

## Türkiye’de ilk balıkçı gemisi geri-alım programının analizi

### Analysis of the first buy-back program for fishing vessels in Turkey

Sinan Göktay<sup>1</sup> • Huriye Göncüoğlu-Bodur<sup>2</sup> • Vahdet Ünal<sup>3\*</sup>

<sup>1</sup> Faculty of Fisheries, Ege University, İzmir, 35100, Turkey [ID https://orcid.org/0000-0000-0000-0000](https://orcid.org/0000-0000-0000-0000)

<sup>2</sup> Faculty of Fisheries, Ege University, İzmir, 35100, Turkey [ID https://orcid.org/0000-0001-7068-037X](https://orcid.org/0000-0001-7068-037X)

<sup>3</sup> Faculty of Fisheries, Ege University, İzmir, 35100, Turkey [ID https://orcid.org/0000-0001-6157-0590](https://orcid.org/0000-0001-6157-0590)

\*Corresponding author: [vahdetunal@gmail.com](mailto:vahdetunal@gmail.com)

Received date: 28.06.2018

Accepted date: 21.09.2018

#### How to cite this paper:

Göktay, S., Göncüoğlu-Bodur, H. & Ünal, V. (2018). Analysis of the first buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 35(4), 433-445. DOI:10.12714/egejfas.2018.35.4.09

**Öz:** Balıkçılıkta geri alım programları dünyada yaklaşık elli yıldır uygulanmaktadır. Türkiye’de ise birinci kuşak geri alım programı, 7 Mayıs 2012 tarih ve 28285 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Tarımsal Destekleme Tebliği ile 2012 yılında başlatılmış, sonrasında 2018 yılına kadar dört geri alım programı daha uygulamaya geçirilmiştir. Bu çalışmanın amacı, ilgili programın sonuçlarını ortaya koymaktır. Bu amaçla, programda alımı gerçekleşen 364 balıkçı gemisi arasından, basit tesadüfî örnekleme yöntemi kullanılarak belirlenen 76 balıkçı ile telefon anketi yapılmıştır. Programdan yararlanan gemilerin; 323’ü (%88,7) 12-20 m boy grubunda olan küçük ölçekli balıkçı gemilerinden, 41’i (%11,3) ise 21 m ve üstü boy grubunda olan büyük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmuştur. Desteklemede toplam 62,1 milyon TL harcanarak (1 ABD \$ = 1,9 TL), boyu 12 m üzerinde olan 1 868 balıkçı gemisinin %19,8’i filodan çıkarılmıştır. Bu gemilerden; 11 adedi kontrol gemisi yapılmak üzere Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (09.07.2018’den beri Tarım ve Orman Bakanlığı) il müdürlüklerine ve 18’i ise araştırma gemisi yapılmak üzere üniversitelere hibe edilmiştir. Geriye kalan 335 gemi ise Makine Kimya Endüstri Kurumunun İzmir Aliağa Gemi Söküm Tesislerinde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur. Çalışmaya katılan balıkçıların ortalama yaşı 50±12, ortalama tecrübeleri ise 33±12 yıldır. Balıkçıların %91’inin birincil mesleği balıkçılıktır. Balıkçıların %91’i programı faydalı bulmuştur, %95’i ise programın devam etmesi gerektiğini düşünmektedir. Programa katılan balıkçıların %37’si trol, %24’ü gırgır, %22’si uzatma ağı ve %17’si ise birden çok av aracı ile avcılık yapmaktadır. Balıkçıların %40’i balıkçılığın karsız hale gelmesinden dolayı balıkçılıktan çıkmak istediğini belirtmiştir. Bunu %15 ile emekli olma isteği ve %12 ile programın cazip bir fırsat olarak görülmesi takip etmektedir. Gemisini veren bireylerin %61’i balıkçılık sektöründe çalışmaya devam edeceklerini, %17’si yeni bir balıkçı gemisi alacağını bildirmiştir. %45’i ise zaten ikinci bir gemi sahibi ve geri alım programına ellerindeki atıl ya da karsız çalışan ikinci gemilerini veren balıkçılardır. Sonuç olarak, balıkçı gemisi geri satın alma programının değerlendirilmesiyle ilgili bu çalışma, sadece balıkçılık kapasitesinin düşürülmesi ve aşırı avcılıkla mücadele edilmesi açısından bilgi sunmakla kalmayıp, aynı zamanda sektörün daha iyi anlaşılması, uygun politikalar geliştirilmesi ve daha iyi yönetilmesi adına da önemlidir.

**Anahtar kelimeler:** Balıkçılık geri-alımları, balıkçı gemisi devre dışı bırakma, avcılık kapasitesinin azaltılması, filo kapasitesinin azaltılması

**Abstract:** Buy-back programs have been implemented in the world for almost fifty years. However, first generation buy-back program was started in 2012 in Turkey through the “agricultural support” which was published in the Official Gazette dated 7 May 2012 and numbered 28285; afterwards four more buy-back programs were put into practice until 2018. The aim of this study is to reveal the results of the related program. Therefore, a telephone survey was applied to 76 fishermen determined among 364 fishing vessels, which had been bought in the program, through the simple random sampling method. 323 (88.7%) of the vessels benefiting from the program consisted of small-scale fishing vessels within the size group of 12-20 m, and 41 (11.3%) of them consisted of large-scale fishing vessels in the size group of 21 m and above. About 62.1 million TL (1 US \$ = 1.9 TL) in total was spend in the support and 20% of 1868 fishing vessels with a height above 12 meters were removed from the fleet. 11 of these vessels were granted to provincial directorates Ministry of Food, Agriculture and Livestock (Ministry of Agriculture and Forestry since 09.07.2018) as control vessels, and 18 of them were granted to universities as research vessels. The remaining 335 vessels were subjected to the process of decomposition in İzmir Aliağa Ship Dismantling Facilities of Machine Chemistry Industry Institution. The average age of the fishers participating in the study is 50±12 and their average experience is 33±12 years. The main profession of 91% of the fishers is fishing, 91% of them found the program beneficial and 95% of them think that the program should continue. 37% of the fishers participating in the program use trawl nets, 24% purse seines, 22% gill nets, and 17% more than one fishing tools. 40% of the fishermen stated that they want to quit fishing as it became unprofitable. This is followed by considering retirement (15%), and considering the program as an appealing opportunity (12%). 61% of the individuals who gave their vessels stated that they will continue working in the fishing industry, and 17% of them stated that they will buy a new fishing vessel. 45% of them are fishermen who already have a second vessel and gave the inactive or unprofitable vessels to the buy-back program. As a result, this study on the evaluation of the fishing vessel buy-back program is important in that it does not only provide information on decreasing the fishing capacity and fighting with overfishing, but also contributes to the better understanding of the sector, development of appropriate policies and the better management of the fisheries.

**Keywords:** Fisheries buy-backs, fishing vessels decommissioning, reducing fishing capacity, reducing fleet capacity, Turkish fishing fleet

## GİRİŞ

Balık stokları ve avcılık kapasitesi arasında bir denge sağlayarak aşırı avcılığı önlemek, balıkçılık yönetimi için bir zorunluluktur. Bu dengeyi korumada; balıkçılık sahasını süreli veya sürekli kapatma, av yasağı, av aracı yasağı, av aracı sınırlamaları, dönem yasakları, tür yasakları gibi birçok farklı uygulama mevcuttur. Bunlardan biri de, doğrudan satın alma yoluyla mevcut filo kapasitesinin boyutlarını azaltmada etkin bir uygulama olarak kabul gören geri-alım programlarıdır. Balıkçılıkta geri-alım programları; filo kapasitesini düşürerek, balıkçılıktaki çabayı azaltmak için kullanılır (Holland vd., 1999). Geri-alım programları temel olarak üç sınıfa ayrılır; (I) sadece gemilerin geri alındığı programlar, (II) sadece lisansların (izinlerin) geri alındığı programlar ve (III) hem lisans hem de gemilerin birlikte geri alındığı programlar. Geri-alım programları bazı istisnalar dışında devlet fonları ile yürütülmektedir.

İlk geri-alım programı 1970 yılında Kanada somon balıkçılığında (Frazer, 1980) uygulanmıştır. Bu program kapsamında toplamda gerçekleştirilen 5 farklı geri-alım sonunda, 300 milyon Kanada doları harcanmış ve filo kapasitesinde 2/3 oranında azalma sağlanmıştır (Grafton ve Nelson 2007).

Bu güne kadar, gemiler ve lisanslar için geri-alım programları İngiltere (Frazer, 1980; BAACL, 1981; Grafon ve Nelson, 2007), Avustralya (Fox vd., 2006), Güney ve Kuzeydoğu Asya (Campbell, 1989; Squires, 2010), Kanada (Frazer, 1980; Pringle vd., 1993), Amerika (Funk, 1998; Larkin vd., 2004), Meksika (Funk vd., 2003), Kolombiya (Weninger ve McConnel, 2000) ve Avrupa (Frazer, 1980; BAACL, 1981; Daures ve Guyader, 2000; Lindebo ve Vestergaard, 2007; Grafton ve Nelson, 2007) balıkçılığında uygulanmıştır.

Türkiye sularında avcılık yapan gemilerin ruhsat

alma zorunluluğu Osmanlı İmparatorluğu zamanından bu yana devam etmektedir (Yarci, 2009). Türkiye balıkçılığında ise lisans uygulaması 1973 yılında başlamıştır. 1991 yılında balıkçı ruhsat teskerelerinin düzenlenmesine sınırlama getirilmiş, 1994, 1997 ve 2001 yıllarında sınırlı sayıda ilave ruhsat verilmiş, 2002 yılından itibaren ise yeni ruhsat verilmemiştir. Bu tarihten sonra mevcut gemilere sadece bir kez kullanılmak kaydı ile %20 boy artış hakkı tanınmıştır (Üstündağ, 2010). TÜİK (2014) verilerine göre, 2013 yılında su ürünleri ruhsat tezkeresine sahip 13 727 adet balıkçı gemisi bulunmaktadır.

Türkiye'de ilk kez 2012 yılında uygulanan geri-alım programı, 19 Haziran 2012'de 28328 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır. Bu program, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının (GTHB) (09.07.2018 tarihinden itibaren Tarım ve Orman Bakanlığı) 2012/51 numaralı 'Balıkçı gemisini avcılıktan çıkaranlara yapılacak destekleme tebliği' doğrultusunda, su ürünleri ruhsat teskeresine sahip 12 m ve üzerindeki balıkçı gemisi sahiplerine, gemilerinin avcılıktan çıkarılması karşılığında, gemi boyuna göre; 12-20 m gemiler için metresine 10 bin, 21-30 m gemiler için 15 bin, 31 m ve üzeri gemiler için 20 bin TL destekleme ödemesi yapılmasına yöneliktir (GTHB, 2012).

İlk aşamada bakanlığın koymuş olduğu 30 milyon TL üst sınırına ulaşılan kadar, rastgele örneklem yöntemi kullanılarak, noter huzurunda kura ile çekilişler yapılmasına ve 407 başvuru arasından geri alınacak balıkçı gemilerinin belirlenmesine karar verilmiştir (Tablo 1). Daha sonra yapılan düzenleme ile bütçe arttırılarak başvuru yapan tüm gemilerin alınmasına karar verilmiş ve 62 milyon TL bütçe ile 407 başvuru arasından koşulları sağlayan 364 geminin alımı gerçekleştirilmiştir (Tablo 2).

**Tablo 1.** Geri-alım destekleme programına müracaat eden balıkçı gemilerinin bölgelere göre dağılımı ve oranları  
**Table 1.** Regional distribution of fishing vessels that apply for the buy-back support program

Bölgeler	Başvuru Yapan Gemi Sayısı	Başvuru Yapan Gemilerin Bölgesel Dağılımı (%)
Karadeniz	83	20,4
Marmara	144	35,4
Ege	76	18,7
Akdeniz	104	25,5
Toplam	407	100

**Tablo 2.** Geri-alımı gerçekleşen balıkçı gemilerinin bölge ve boylarına göre dağılımı  
**Table 2.** Regional and length distribution of fishing vessels that were bought back

Boy	Bölgeler				Toplam	Oransal Dağılım (%)
	Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz		
12-20 m	61	117	65	80	323	88,7
21-30 m	13	13	2	8	36	9,9
31 m ve üstü	0	3	2	0	5	1,4
Toplam	74	133	69	88	364	100

Programdan yararlanan 364 balıkçı gemisinin 33'ü saç, 331'i de ahşap gemidir. Desteklemede toplam 62,1 milyon TL harcanarak, boyu 12 metre üzerinde olan 1 868 adet balıkçı gemisinin %20'si filodan çıkarılmıştır. Bu gemilerden; 11 adedi kontrol gemisi yapılmak üzere il müdürlüklerine ve 18 adedi ise araştırma gemisi yapılmak üzere üniversitelere hibe edilmiştir. Geriye kalan 335 adet gemi ise Makine Kimya Endüstri Kurumunun İzmir Aliağa Gemi Söküm Tesislerinde araştırma işlemine tabi tutulmuştur.

Bu çalışmanın iki temel amacı vardır. Bunlar;

a) Balıkçılık kapasitesini azaltarak, "su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesi ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması" hedefiyle başlatılan birinci kuşak geri-alım programının ulaştığı sonuçları tüm yönleriyle incelemek,

b) Elde edilen sonuçlar ile balıkçılık sektörü ve balıkçılık yönetimi ile ilgili kesimlerin geri-alım destekleme programında faydalanabilecekleri yazılı bir kaynak oluşturmak ve ileride başlatılacak destekleme programlarının daha etkin olabilmesi için yol gösterici bilgiler sunmaktır.

Balıkçı gemisi geri-alım programının değerlendirilmesiyle ilgili bu çalışma, başta karar alıcılar olmak üzere balıkçılıkla ilgili tüm paydaşları, programın sonuçlarıyla ilgili bilgilendirecek ve sürdürülebilir balıkçılık ve balıkçılık yönetimine destek verecektir. Programın kendisi gibi bu çalışma da, Türkiye'de bir ilktir ve bu haliyle ayrı bir yere sahiptir. Çalışma, sektörün daha iyi anlaşılması, uygun politikalar geliştirilmesi ve daha iyi yönetilmesi adına özgün bulgular içermektedir. Bu ve benzeri programların kısa, orta ve uzun vadedeki etkileri mutlaka izlenmelidir. Sonuçların balıkçılık yönetimindeki karar alıcılar tarafından dikkate alınması; Türkiye balıkçılığının daha iyi yönetilmesi ve balık stoklarının sürdürülebilir kullanılmasına katkı sağlayacaktır.

## MATERYAL VE METOT

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programının ulaştığı sonuçların incelendiği bu araştırmanın materyali özgün anket verileri, daha önce yapılan çalışmalardan edinilen veriler ve Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğünden (BSGM) sağlanan veriler olmak üzere üç tip veriden oluşmaktadır.

Çalışmanın birincil verileri, destekleme programından faydalanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahipleriyle anket formu aracılığı ile yapılan görüşmelerden elde edilen verilerdir. İkincil veriler; BSGM, Avcılık ve Kontrol Daire Başkanlığından ve Avcılık Düzenlemeleri Grubu Biriminden sağlanan destekleme programından yararlanan balıkçı gemisi sahiplerinin listesi ve iletişim bilgilerinden oluşan verilerdir.

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programına başvuruların Türkiye çapında açık olması ve dört bölgeden 407 adet başvuru yapılması nedeniyle, gerek zaman gerekse ekonomik kısıtlardan dolayı, desteklemeden faydalanmaya hak kazanan gemi sahipleriyle tam sayım yöntemi ile yüz yüze görüşmeler yapılamamıştır. Bunun yerine örneklem yöntemi kullanılarak anakitleyi en iyi şekilde temsil edecek örneklem büyüklüğü belirlenmiş ve hazırlanan anket formları ile telefon aracılığı ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programına ilk aşamada bakanlığın koymuş olduğu 30 milyon TL üst sınırına ulaşılan kadar, rastgele örneklem yöntemi kullanılarak, noter huzurunda kura ile çekilişler yapılmasına ve 407 adet başvuru arasından geri alınacak balıkçı gemilerinin belirlenmesine karar verilmiştir. Bununla birlikte, daha sonra yapılan düzenleme ile bütçe arttırılarak başvuru yapan tüm gemilerin alınmasına karar verilerek 407 başvuru arasından koşulları sağlayan 364 geminin alımı gerçekleştirilmiştir. Başvurulara bakıldığında en çok başvurunun 144

adet (%36) gemi ile Marmara Bölgesinden yapıldığı, alımı gerçekleşen gemilere bakıldığında ise en çok başvurunun yine doğru orantılı olarak 134 adet (%37) gemi ile Marmara Bölgesinden yapıldığı ve bunların 117 adedinin (%82) 12-20 m arası balıkçı gemilerinden oluştuğu görülmektedir (Tablo 3).

Bakanlığın yürüttüğü birinci kuşak balıkçı gemisi

geri-alım programı sonucunda filodan çıkarılan 364 balıkçı gemisinin 11 adedi kontrol gemisi yapılmak üzere il müdürlüklerine, 18 adedi araştırma gemisi yapılmak üzere üniversitelere hibe edilmiştir. 335 adet balıkçı gemisi ise Makine Kimya Endüstri Kurumunun İzmir Aliağa gemi söküm tesislerinde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur.

**Tablo 3.** Geri-alım destekleme programına başvuran ve alımı gerçekleşen balıkçı gemilerinin bölgelere göre dağılımı ve oranları

**Table 3.** Regional and proportional distribution of of fishing vessels that applied for the buy-back program

Bölgeler	Başvuru yapan gemi sayısı	Alımı gerçekleşen gemi sayısı	Alımı gerçekleşen gemilerin bölgelere göre oranı (%)	Ankete katılan gemilerin bölgelere göre sayısı	Ankete katılan gemilerin bölgelere göre oranı (%)
Karadeniz	83	73	20,1	25	32,9
Marmara	144	134	36,8	21	27,6
Ege	76	69	18,9	16	21,1
Akdeniz	104	88	24,2	14	18,4
<b>Toplam</b>	<b>407</b>	<b>364</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>100</b>

Çalışmada, ana kitlenin en iyi düzeyde temsil edilecek örnek sayısının belirlenmesinde oransal yaklaşım yönteminden yararlanılmıştır. Örnek hacminin maliyet-duyarlılık dengesini sağlayacak şekilde hesaplanmasına dikkat edilmiştir. Zira araştırma bütçesi, örnek hacmini sınırlayan en önemli etkidir. Ancak örnek hacminin, belli bir duyarlılık sağlayacak büyüklükte olması da zorludur. Bu duyarlılık, güven aralığı ile sağlanmaktadır. Daha dar güven aralığı, parametrelerin daha fazla kesinlik veya duyarlılıkla tahmin edilmesini sağlayacaktır (Miran, 2003). Bu nedenlerden dolayı örneğe girecek olan balıkçıların belirlenmesinde oransal örnek hacmi formülü kullanılmıştır.

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

Eşitlikte;

n= Örnek hacmi

N=Programdan yararlanan toplam balıkçı sayısı

P=Programdan yararlanan balıkçı oranı

(1-p)=Programdan yararlanmayan balıkçı oranı

$\sigma_{px}^2$  = Varyans

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

Hesaplama sonucu örnek hacmi (n), 364 gemi sahibi balıkçı arasından 76 olarak belirlenmiştir. Belirlenen 76 kişi arasından basit tesadüf örnekleme yöntemi kullanılarak seçilen balıkçılarla telefon anketi aracılığı ile görüşülmüştür.

Programın incelenmesi amacıyla, geri-alım programından faydalanan balıkçılara 2013-2014 yılları arasında anket çalışması uygulanmıştır.

$$n = \frac{364 * 0,5 * (1 - 0,5)}{(364 - 1) * (0,5)^2 + 0,5 * (1 - 0,5)} = 76$$

Geri-alım programı ile alımı gerçekleşen 364 balıkçı gemisi sahibi arasından belirlenen 76 adet balıkçıyla anket formu aracılığı ile telefonla yürütülen görüşmeler 2013-2014 yılları arasında tamamlanmıştır.

Anket verilerinin değerlendirilmesinde betimsel analizler, frekans dağılımları, basit ortalamalar, oransal dağılımlar ve bazı değişkenlerin aralarındaki ilişkinin incelenmesi için ki-kare testinden yararlanılmıştır.

## BULGULAR

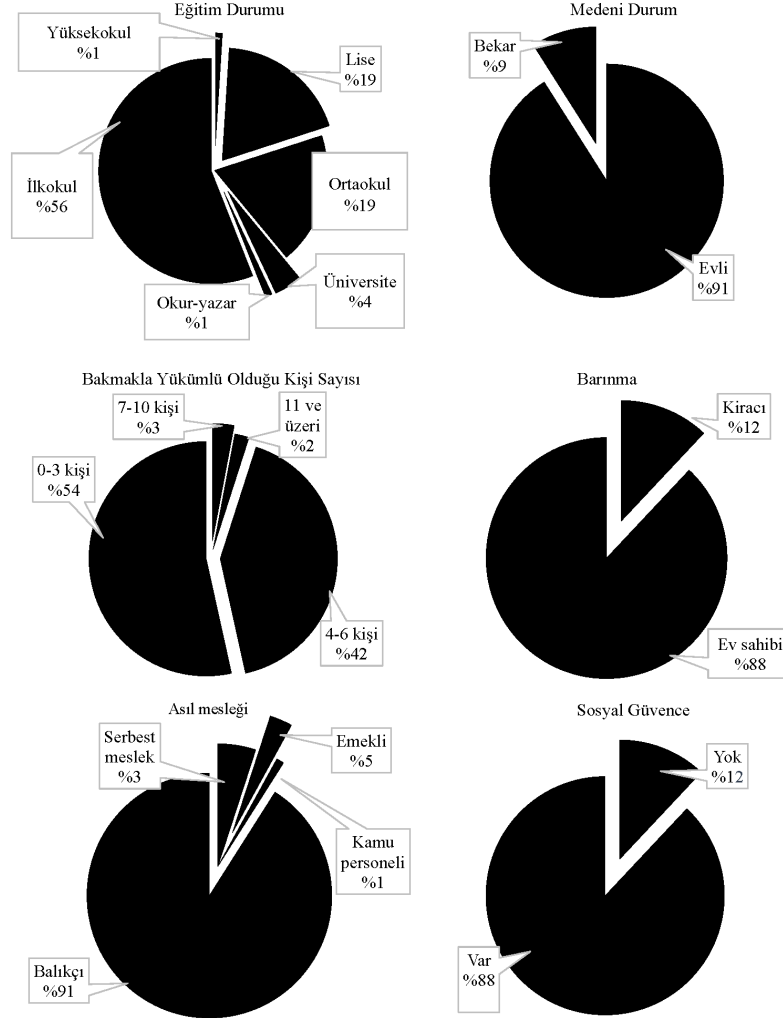
Çalışmanın bulguları beş grup altında ele alınmıştır; sosyo-demografik bulgular, sosyo-ekonomik bulgular, gemilerle ilgili bulgular, personel ile ilgili bulgular, geri-alım programının değerlendirilmesiyle ilgili bulgulardır.

### Sosyo-demografik bulgular

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin demografik özellikleri; yaş ortalaması 50±12 (min.27-

maks.94) yıl ve eğitim seviyesi  $7\pm 3$  (min.0-maks.15) (%56) yıldır. Balıkçı gemisi sahiplerinin %91'i evli, %88'i ev sahibi ve %12'si sosyal güvenceye sahiptir. %9'unun geçinmeleri için balıkçılığa ihtiyaç duymadığını, başka bir deyişle geri-alımı gerçekleştiren gemilerin %9'unun geçimini balıkçılıktan kazanan aktif balıkçı gemileri

olmadığını göstermektedir. %21'i ise balıkçılık dışında da gelirleri olduğunu bildirmiştir (Şekil 1). Balıkçıların ortalama balıkçılık tecrübesi  $33\pm 12$  (min. 5-maks. 60) yıldır. Balıkçıların %75'i balıkçılık yaptıkları sahadaki Su Ürünleri Kooperatiflerine ortaktır.



Şekil 1. Geri-alım programına katılan balıkçıların demografik özelliklerinin oransal dağılımı

Figure 1. Proportional distribution of demographical properties of the vessels that applied for the buy-back program

#### Sosyo-ekonomik Bulgular

Geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemilerinin denizde çalışma süreleri ortalama  $168\pm 63$  gün/yıl olup en aktif gemi 300 gün/yıl denizde çalışmaktadır. Gemilerin deniz iş günü dağılımı; %44,7'si 91-180 gün/yıl, %33,8'i 181-270 gün/yıl, %7,7'si 8-60 gün/yıl, %7,7'si 271 gün/yıl ve üstü, %4,6'sı 8-60 gün/yıl ve %1'lik kısmı bir yıl içinde 7 günden az süre denizde çalışmıştır. Gemilerin %83'ü 2013 yılı boyunca aktif olarak balıkçılık yaparken,

%3 ise başka kişi tarafından işletildiği için gemi sahibi çalışılan gün hakkında bilgi sahibi değildir.

Gemilerin 2012 yılına ait masrafları; günlük akaryakıt masrafları ortalama  $537\pm 377$  TL/yıl, aynı yıla ait günlük kumanya masrafları ise ortalama  $76\pm 55$  TL/yıldır. Yıllık gemi ve motor tamir-bakım-onarım masrafları ortalama  $13\ 028\pm 1\ 211$  TL iken yine bir yıl içinde yapılan tüm av aracı tamir-bakım-yenileme masrafları da ortalama  $8\ 528\pm 991$  TL'dir (Tablo 4).

**Tablo 4.** Geri-alımı gerçekleşen gemilerin 2012 yılı harcamalarının betimsel analizi

**Table 4.** Descriptive analysis of 2012 expenditures for the vessels bought back

Değişkenler (TL)	N=75 Ort. ± Std.
Günlük akaryakıt tutarı	536,6 ±377 (min. 25-maks.1 500)
Günlük kumanya tutarı	75,7±54,7 (min. 5-maks.300)
Yıllık gemi ve motor tamir-bakım-onarım masrafları	13 028,4±1 210,8 (min. 500-maks.65 000)
Yıllık av aracı tamir-bakım-yenileme masrafları	8 528,2±991,1 (min. 0-maks. 60 000)

#### Balıkçı Gemisi İle İlgili Bulgular

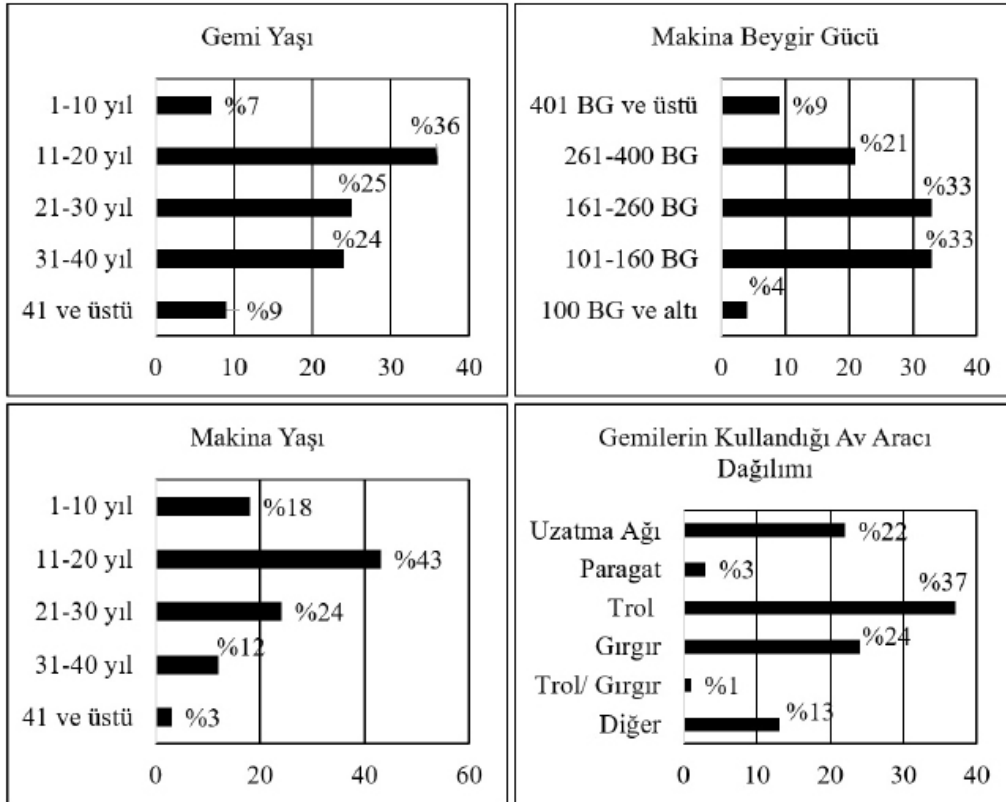
Balıkçı gemilerinin boy grupları, başvuru sayıları ve dağılım oranları **Tablo 5**'te verilmiştir.

**Tablo 5.** Geri-alımı gerçekleşen gemilerin boy grupları bazında adet ve oranlarının dağılımı

**Table 5.** Proportional distribution of length groups and numbers of vessels bought back

Boy grupları (metre)	Başvuru sayısı (adet)	Dağılımı oranı (%)
12-15	240	65,93
16-20	83	22,81
21-25	31	8,52
26-30	5	1,37
31>	5	1,37

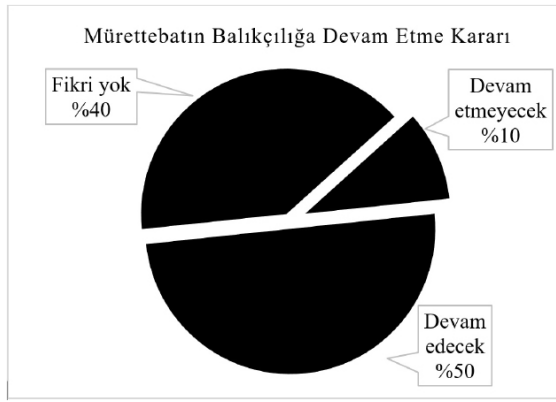
Gemilerin boy ortalaması  $15\pm 3$  m (min.12m-maks.27 m)'dir. Gemi yaşı ortalama  $25\pm 11$  yıl (min. 2 yıl-maks. 54 yıl) iken, ana makine yaşı ortalama  $19\pm 10$  yıl (min. 2 yıl-maks. 45 yıl)'dir. Ana makine gücü ortalama  $228\pm 112$  BG (min.75 BG-maks. 500 BG)'dir. Gemilerin %37'si trol av aracı kullanmaktadır (**Şekil 2**).



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

### Personel ile İlgili Bulgular

Balıkçı gemilerinin %97'si sezonluk veya sürekli mürettebat çalıştırmaktadır ve gemi başına ortalama mürettebat sayısı ise  $5 \pm 3$  (min. 1-maks. 12) kişidir. Çalışan personelin %15'i aileden, %74'ü dışarıdan ve %11'i ise hem aileden hem de dışarıdan temin edilen tayfalardan oluşmaktadır. Mürettebatın %50'si balıkçılığa devam edeceğini ifade etmiştir (Şekil 3). Bu %50'lik personelin %90'ı tayfa olarak, %6,7'si kendine gemi olarak balıkçılığa devam edeceğini, %3,3'ü ise nasıl devam edeceğine henüz karar vermediğini bildirmiştir.



**Şekil 3.** Geri-alımı gerçekleşen gemilerde çalışan mürettebatın oransal dağılımı

**Figure 3.** Proportional distribution of crew working on vessels that were bought back

### Gerı-alım Programının Değerlendirilmesi ile İlgili Bulgular

Gerı-alım programından faydalanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahipleri, gerı-alım programına katılmalarına ve gemilerini devlete satmalarına etki eden faktörler; 21 m ve üstü gemilerde tüm cevaplar üç etken üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu etkenler; %66,6 oranında 'balıkçılığın karsız hale gelmesi', %16,7'ser oranlarla da 'mevcut geminin değiştirilmek istenmesi' ve 'emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesidir'.

Tüm grupların cevapları sıklık oranlarına göre aşağıda verilmiştir:

- %26,7'si 'balıkçı gemisinin karsız hale gelmesi',
- %10,7'si 'programın cazip bir fırsat olarak görülmesi',
- diğer %10,7'si ise 'emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesi'
- %9,3'ü 'mevcut geminin değiştirilmek istenmesi',
- %32'ise ise balıkçı gemisini devlete satarak balıkçılıktan ayrılmasında birden çok faktörün etkili olduğunu,
- %10,9'u da diğer nedenlerle programa başvuru yapmışlardır.

Balıkçıların kendi gemilerine biçtikleri değer 35 000 TL ile 1 500 000 TL arasında ve değerlerin ortalaması 153 220 TL'dir. 12-20 metre boy grubunda yer alan gemi sahipleri gemilerini devlete satmalarının karlı olduğunu ancak gemi boyu arttıkça bu satışın karsız hale geldiğini ifade etmişlerdir. Bu sonucu, boy gruplarına göre memnuniyet sorularına verilen cevaplar da desteklemektedir (Tablo 6).

**Tablo 6.** Boy gruplarına göre gemi sahiplerine ödenen bedelden duyulan memnuniyetin oransal dağılımı

**Table 6.** Satisfaction with payment made to vessel owners according to length groups

Devletin Gemi Sahiplerine Ödediği Bedelden Duyulan Memnuniyet	Memnun (%)	Kısmen memnun (%)	Memnun değil (%)
Tüm gemi sahipleri (N=75)	68	12	20
12-21 m gemi sahipleri (n=69)	69,6	13	17,4
21 m üzeri gemi sahipleri (n=6)	50	0	50

Balıkçıların gemilerine biçilen değerden memnun olma durumları deniz iş günü sayısına göre değerlendirildiğinde; deniz iş günü sayısı ortalama 175 gün/yıl olan balıkçılar (%65) programdan

memnun olduklarını, 165 gün/yıl olan balıkçılar (%66) balıkçılıkta kalacaklarını ve 167 gün/yıl olan balıkçılar (%85) ise programın 12 m altı gemilere uygulanmasını istediklerini ifade etmişlerdir (Tablo 7).

**Tablo 7.** Balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma durumları ve deniz iş günü  
**Table 7.** Satisfaction with the worth calculated for fishing boat and hours at sea

Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma		
Değişkenler	Balıkçı Oranı (%)	Ortalama Deniz İş Günü (gün/yıl) ± Standart Sapma
Memnun	65	174,8 ±65
Kısmen Memnun	12	141,3±68,8
Memnun Değil	23	162,7±50,2
Balıkçılıkta Kalma Kararları		
Balıkçılıkta Kalacak	66	165,2±64,2
Balıkçılıkta Kalmayacak	32	167,1±54,3
Karar Vermedi	2	300±0
Programın 12 Metre Altı Gemilere Uygulanma Durumu		
Uygulanmalı	85	166,8±60,8
Uygulanmamalı	14	182,2±73,8
Kısmen Uygulanmalı	2	100±0

Deniz iş günü ile balıkçıların ortalama eğitim seviyesi değerlendirildiğinde; eğitim seviyesi ortalama 6,7 yıl olan balıkçılar (%78), balıkçı gemisine biçilen

değerden memnundur. Eğitim seviyesi ortalama 7,1 yıl olanlar ise (%87) programın faydalı olduğunu ifade etmişlerdir (Tablo 8).

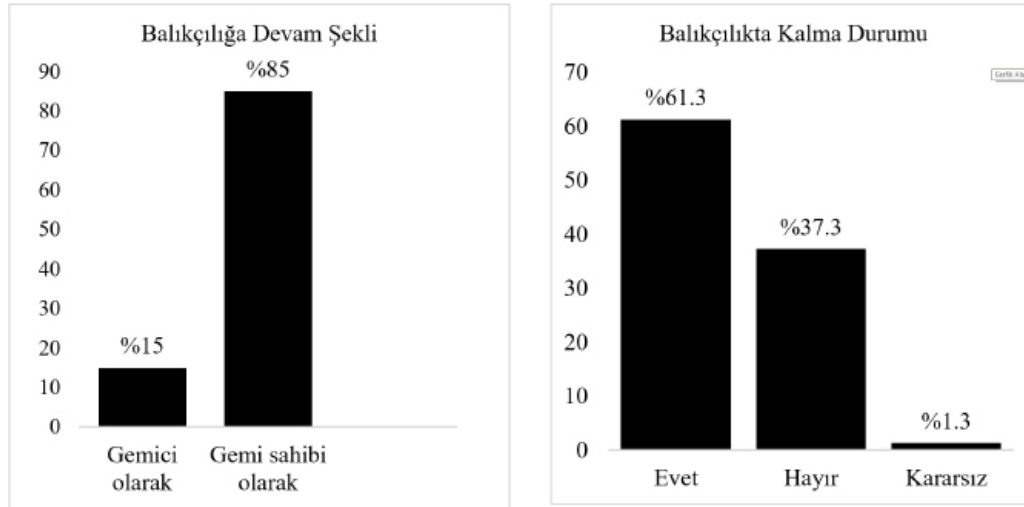
**Tablo 8.** Balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma durumları ve deniz iş günü  
**Table 8.** Satisfaction with the worth calculated for fishing boat and level of education

Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma		
Değişkenler	Balıkçı Oranı (%)	Ortalama Eğitim Seviyesi (yıl) ± Standart Sapma
Memnun	78	6,7±2,9
Kısmen Memnun	14	7,3±2,9
Memnun Değil	23	8,4±3,4
Faydalı	87	7,1±3,1
Faydalı Değil	12	7,6±2,9
Kısmen Faydalı	1	5±0

Balıkçı gemisini geri-alım programı kapsamında devreden gemi sahiplerinin %61'i balıkçılıkta kalmaya devam edeceğini bildirmiştir. Balıkçılıkta kalmaya

devam edecek olan balıkçıların %85'i balıkçılığa eldeki ikinci bir gemi veya yeni satın alacakları bir gemi ile devam etmeyi düşünmektedir (Şekil 4).





**Şekil 4.** Gemisini devreden gemi sahiplerinin balıkçılıkta kalma ve devam şekillerinin oransal dağılımı.

**Figure 4.** Proportional distribution of alternatives fishers chose after their boats were bought back

Değişkenlerin aralarındaki ilişki incelendiğinde aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır:

- Balıkçıların denizde ortalama çalışma süresi ile balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma düzeyi F testinde, F değeri (1,039) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların eğitim düzeyleri ile balıkçı gemilerine biçilen değerden memnun olma düzeyi, F testinde, F değeri (1,873) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların geri-alım programını faydalı bulma durumları ile ortalama deniz iş günü süreleri arasındaki fark, F testinde, F değeri (1,506) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların eğitim düzeyleri ile geri-alım programı faydalı bulma düzeyleri, F testinde, F değerinin (0,184) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri ile programın 12 metre altı gemilere de uygulanmasına ilişkin balıkçıların görüşleri, F testinde, F değeri (0,832), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların eğitim düzeyleri ile programın 12 metre altı gemilere de uygulanması gerektiğini düşünme

durumları, F testinde, F değeri (0,333) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri ile balıkçılıkta kalma düşünceleri arasındaki fark, F testinde, F değeri (2,377) %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçıların eğitim düzeyleri ile balıkçılıkta kalma kararlarına göre dağılımları, F testinde; F değeri (0,859) %95 güven aralığında anlamlı değildir ( $p>0,05$ ).

- Balıkçı gemilerine biçilen değerden memnun olma durumu ile balıkçıların asıl mesleklerinin veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması arasındaki ilişki; ki-kare testinde, p değeri 0,574 ve %5 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir.

- Balıkçıların asıl veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile balıkçılıkta kalma kararları arasındaki ilişki ki-kare testinde, p değeri 0,250 ve %5 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir.

- Balıkçıların asıl mesleklerinin veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile geri-alım programını faydalı bulmaları arasındaki ilişki; ki-kare testinde, p değeri 0,002 ve %5 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır. Bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumları, balıkçılığı asıl meslek veya ikinci meslek olarak yapmalarına göre farklılık göstermektedir (Tablo 9).

**Tablo 9.** Balıkçıların asıl ve ikinci meslekleri ile programı faydalı bulmaları arasındaki ilişki  
**Table 9.** Relation between their primary and side jobs and the belief in the program

Meslek		Bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma			Toplam
		Evet	Hayır	Kısmen	
Asıl meslek balıkçılık	Frekans	62	4	1	67
	Yüzde (%)	92,5	57,1	1,5	100,0
İkinci meslek balıkçılık	Frekans	4	3	0	6
	Yüzde (%)	50,0	42,9	0,0	100,0
Toplam		65	7	1	73

$$\chi^2 = 12,342 \quad s.d = 2, p = 0,002$$

- Balıkçıların balıkçılıkta kalma kararları ile balıkçılığa başlama nedenleri; ki-kare testinde, p değeri 0,008 ve %5 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır. Balıkçılıkta kalma düşünceleri, balıkçılığa başlama nedenlerine göre farklılık göstermektedir (Tablo 10).

**Tablo 10.** Balıkçıların, balıkçılığa başlama nedenleri ile balıkçılıkta kalma kararları arasındaki ilişkinin analizi  
**Table 10.** Analysis of the relation between reasons for beginning fishing and remaining in fishing

Meslek		Balıkçılıkta Kalma		Toplam
		Evet	Hayır	
Deniz tutkusu	Frekans	8	8	16
	Yüzde (%)	50,0	50,0	100,0
Baba mesleği	Frekans	21	14	35
	Yüzde (%)	60,0	40,0	100,0
Zorunluluk	Frekans	15	1	16
	Yüzde (%)	93,8	6,3	100,0
Ticaret yapmak	Frekans	0	3	3
	Yüzde (%)	0,0	100,0	100,0
Birden çok etken	Frekans	2	3	5
	Yüzde (%)	40,0	60,0	100,0
Toplam		46	29	75

$$\chi^2 = 13,701 \quad s.d = 4, p = 0,008$$

## TARTIŞMA

Türkiye’de 2012/3106 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 7 Mayıs 2012 tarihinde başlatılan I. Kuşak geri-alım programında 62,1 milyon TL harcanarak 12 metre ve üzeri 364 adet balıkçı gemisi filodan çıkarılmış, filoda %19,5 oranında bir azalma sağlanmıştır. 1970 yılında Kanada da ise somon balıkçılığında uygulanan ilk geri-alım programında 62 milyon Kanada Doları harcanmış ve 361 gemi balıkçılıktan çıkartılmıştır (Frazer, 1980). Ancak bunun balıkçılık kapasitesi anlamında düşme yaratıp yaratmadığı, yarattıysa ne oranda bir düşme yarattığı bilinmemektedir. Zira Türkiye’deki mevcut programda, balıkçılıktan çıkarılan gemilerin av kapasitesinin ne olduğu, son beş yıl içinde ortalama olarak yılda kaç gün denize çıktıkları gibi kriterler

dikkate alınmamıştır.

İlk programda, geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemisi sahiplerinin %66’sının asıl mesleğinin balıkçılık olduğu, geri kalanların ise balıkçılığı geçimlerine destek sağlamak için yaptıkları görülmektedir. Geçiminin tamamı balıkçılıktan olmayan %34’lük bir kesimin, programdan yararlanması yüksek gibi görünse de aslında bu oranın, ilk program için kabul edilebilir seviyede olduğu söylenebilir.

Gemilerin deniz iş günü sayısına bakıldığında, görüşülen gemi sahiplerinin %14’ünün yılda 90 deniz iş gününün altında çalıştığı görülmektedir. Programdan yararlananların yarıya yakınının (%45) ikinci bir gemiye sahip olduğu göz önüne alındığında, geri-alımı gerçekleştiren gemilerin %9’unun aktif

balıkçılık yapmayan pasif gemiler, %21'inin yedekte bekleyen ikincil gemiler hatta %1'lik bir kısmında atıl durumdaki hurda denilebilecek gemilerden oluştuğu görülmektedir. Kısıtlı sürelerde denizde bulunan bu gemilerin programa dâhil olması, ilk başta programı amacından uzaklaştıran, başarısını azaltan bir etken gibi değerlendirilebilir. Ancak bu atıl gemilerin bile potansiyel birer yeni balıkçı gemisi olduğu, sahip oldukları ruhsat ile bugün olmasa da gelecekte balıkçılık kapasitesini arttırabilecekleri göz ardı edilmemelidir. Bu noktada, [Hannesson \(1986\)](#)'un saptaması dikkate değer bir saptamadır ve konuya farklı açılardan bakılması gerektiğini ortaya koymaktadır. [Hannesson \(1986\)](#)'a göre, geri-alım programlarının başarısı filodan çekilecek gemilerden ziyade filoya girecek yeni gemilerden istenecek özelliklere bağlıdır. Elbette bu durum, sadece lisansların dondurulmasıyla açıklanamaz. Modernize edilecek gemiler balıkçılık çabasını arttıracaktır. Programın tüm bunları dikkate almaması eleştirilebilecek bir diğer özelliği olarak görülebilir.

Gemi sahiplerinin % 45'i devrettikleri gemi dışında ikinci bir gemiye sahip olduğunu, % 27'si ise programdan aldıkları destekleme ödemesi ile yeni bir gemi olarak balıkçılığa devam etmek istediklerini bildirmiştir. Gemi sahiplerini gemilerini devrettikleri halde balıkçılık yapmaya yönlendiren önemli bir etken ise balıkçı gemilerinin alınırken gemide bulunan mevcut av araçlarının alınmamasıdır. Bunun yanında, ikinci bir gemiye sahip olan ve aldıkları destekleme ödemesi ile mevcut ikinci gemilerine veya yeni alacakları gemiye yapacakları av aracı modernizasyonu düşünüldüğünde, stoklar üzerindeki av baskısının azalmayacağı iddia edilebilir. Bu konudaki sorulara ve eleştirilere cevap verebilmenin yegâne yolu, programın kısa, orta ve uzun dönem etkilerinin izlenmesine yönelik çalışmalar ve diğer ülkelerin benzeri deneyimlerini incelemekle mümkün olabilir. Örneğin, Kanada Okyanus ve Balıkçılık Dairesi (DFO), Atlantik kıyı istakoz avcılığı geri-alım programları için, gemi sayısı %8,7 oranında azalırken, aynı zaman dilimi içinde tuzak sayısında %5,6 oranında artış gözlemlendiğini rapor etmiştir ([DFO, 1981](#)). Kanada somon balıkçılığında da programdan yararlananlarla yapılan anket çalışmasında geri-alım programından yararlanan balıkçıların %47'sinin başka bir gemi ile tekrar balıkçılığa başladığı bildirmiştir ([Schelle ve Ben., 1984; Holland vd., 1999](#)). Bu durum bize, dünyadaki diğer geri-alım örneklerinde de geri-alım sonrası balıkçılığa dönüşler olduğunu göstermektedir. Gemi sahiplerini gemilerini devrettikleri halde balıkçılık yapmaya yönlendiren önemli bir etken ise balıkçı gemilerinin alınırken gemide bulunan mevcut av araçlarının alınmamasıdır. Bu nedenle, Washington eyaleti somon

balıkçılığında gemi ve lisanslar ile av araç gereçleri de alınmıştır ([WDF, 1985](#)). Gemilerin geri-alımı gerçekleşse de mevcut av araç gereçlerinin bir şekilde avcılığa devam ettikleri düşünüldüğünde, gemiler ile birlikte av araç gereçlerinin de alınması stoklar üzerindeki av baskısını azaltacak ve dolaylı olarak programın da başarısı artmış olacaktır. Bunun yanında, ikinci bir gemiye sahip olan ve aldıkları destekleme ödemesi ile mevcut ikinci gemilerine veya yeni alacakları gemiye yapacakları av aracı modernizasyonu düşünüldüğünde, stoklar üzerindeki av baskısının azalmayacağı iddia edilebilir. Benzer çıkarımlar, [Sun \(2007\)](#) tarafından da rapor edilmiştir. Yazar, geri-alım programlarının tek başına balıkçılık gücünü azaltmaya yetemeyeceğine vurgu yapmaktadır. Geri-alım programının, belli gemiler için doğrudan deniz iş günü sayılarının düşürülmesi ve kısa dönemde bir işsizlik sigortası politikasının devreye sokulmasıyla işe yarayabileceğini bildirmektedir. Aslında bu tür programların kısa, orta ve uzun dönem etkilerinin izlenmesi çalışmaları, bu konudaki sorulara ve eleştirilere cevap verebilmenin yegâne yoludur.

Gemi sahipleri, geri-alımı gerçekleştiren gemilerde çalışan mürettebatın sadece %10'unun balıkçılığa devam etmeyeceğini bildirmiştir. Geri kalanların %76'sı uygulanan pay usulünden memnun olmasa bile bildikleri tek iş balıkçılık olduğu için mecburen balıkçılıkta kalacaktır. Tayfaların programın içinde yer almaması, güverte üzerinde çalışan personel için koruyucu tedbirler alınmamış olması programın eksik yanlarından biri olarak tartışılabilir. Dolayısıyla, ilerleyen zamanlarda bir takım sosyo-ekonomik sorunlar yaşanması olasıdır. Bu durum, [Groves ve Squires \(2007\)](#)'in eleştirileriyle benzerlik göstermektedir. Yazarlar, birçok geri-alım programının kamu tarafından fonlanmış olmasına rağmen, gemi sahiplerinden başka birini kapsamamasını, tayfalara ödeme yapılmamasını eleştirmektedir. Öte yandan, balıkçılığın daha karlı olması nedeniyle balıkçılıkta kalan tayfaların daha yüksek oranlarda pay (gelir) elde edebilecekleri bildirilmektedir ([Groves ve Squires, 2007](#)).

Geri-alım programının balıkçı gemisi sahiplerine sunduğu en büyük avantaj, karsız hale gelen balıkçı gemilerinin genellikle piyasa değerinin üzerinde geri alınması gibi görünmektedir. Ancak bu 30 m üzerindeki gemiler için geçerli değildir. Bu program ile genel olarak, gemi sahiplerinin mağdur olmadan balıkçılıktan ayrılması sağlanırken, filo sayısının azalması sebebiyle kalan gemilerin de gelirlerinin arttırılması hedeflenmiştir fakat balıkçı gemileri ile birlikte av araçlarının geri alınmaması birtakım olumsuz sonuçlara sebep olmuştur. Balıkçıların %45 oranında devlete geri verdiği gemi dışında ikinci bir balıkçı gemisine sahip olması ve %27'sinin de aldıkları destekleme

ödemesi ile yeni bir gemi alarak balıkçılık yapmaya devam edeceklerini bildirmeleri, daha genç ve aktif bir filo ile avcılığa devam edileceğini göstermektedir. Böylelikle balıkçılığın eskisine göre daha karlı bir hale gelebileceği iddia edilebilir. Bu saptama kısa dönem için rasyonel kabul edilebilir ancak orta ve uzun vadede filodaki gemiler balıkçılık kapasitelerini attırarak stoklar üzerindeki baskıyı eski haline çekecektir. Bunun doğal sonucu olarak ekonomik etkinliğin de program öncesi haline gelmesi olasıdır.

Programın zayıf noktalarından bir diğeri; program kapsamında geri-alım kriterinin sadece boy ile sınırlı tutulmasıdır. Boy kriterine ilave olarak yaş kriteri de konulabilirdi. Böyle bir düzenleme sayesinde, aynı bütçe ile daha fazla gemi alımı ve filoda daha fazla rahatlama sağlanabilirdi. Daha genç yaştaki gemilere daha yüksek ücretler ödenebileceğinden daha aktif gemilerin balıkçılık dışında kalması sağlanırken atıl ve pasif durumda olduğu halde alımı gerçekleşen birçok gemi de çok daha düşük maliyetlerle filodan çıkarılabildi. Sadece tekne boyu özelliklerine göre alım yapılması ilk program için kabul edilebilir olsa da sonraki yıllarda programın geliştirilebilmesi gerekirdi. Örneğin; James (1996), balıkçılıkta geri-alım programlarına öncülük etmiş Kanada'da en sonuncu geri-alım programında, balıkçıların av aracı ve av sahasını tercih etmeye özendirildiği, gırgırlar için ayrı, uzatma ağları için ayrı olmak üzere (lisans ve alan tercihinin yönelik) bir program uygulamaya geçirildiğini bildirmektedir. Hatta Spagnolo (2007), İtalya'da sadece av araçlarının alındığı geri-alım programı gerçekleştirildiğini rapor etmektedir. Öte yandan, balıkçı gemisi geri-alım programı, deniz koruma alanlarında çalışan, bu alanlardaki limanlara kayıtlı, yerleşik ve büyük ölçekli gemilerin geri alınmasını sağlayacak şekilde planlanabilir, özendirici kriterlerle desteklenebilir ve koruma yönünde de kullanılabilirdi. Tüm bu uluslararası uygulamalar incelendiğinde ve ilgili literatür değerlendirildiğinde, Türkiye'de uygulamaya geçirilen geri-alım programının yeterince detaylı ve kapsamlı planlanmadığı söylenebilir.

İlk programa getirilen en büyük eleştirilerden biri, tüm dünyada açık deniz balıkçılığı teşvik edilmeye çalışılırken, bizim programımızın açık deniz balıkçılığı yapma potansiyeli olan 12 m ve üzeri balıkçı gemileri ile sınırlı bırakılarak 12 m altı gemilerin programa dâhil edilmemesiydi. İkinci ve üçüncü programlarda alt sınırın 10 m'ye çekilmesi paydaş taleplerinin göz önünde bulundurulduğunu işaret eden bir geliştirme olarak görülebilir. Ancak her iki yaklaşıma da tartışmaya açıktır.

## SONUÇ

Sonuç olarak, geri-alım programlarının Türkiye'de de uygulanması GTHB'nin son yıllarda balıkçılık yönetimi adına gerçekleştirdiği en önemli uygulamalarından biridir. Bu çalışma sonuçlandırıldıktan sonra GTHB dört geri-alım programı daha uygulamaya geçmiştir. Birinci programın kararı alınmadan ve uygulama koşulları kararlaştırılmadan önce, dünyadaki benzeri geri-alım programlarının ne derece dikkate alındığı, sonuçlarından ve tecrübelerinden ne derece yararlandığını tam olarak bilemiyoruz. Ancak ilk program sonrası başlatılan dört ayrı geri-alım programının birinci programdan elde edinilen deneyimlerin ışığında ilerlememiş olduğu görülmektedir. 12 m boy limitinin 10 m'ye çekilmesinin bir açıklamasını yapamıyoruz ancak sonraki programlarda daha büyük teknelere yapılan ödemelerin arttırılması bu programlara büyük ölçekli gemilerin ilgi göstermemesi nedeniyle alınmış bir karar olduğu anlaşılmaktadır.

Ünal ve diğ. (2011), kooperatiflerin, balıkçılar ve sürdürülebilir balıkçılık için önemine değinmektedir. Kooperatiflerin balıkçılık sektöründeki yeri ve balıkçılar için ifade ettiği önem ortadadır. Çalışmaya katılan balıkçıların %75'inin balıkçılık yaptıkları sahadaki su ürünleri kooperatiflerine ortak olduğunun bilinmesine rağmen su ürünleri kooperatiflerinin programın içine dâhil edilmemesi ve deneyimlerinden yararlanılmaması programın başarı seviyesini düşüren bir faktördür.

Tüm bunlara rağmen, balıkçı gemisi geri-alım programının çok önemli bir yönetim uygulaması olduğu söylenebilir. Programın etkileri ve sonuçları çok yönlü olarak izlenmeli, diğer ülkelerin deneyimlerinden yararlanılmalı ve gelecek programlar bu tecrübelerin ışığında planlanmalıdır. Curtis ve Squires (2007), özellikle de Groves ve Squires (2007) gibi çalışmalar dikkate alınmalıdır. Bu çalışmalar bizlere, diğer ülkelerde uygulanan balıkçılıkta geri-alım programlarından elde edilen deneyimleri, dersleri öğretmekte ve rehberlik yapmaktadır. Bu aşamada, Tarım ve Orman Bakanlığı-BSGM'nin organize edeceği ve bu programların sonuçlarının değerlendirileceği yüksek paydaş katılımlı bir çalıştay, geri-alım programlarının değerlendirilmesi ve bundan sonraki adımlar için bir başlangıç olabilir.

## TEŞEKKÜR

2013/SÜF/014 proje nolu bu çalışma Ege Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir. Çalışmaya verdikleri kurumsal destek için Tarım ve Orman Bakanlığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü yetkililerine, anket sorularımızı dürüstçe cevaplayan balıkçı gemisi sahiplerine teşekkür ederiz.

## KAYNAKÇA

- BACL (1981). Evaluation of the British Columbia March 1981. Salmon vessel buyback programme, Burlington and Associates Consulting Ltd. *Consultants Report*. 224 p.
- Campbell, H.F. (1989). Fishery buy-back programs and economic welfare. *Australian Journal of Agricultural Economics*, 33, 20-31. DOI: [10.1111/j.1467-8489.1989.tb00478.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-8489.1989.tb00478.x)
- Curtis, R. & Squires, D. (2007). *Fisheries Buybacks*. Blackwell Publishing, 224 pp. DOI: [10.1002/9780470277836](https://doi.org/10.1002/9780470277836)
- Daires, F. & Guyader, O. (2000). Ekonomik Analysis of the Impact of Buyback Programs and the Role of Financial Incentives Schemes: Application to A Limited Entry French Fishery, *12th EAFE Annual Conference* (pp:1-23). Denmark.
- DFO (1981). Lobster Vessel Certificate Retirement Program. Department of Fisheries and Oceans, Canada.
- Frazer, A.G. (1980). A Review of the Initial Salmon vessel Buy Back Program. Unpublished Report.
- Fox, K.J., Grafton, Q., Kompas, T. & Che, T.N. (2006). Capacity reduction, Quota Trading and Productivity: The Case of A Fishery, *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, 50, 89-206. DOI: [10.1111/j.1467-8489.2006.00331.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-8489.2006.00331.x)
- Funk, R.D. (1998). Economics Impacts of License Limitation and Buyback on the Texas Bay Shrimp Fishery, (Ph.D. thesis), Texas A&M University, USA.
- Funk, R.D., Griffin, J.W., Mjelde, J.W. & Ward, J.M. (2003). A Simulation Model of License Buyback in the Texas Bay Shrimp Fishery. *Marine Resource Economics*, 18, 33-35. DOI: [10.1086/mre.18.1.42629382](https://doi.org/10.1086/mre.18.1.42629382)
- Grafton, R.Q. & Nelson, H. (2007). The Effects of Buyback Programs in the British Columbia Salmon Fishery. In: Fisheries Buybacks (eds. R. Curtis and D. Squires) *Fisheries Buybacks*. Blackwell Publishing, pp 191-202.
- 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. (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.
- Holland, D., Gudmundsson, E. & Gates, J. (1999). Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence, *Marine Policy*, 23(1), 47-69. DOI: [10.1016/S0308-597X\(98\)00016-5](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(98)00016-5)
- 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. December. 16 pp.
- Larkin, S.L., Keithly, W., Adams, C.M. & Zazmierczak, H. (2004). Buyback Programs for Capacity Reduction in the U.S. Atlantic Shark Fishery. *Journal of Agricultural and Applied Economics*, 36(2), 317-332. DOI: [10.1017/S1074070800026614](https://doi.org/10.1017/S1074070800026614)
- Lindebo, E., & Vestergaard, N. (2007). Vessel decommissioning in Danish fisheries. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). *Fisheries Buybacks*. Blackwell Publishing, pp. 81-104.
- Miran, B. (2003). *Temel İstatistik*. Bornova, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi. ISBN: 975-9308800.
- Pringle, J.D. & 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, *Can. Bull. Fish. Aquat. Sci.*, 226, 91-121 pp.
- Schelle, K. & Ben, M. (1984). Buyback of Fishing Rights In The U.S. and Canada: Implications for Alaska. Presented at the 114th Annual Meeting of the American Fisheries Society. August 15, 1984. Ithaca, New York, USA.
- Sun, J.C.H. (2007). Effectiveness of vessel buyback programs on the offshore fishery in Taiwan. In: Fisheries Buybacks (eds. R. Curtis and D.Squires) *Fisheries Buybacks*. Blackwell Publishing, 267p.
- Spagnolo, M. (2007). The decommissioning scheme for the Italian clam fishery: a case of success. In: Fisheries Buybacks (eds R. Curtis and D. Squires). *Fisheries Buybacks*. Blackwell Publishing, pp. 133-144.
- Squires, D. (2010). Fisheries buybacks: a review and guidelines. *Fish and Fisheries*. 11, 366-387. DOI: [10.1111/j.1467-2979.2010.00365.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-2979.2010.00365.x)
- TÜİK (2014). Su Ürünleri İstatistikleri 2013. Yayın No: 4349, ISSN: 1013-6177. 75 s.
- Ünal, V., Göncüoğlu, H. & Sarı, H.M. (2011). Ege Bölgesi İçsu Kooperatiflerinin Mevcut Durumu, Problemleri ve İleriye Yönelik Projeleri, *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 28(2), 47-52s.
- Üstündağ, E. (2010). Geçmişten Günümüze Balıkçılık Uygulamaları ve Hamsi Avcılığına Etkileri, *1. Ulusal Hamsi Çalıştayı*. 67-72.
- Yarç, G. (2009). Osmanlı avcılık yasakları (Türkiye). *Tematik Türkoloji Dergisi*, "Türk Kültüründe Av". Yıl 1, Sayı 1.
- WDF, (1985). Annual Report. Washington Department of Fisheries Commercial Fishing Fleet Adjustment Program.
- Weninger, O. & McConnel, K.E. (2000). Buyback programs in commercial fisheries: efficiency versus transfers. *Canadian Journal of Economics*. 33, 394-412. DOI: [10.1111/0008-4085.00021](https://doi.org/10.1111/0008-4085.00021)

