bunun karşılığında 22,5 milyon lira ödeme yapılmıştır.

Bu çalışma, Türkiye'de III. kuşak geri-alım programını ele almaktadır. Çalışma; III. kuşak geri-alım programına hangi balıkçıların neden ilgi gösterdiği, bu balıkçıların sosyo-demografik ve ekonomik özellikleri, programdan memnun olup olmadıkları, filodan çıkarılacak gemilerin özellikleri gibi konulara açıklık getirmektedir. Çalışma sonuçları, Türkiye'de gerçekleştirilen önceki iki geri-alım programıyla karşılaştırmalı olarak tartışılmaktadır. Sonuçların, geri-alım programlarının potansiyel etkilerini ve balıkçılık sektörünü ne yönde etkileyeceğini daha iyi anlamamıza ve yönetsel tedbirler almamıza yardımcı olmasını umulmaktadır.

MATERYAL VE METOT

Çalışmanın temel verilerini, Türkiye'den üçüncü kuşak geri-alım programına katılan balıkçı gemisi sahipleriyle Ekim-Kasım 2015 tarihleri arasında telefon anketleriyle toplanan veriler oluşturmaktadır. Anket tasarımı ilk iki programın değerlendirilmesinde (Göktay vd., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019) kullanılan anketlerden yararlanılmıştır. Anket; sosyo-demografik veriler, sosyo-ekonomik veriler, gemi verileri, personel verileri ve geri-alım programı hakkındaki görüşlerle ilgili sorular içermektedir.

Örneğe girecek olan balıkçıların belirlenmesinde oransal örnek hacmi formülü (Miran, 2003; Newbold vd., 2013) kullanılmıştır.

$$n = \frac{Np(1-p)}{(N-1)\sigma^2px + p(1-p)}$$

Eşitlikte;

n= Örnek hacmi

N=Programdan yararlanan toplam balıkçı sayısı

p=Programdan yararlanan balıkçı oranı

(1-p)=Programdan yararlanmayan balıkçı oranı

σ^2px = Varyans

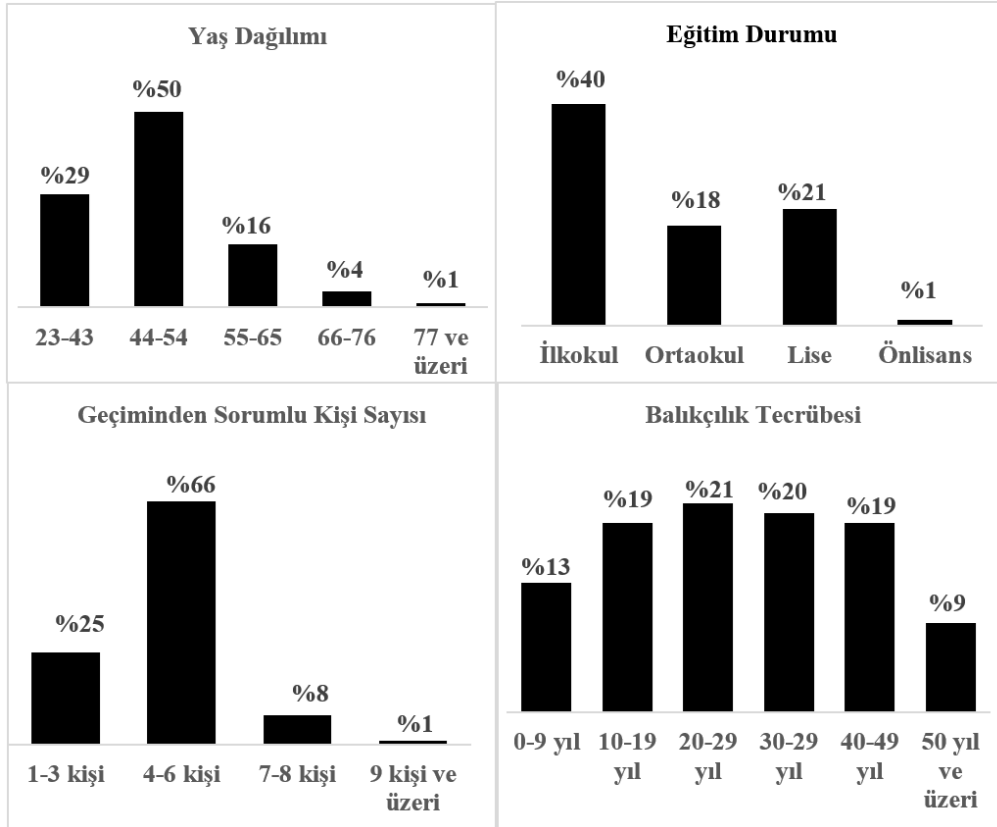
%99 güven aralığında ve %10 hata payı kabul edilip, $p=0,50$, $(1-p)=0,50$ dikkate alınarak hesaplama yapılmıştır.

Çalışmada tam sayım yerine, ana kitleyi (191 balıkçı) temsil edecek programdan yararlanan gemi sahibi balıkçılar arasından örnek hacmi belirlenmiş ve örneklem içinde yer alan balıkçılarla (89 balıkçı) basit tesadüfî örnekleme yöntemi kullanılarak görüşülmüştür. Veriler betimsel istatistik analiz yöntemi (frekans dağılımları, basit ortalamalar ve oransal dağılımlar) ile hesaplanmıştır.

BULGULAR

Sosyo-demografik Bulgular

Gemi sahiplerinin; yaş ortalaması $49,25 \pm 7,75$ yıl, eğitim seviyesi $7,75 \pm 2,80$ yıl ve balıkçılık tecrübeleri $26,61 \pm 14,42$ yıldır. Balıkçıların %92,5'si evlidir ve geçiminden sorumlu olduğu kişi sayısı 4 ± 2 kişidir. Programdan yararlanan balıkçıların %87,5'i, asıl mesleğini balıkçılık olarak bildirmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Geri-alım programına katılan balıkçıların demografik özelliklerinin oransal dağılımı
Figure 1. Distribution of demographical properties of the vessels applied for the program

Sosyo-ekonomik Bulgular

Geri-alım programı kapsamında 2015 yılı içinde devredilen gemilerin %94'ü aktif olarak balıkçılık yapmıştır. %4'ü yıl içinde hiç denize çıkmamıştır. Aktif olarak balıkçılık yapan gemilerin %41'i 91-180 gün, %41'i 3-90 gün ve %18'i ise 181-360 gün avcılık yapmıştır.

Geri-alım programına müracaatta bulunan balıkçı gemisi sahiplerinin ortalama denizde çalışma süreleri; Karadeniz Bölgesinde 139 ± 86 gün, Marmara'da 136 ± 89 gün, Akdeniz'de 142 ± 84 gün ve Ege'de 138 ± 93 gündür.

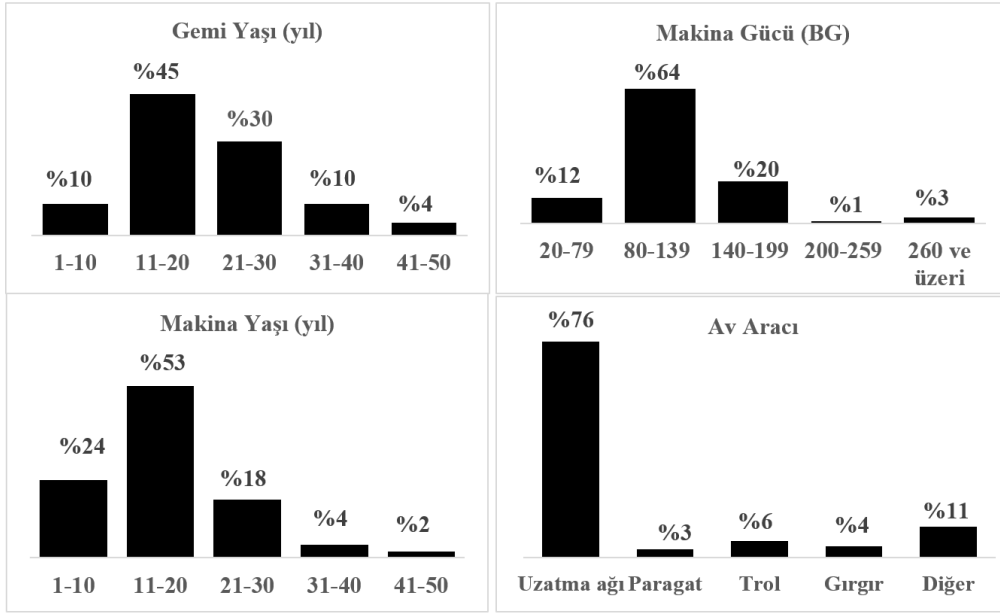
Devredilen geminin denizde çalıştığı gün sayısı ile müracaat edilen bölge arasındaki ilişki incelendiğinde; Karadeniz bölgesinde avlananların %50'si 30-180 gün, Marmara

bölgesinde avlananların %71'i 30-180 gün, Ege bölgesinde avlananların %82'sinin 60-180 gün ve Akdeniz bölgesinde avlananların %78'sinin 90-180 gün arasında avlandığı görülmektedir.

Ankete katılan gemi sahiplerinin müracaat ettikleri bölgelere göre 2015 yılı içindeki en yüksek ortalama balık satış tutarları Karadeniz Bölgesinde 14.761± 17.810 TL ile en yüksek, Ege bölgesinde ise 8.617±8.580 TL ile en düşük ortalama balık satış tutarı ortaya çıkmıştır.

Balıkçı Gemisi ile İlgili Bulgular

Ankete katılan balıkçıların devrettikleri gemilerin; ortalama gemi yaşı 22,5±9,1 yıl, makine yaşı ortalama 17,8±8,9 yıl, makinenin ortalama beygir gücü 120,7±80,9 beygirdir. Geri-alım programına katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %36'sı Karadeniz'de, %35'i Marmara'da, %18'si Ege'de ve %11'i de Akdeniz'de balıkçılık yapmaktadır. Görüşülen balıkçıların %76'i av aracı olarak uzatma ağını, %3'ü paragatı ve %11'i diğer tercih etmektedir (Şekil 2).

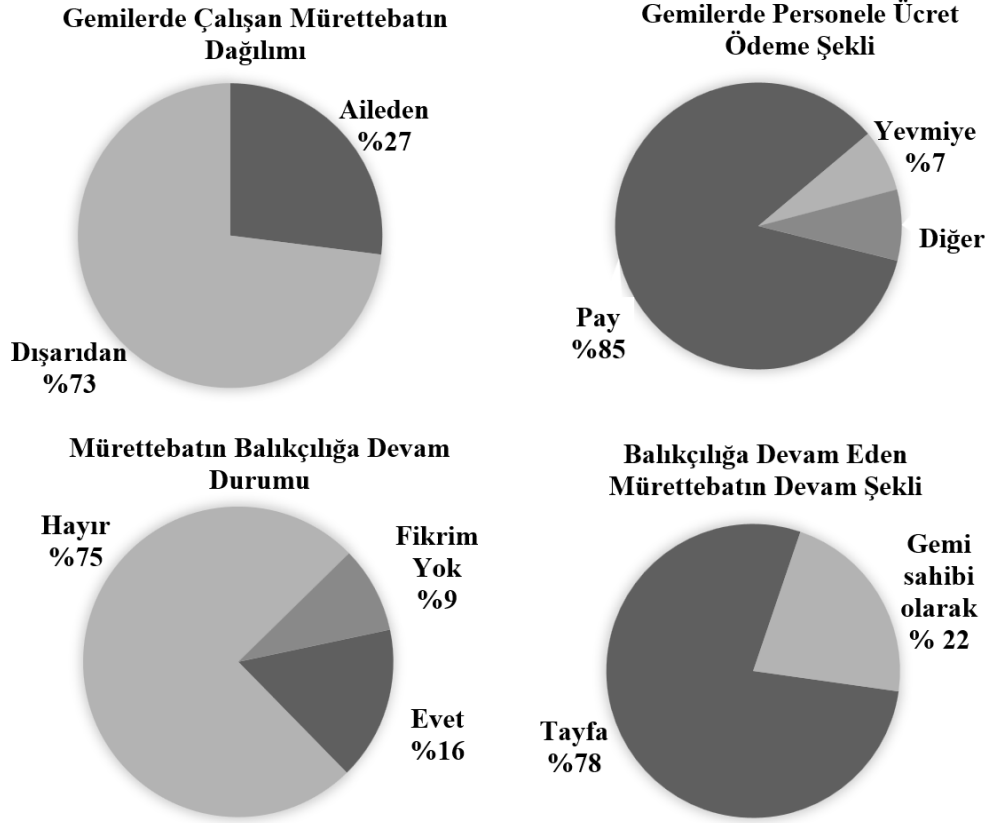


Şekil 2. Geri-alımı gerçekleşen gemilerin yaşı, makine yaşı, makine gücü ve av araçlarının oransal dağılımı
Figure 2. Proportional distribution of age, power and gears of vessels bought-back

Personel ile İlgili Bulgular

Balıkçıların %85'i devrettikleri gemide mürettebat çalıştırmaktadır. Çalışan mürettebatın %73'ü aile dışındaki kişilerden oluşmaktadır (Şekil 3). Balıkçı gemisi sahiplerinin %85'i devrettikleri gemilerde çalışan mürettebata pay usulüne göre ücret ödemesi yapmaktadır.

Pay usulü ücret ödeme şeklinde gemi sahipleri masraflar çıkarıldıktan sonra kazancın %50'sinin kendilerine kaldığını, %50'sinin de çalışan personel arasında pay edildiğini ifade etmiştir. Devredilen gemideki mürettebatın %75'i balıkçılık yapmaya devam etmeyecektir. Balıkçılık yapmaya devam edecek olan mürettebatın %16'sının tamamına yakını (%78) tayfa olarak balıkçılığa devam edecektir.

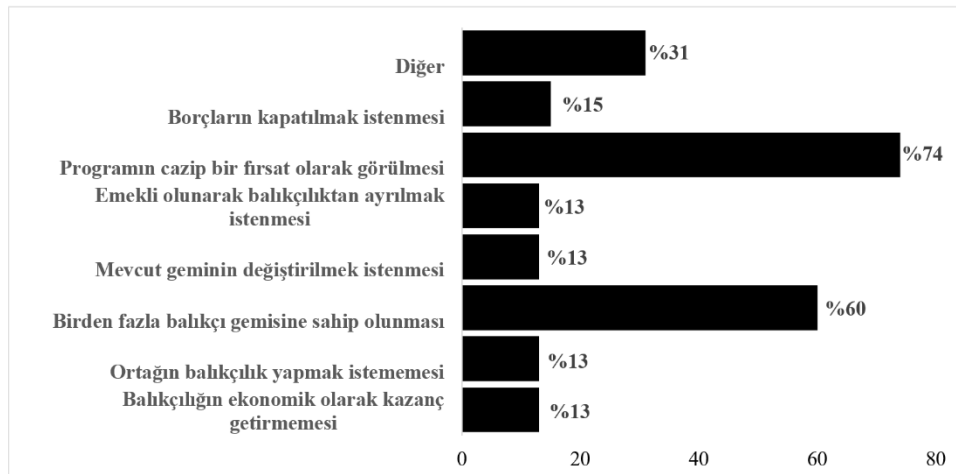


Şekil 3. Geri-alınan gemilerde çalışan mürettebatın özelliklerinin oransal dağılımı
Figure 3. Proportional distribution of crew working on vessels bought-back

Geri-alım Programının Değerlendirilmesiyle İlgili Bulgular

2015 yılı geri-alım programına müracaat eden gemi sahiplerinin %8'i, bir önceki programa da başvuruda bulunduğunu bildirmiştir. Gemi sahiplerinin %74'ü, programın cazip bir fırsat olması, %60'ı ise birden fazla balıkçı gemisine sahip olması nedeniyle programa başvurmuştur (Şekil 4).

Bu faktörler dışında, personel bulmakta sıkıntı yaşanması, personelin yüksek ücret istemesi, geminin eskimesi, yaşlılık-hastalık durumları, av miktarının azalması, masrafların çok olması, gemi sahibinin iflas etmesi, çalışma şartlarının zor olmasından dolayı gemilerini geri vermek isteyenler olmuştur (%31).



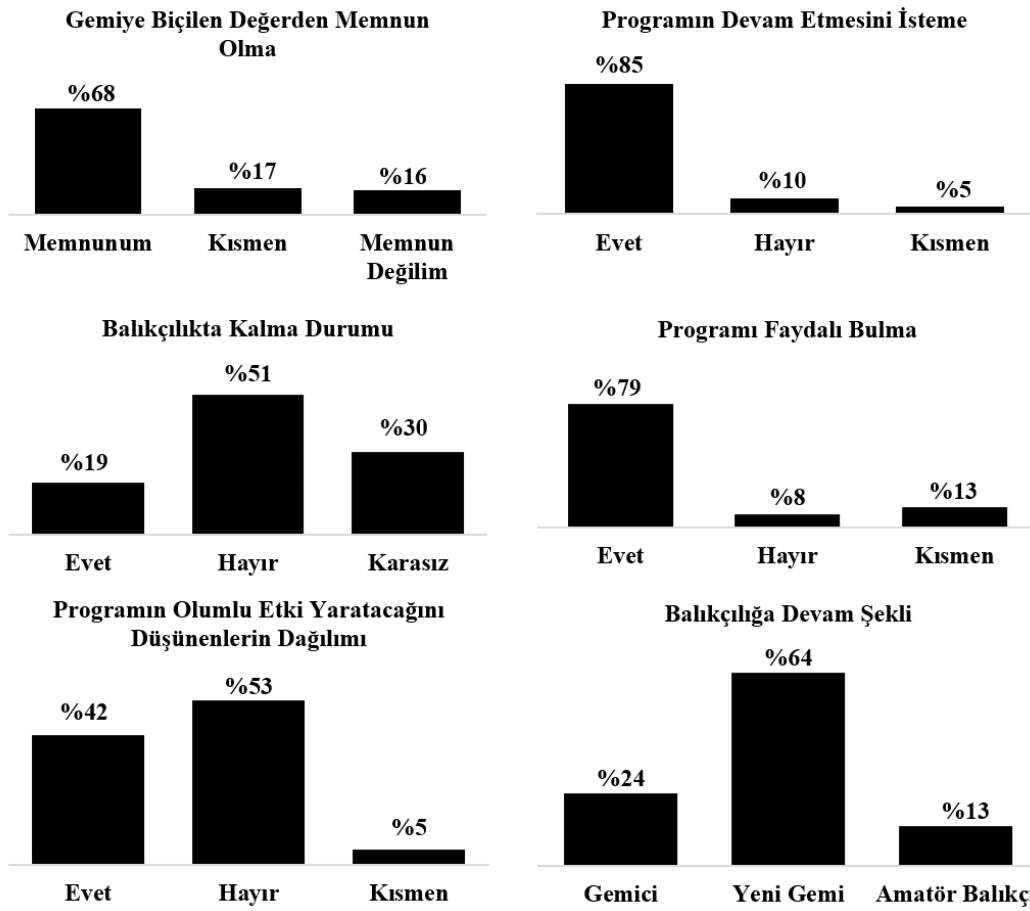
Şekil 4. Geri-alım programına katılımı etkileyen faktörlerin oransal dağılımı
Figure 4. Proportional distribution of factors affecting participation to the buy-back program

Programdan yararlanan gemilerin, geri-alım öncesi tahmini ortalama parasal değerleri; kuru gemi ve motor 74.392±41.926 TL, donanım 12.365 ±10.559 TL olarak bildirilmiştir. Ankete katılan gemi sahiplerinin programdan önce, kuru gemi ve motor için istedikleri değer gemi boyuna bölündüğünde, metre başına ortalama 5.636 TL bir değer bulunmuştur. Şekil 5, balıkçı gemisi sahiplerinin programla ilgili görüşlerini yansıtmaktadır.

Ankete katılan gemi sahiplerinin geri-alım programından aldıkları destekleyle; borçlarını kapatacağı (%45), yeni bir gemi alacağı (%35), başka bir iş koluna yatırım yapacağı (%14) ve ev alacağı (%6) görülmektedir. Yeni bir gemi almayı

planlayan gemi sahiplerinin %57'si 12 m'den küçük, %14'ü trol ve gırgır avcılığı yapmak için büyük ve %29'u amatör avcılık için küçük bir gemi alacaklarını /aldıklarını ifade etmiştir.

Balıkçı gemisini geri-alım programı kapsamında devreden gemi sahiplerinin %68'i gemiye biçilen değerden memnun, %79'u programı faydalı bulma, %85'i programın devam etmesini istemiştir. Gemisini devreden gemi sahiplerinin %19'u, balıkçılıkta kalmaya devam edeceğini ifade etmektedir. Balıkçılıkta kalmaya devam edecek olanların %64'ü balıkçılığa eldeki ikinci bir gemi veya yeni satın alacakları bir gemi ile devam etmeyi düşünmektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Balıkçıların programdan duydukları memnuniyet ve balıkçılığa devam etme istekliliği durumlarının oransal dağılımı
Figure 5. The satisfaction of the fishers from the program and the proportional distribution of their willingness status to stay in fishing

Gemisini devreden gemi sahibinin balıkçılıkta kalma durumu, balıkçılığı asıl veya ikinci meslek olarak yapmasına göre incelendiğinde; mesleği balıkçı olanların %19'unun balıkçılıkta kalmaya devam edeceği, ikinci iş olarak balıkçılık yapan her üç balıkçıdan ikisinin balıkçılığı terk edeceği görülmektedir.

TARTIŞMA

Türkiye'de üçüncüsü uygulanan balıkçı gemisi geri-alım programının büyük gemilerin filodan çıkarılmasını hedeflediği görülmektedir.

İlk iki programda daha ziyade atıl gemilerin alındığının farkında olan idareciler, bu programda büyük gemilerin filodan çıkarılmasına yönelik strateji izlemişlerdir. Gemi boylarına göre yapılan ödemelerin artırılması, bunun göstergesi olarak kabul edilebilir. Bununla birlikte, mevcut yeni düzenleme büyük teknelerin programa daha fazla ilgi göstermesini sağlayamamıştır. Bu durum, 30 metre üzerindeki gemilere yapılacak olan ödemenin balıkçılar tarafından yeterince cazip bulunmaması, bu boya gemiler arasında atıl kapasite gemi bulunmaması ve karlı çalışmaları gibi nedenlerle ilgili olabilir. Bu nedenlerle, Bakanlık I. Program ile 12 metre ve üzeri 364 gemiyi, II. Programda 10 metre ve üzeri 464 gemiyi filodan çıkarırken, III. Programda 10 metre ve üzeri sadece 191 gemiyi geri alabilmiştir. Bu gemilerin %5'i 12m-34m arasında, %95'i ise 10-12m aralığında yer alan gemiler olması programa büyük oranda küçük ölçekli balıkçıların ilgi göstermesinin bir sonucudur. 40 m ve üzeri tekne programa başvuramamıştır.

Uygulanan üç geri-alım programı sonucunda, toplamda 135,6 milyon TL (65,1 ABD \$) harcanarak, programlar başlamadan evvelki 2012 yılı (TÜİK, 2014) toplam balıkçı filosu (14324) üzerinden %6,9 oranında azalma gerçekleşmiştir. Benzer şekilde, 2012 yılı 10 m üzeri balıkçı filosu üzerinden hesaplama yapıldığında, bu filonun sayısının da %39,4 oranında azaldığı görülmektedir (Tablo 1). Bununla birlikte, yaklaşık %40 azalmanın ardından 10 m üzeri filodaki gemi sayısının 1537 olması gerekirken, TÜİK (2018)'e göre 2419 olmasına açıklık getirmek gerekir. 31.01.2000 tarihli, SÜHD-91-912-199 sayılı yazıyla belirtilen Bakan Oluru ile bir balıkçı gemisinin boyunun bir defaya mahsus %20 artırılması hakkı tanınması bu artışta etkili olmuş olabilir. Zira geri-alım programlarının başlamasından itibaren yaklaşık 8,5 m civarında olan balıkçı gemilerinin boy uzatma hakkını kullanarak gemilerini 10 m üzerine çıkardıkları düşünülmektedir.

Table 1. 2012 yılı ile karşılaştırıldığında filodaki azalma
Table 1. Decrease in fleet as a result of buy-back programs compared to 2012*

Geri-alım Programları	Çıkarılan Balıkçı Gemisi (adet)	Destekleme Ödemesi (Milyon TL)	Destekleme Ödemesi (ABD \$)	Filodaki Azalma Oranı (%)
I. Program 2012-2013				
12m ve üzeri	364	62	32,6	14,3
II. Program 2013-2014				
10m ve üzeri	446	51	24,2	17,6
III. Program 2014-2015				
10m ve üzeri	191	22,5	8,3	7,5
TOPLAM	1001	135,5	65,1	39,4

*2012 yılında, filodaki 10 m > balıkçı gemisi sayısı 2534 adettir (TÜİK, 2013)

II. geri-alım programı kapsamında en çok geri-alım Marmara'dan (%38) gerçekleşmiştir. Benzer şekilde, Ekmekci ve Ünal (2019)' da ikinci programda en çok geri-alım yapılan bölgenin Marmara olduğunu bildirmiştir. Bu çalışmada görüşülen gemi sahiplerinin %41'inin yıl boyunca 1-90 gün arasında balıkçılık yapması, %4'ünün ise yıl boyunca hiç denize çıkmamış olması, program sayesinde filodan çekilen gemilerin neredeyse yarısının aktif olarak balıkçılık yapmadığını göstermektedir. Oysa pasif balıkçı gemilerinin ilk iki programda eritilmiş olacağı öngörülmüştür (Ekmekci ve Ünal, 2019), III. programda daha çok aktif balıkçılık yapan gemilerin filodan çekileceği düşünülüyordu. Bu oranın, takip eden programlarda da izlenmesi ve toplamda filodan çekilen gemilerin, yüzde kaçının aktif olarak balıkçılık yapan gemiler

olduğu tespit edilmesi gerekir. Zira geri-alım programının aşırı avcılıkla mücadeleye, sürdürülebilir balıkçılığa ne derece katkı yapacağına dair en önemli göstergelerden biri de; av gücü ve balıkçılık kapasitesidir. Ayrıca gemisini elden çıkaranların %40'ının ikinci bir balıkçı gemisine sahip olması göz önünde tutulmalıdır. Bunun yanı sıra, yeni bir balıkçı gemisi alıp balıkçılıkta kalmaya devam edeceklerin de tespit edilmesi ve izlenmesi gerekir. Yeni ruhsat alımı durdurulmasına rağmen (Ekmekci ve Ünal, 2019), var olan ruhsatların balıkçılar arasında el değiştirmesiyle yeniden balıkçılığa başlama yada kalma durumu yaşanmaktadır. Ekmekci ve Ünal (2019), II. Programda görüşülen gemi sahiplerinin %62'sinin gemi ve balıkçı gemisi ruhsatını devrettiği halde, yeniden balıkçılıkta kalacağını rapor etmektedir. Yazarlar, balıkçılıkta kalmayı

düşünen gemi sahiplerinin %71'inin balıkçılığa yeni veya başka bir gemi ile devam etmeyi tercih ettiklerini ve devam edecekleri gemide devrettikleri gemideki benzer av araçlarını kullanacaklarını belirtmiştir. Diğer yandan, balıkçılığa devam etmeyecek balıkçılar ellerinde kalan av araçlarını balıkçılıkta kalanlara devretmenin bir yolunu bulacaktır. Bu durumda, filoda yer alan bir gemi programdan önce sahip olduğu av aracından daha fazlasına sahip olacaktır. Bir başka ifadeyle, gemi sayısı azalmasına rağmen, kullanılan av araçlarının artması veya yeni teknolojilere geçilmesi gibi nedenlerle, stoklar üzerindeki av baskısında bir değişim olmayacağı iddia edilebilir (Ekmekci ve Ünal, 2019).

Bir diğer ilginç bulgu; görüşülen balıkçıların %95'inin, 10-12 m arası, küçük ölçekli balıkçı gemilerini elden çıkarmasıdır. Bu durum, programın küçük ölçekli balıkçıları cezbettiği, bu yönüyle amacına tam olarak ulaşamadığı şeklinde yorumlanabilir. Zaten programı cazip bulduğunu ifade eden grup da bu gruptur.

Gemi sahiplerinin yaş ortalamasının 49,25±7,75 yıl olması ve devrettikleri gemilerin yaşlı gemilerden oluşması (22,5±9,1 yıl), ilk bakışta gemilerini ruhsatlarıyla birlikte geri veren bu kişilerin hem gemilerini hem kendilerini emekliye ayırdığı şeklinde yorumlanabilir. Ancak bunların %35'inin yeni bir balıkçı gemisi almayı planladığı göz önüne alınacak olursa durumun hiç de emekliye ayrılma şeklinde gelişmeyeceği görülmektedir. Görüşülen balıkçıların %76'sı uzatma ağcılaridir. Bu durumda, yeni gemi almayı planlayan %35'lik grubun küçük ölçekli balıkçılıkta kalacağı, muhtemelen daha yeni fakat daha küçük gemilerle bu işi yapacakları söylenebilir. Diğer yandan, III. programda görüşülen balıkçıların %85'i devrettikleri gemide tayfa çalıştırmaktadır ve bunların %73'ü

aile dışındaki kişilerden oluşmaktadır. Ancak ilk iki programda (Göktay vd., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019) olduğu gibi, bu programda da tayfalar dikkate alınmamıştır. Ekmekci ve Ünal (2019) bu programların gemi personelini koruyucu önlemler içermemesinin, bazı sosyo-ekonomik sorunların ortaya çıkmasına neden olabileceğini bildirmektedir. Benzer şekilde uluslararası ölçekte birçok geri-alım programının tayfaları göz ardı ettiği görülmektedir (Groves ve Squires, 2007).

SONUÇ

Balıkçılık yönetimi, balık stokları, denizel çevre ve kaynak kullanıcıları arasında hassas bir denge kurmayı ve bu dengeyi sürdürülebilirliğini hedefler. Bu amaçla farklı yaklaşımlar, stratejiler, politikalar, kural ve düzenlemeler geliştirilir. Bahsi geçen yönetim araçlarından biri de; balıkçı gemilerinin, ruhsatlarının, her ikisinin, av araçlarının ya da hepsinin birden devlet tarafından satın alınarak filodan çekilmesidir. Balıkçılık geri-alım programları (fisheries buybacks) şeklinde ifade edebileceğimiz bu türden uygulamalar, yarım asırdır birçok ülkede uygulanmaktadır. Groves ve Squires (2007), balıkçılıkta geri-alım programlarının başarısı konusunda tartışmalara da yer vermektedir. Ortak görüş; bu tür programların amacına ulaşabilmesi için önceki deneyimlerden yararlanılması, çok iyi planlama yapılması, program sonuçlarının izlenmesi ve ilave tedbirlerle desteklenmesi gerektiğidir. Sonuç olarak, balıkçılıkta geri-alım programlarıyla ilgili yukarıda belirtilen tüm bu ayrıntılar ve yan etkiler, Türkiye'de programı başlatan ve yöneten idari mekanizma tarafından takip edilmeli, gerekli önlemler alınarak programın maksimum fayda yaratması sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Bilgin, B. (2008). Türkiye'nin Akdeniz'de Balıkçılık Yönetimi Çerçevesinde Avrupa Birliği Ortak Balıkçılık Politikasına Uyumu, AB Uzmanlık Tezi. T.C. Tarım ve Köyşleri Bakanlığı, Ankara, 99 s.
- Curtis, R., & Squires, D. (2007). Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, 224 pp. DOI: [10.1002/9780470277836](https://doi.org/10.1002/9780470277836)
- Ekmekci, B., & Ünal, V. (2019). Analysis of the second buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 36(3), 229-243. DOI: [10.12714/egejfas.2019.36.3.04](https://doi.org/10.12714/egejfas.2019.36.3.04)
- Fox, J.K., Grafton, R.Q., Kompas, T., & Che, T.N., 2006. Capacity Reduction and Productivity : A Profit Decomposition for the Australian South East Trawl Fishery. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, ISBN: 978-0-813-82546-5, pp. 67-73.
- Göktay, S., Göncüoğlu-Bodur, H. & Ünal, V. (2018). Analysis of the First Buy-back Program for Fishing Vessels in Turkey (Türkiye'de ilk balıkçı gemisi geri-alım programının analizi). *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 35(4), 433-445. DOI: [10.12714/egejfas.2018.35.4.09](https://doi.org/10.12714/egejfas.2018.35.4.09)
- Groves, T. & Squires, D. (2007). Lessons from Fisheries Buybacks. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires) Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, 267p.
- GTHB (2012). Resmi gazetenin 2012 tarihli ve 28328 sayısında yayımlanmış olan "Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği" (2012/51).
- GTHB (2013). Resmi gazetenin 2013 tarihli ve 28612 sayısında yayımlanmış olan "Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği" (2013/25).
- GTHB (2014). Resmi gazetenin 2014 tarihli ve 29023 sayısında yayımlanmış olan "Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği" (2014/26).
- Hannesson, R. (2007). Do Buyback Programs Make Sense. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, pp. 55-63. DOI: [10.1002/9780470277836.ch3](https://doi.org/10.1002/9780470277836.ch3)
- Kirkley, J, Morrison, P. C.J., & Squires, D. (2002). Capacity and capacity utilization in coomen-pool resoruse industries. *Environment Resource Economic*, 22:71-97 DOI: [10.1023/A:1015511232039](https://doi.org/10.1023/A:1015511232039)
- Miran, B. (2003). Temel istatistik. Ege Üniversitesi Basımevi, ISBN 975-9308800 Bornova İzmir.
- Newbold P., Carlson W.L., & Thorne B.M. (2013). Statistics for business and economics. Global edition. Pearson Education Limited.
- TÜİK (2018). Su Ürünleri İstatistikleri 2017. Yayın No: 4349, ISSN:978-605-7613-11-0. 78 s.
- TÜİK (2014). Su Ürünleri İstatistikleri 2013. Yayın No: 4349, ISSN: 1013-6177. 75 s.
- Ünal, V., Göncüoğlu, H. & Göktay, S. (2015). Türkiye'de Balıkçı Gemisi Geri Satın Alma Programının Değerlendirilmesi. Ege Üni. Bilimsel Araşt. Projeleri, 013/SÜF/014, 46 s.
- Üstündağ, E. (2010). Geçmişten Günümüze Balıkçılık Uygulamaları ve Hamsi Avcılığına Etkileri, 1. Ulusal Hamsi Çalıştayı. 67-72.