

EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

**TÜRKİYE'DE BİRİNCİ DÖNEM BALIKÇI GEMİSİ
GERİ-ALIM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

Sinan GÖKTAY

Tez Danışmanı: Doç. Dr. VAHDET ÜNAL

Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı

Bilim Dalı Kodu : 504.06.01

Sunuş Tarihi : 27.07.2016

Bornova-İZMİR

2016

Sinan Göktaş tarafından Yüksek Lisans tezi olarak sunulan “TÜRKİYE’DE BİRİNCİ DÖNEM BALIKÇI GEMİSİ 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 27.07.2016 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 BİRİNCİ DÖNEM BALIKÇI GEMİSİ 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.

27/07/ 2016

Sinan GÖKTAY

ÖZET**TÜRKİYE’DE BİRİNCİ DÖNEM BALIKÇI GEMİSİ GERİ-ALIM
PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

GÖKTAY, Sinan

Yüksek Lisans Tezi, Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Vahdet ÜNAL

Temmuz 2016, 63 sayfa

Balık stokları ve avcılık kapasitesi arasında bir denge sağlayarak aşırı avcılığı önlemek, balıkçılık yönetimi için bir zorunluluktur. Bu dengeyi sağlamada balıkçı gemilerinin sayılarının ve avcılık kapasitelerinin düzenlenmesi önemli rol oynar. GTHB, 7 Mayıs 2012 tarih ve 28285 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tarımsal Destekleme ile su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesi ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması amacıyla, su ürünleri ruhsat teskeresine sahip on iki metre ve üzerindeki balıkçı gemisi sahiplerine, gemilerinin avcılıktan çıkarılması karşılığında, gemi boyuna göre belirli miktarlarda destekleme yapan bir program başlatmıştır. Bu tezin amacı, ilgili programın sonuçlarını ortaya koymaktır. Bu amaçla, programda alımı gerçekleşen 364 balıkçı gemisi arasından, basit tesadüfi örnekleme yöntemi kullanılarak belirlenen 76 balıkçı ile telefon anketi yapılmıştır.

Geri alım programları dünyada 46 yıldır uygulanmaktadır. Türkiye de ise birinci kuşak geri alım programı 2012 yılında başlatılmış, 2013 yılında ikinci, 2014 yılında üçüncü, 2016 yılında ise dördüncü kuşak geri alım programı uygulamaya geçirilmiştir.

Birinci kuşak geri alım programına 407 adet balıkçı gemisi başvurmuştur. Bunlar içinde alım kriterlerine uygun 364 adet balıkçı gemisinin alımı gerçekleşmiştir. Yapılan başvurular, plaka kodları esas alınarak gruplandırıldığında en çok başvuru 181 adet (%44,5) gemi ile Marmara Bölgesi'nden yapılmıştır. Akdeniz'den 104 adet (%25,5) balıkçı gemisi, Ege'den 68 adet (%16,7) balıkçı gemisi ve Karadeniz'den ise 54 adet (%13,3) balıkçı gemisi programa başvuru yapmıştır. Programdan yararlanan gemilerin; 323 adedi (%88,7) 12-20 m boy grubunda olan küçük ölçekli balıkçı gemilerinden, 41 adedi (%11,3) ise 21 m ve üstü boy grubunda olan büyük ölçekli balıkçı gemilerinden oluşmuştur. Programdan yararlanan 364 adet balıkçı gemisinin 33 adedi (%9) sac, 331 adedi (%91) de ahşap gemidir. Desteklemede toplam 62,1 milyon TL harcanarak, boyu 12 m üzerinde olan 1.868 adet balıkçı gemisinin %19,5'i 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 Aliğa Gemi Söküm Tesislerinde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur.

Çalışmaya katılan balıkçıların ortalama yaşı 50 ± 12 , ortalama tecrübeleri ise 33 ± 12 yıldır. Balıkçıların %91'nin 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'ı 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. Balıkçıların %68'i devletin gemilerine biçtiği değerden memnun olduğunu, %12'si kısmen memnun olduğunu ve %20'si ise memnun olmadığını bildirmiştir. 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 dūřurūlmesi ve aşırı avcılıkla mūcadele edilmesi açısından bilgi sunmakla kalmayıp, aynı zamanda sektōrūn daha iyi anlaşılması, uygun politikalar geliştirilmesi ve daha iyi yōnetilmesi adına da ōnemlidir. Bu programdan alınacak dersler, yeni başlatılacak geri alım programlarının daha iyi planlanmasına yardımcı olacaktır. Yapılacak yeni kuşak geri alım programları da incelenmeli ve sonuçları hem kıyaslamalı hem de tūm programlar bir arada olacak şekilde değerlendirilmelidir. Bu sonuçların balıkçılık yōneticileri tarafından dikkate alınması, Tūrkiye balıkçılığının daha iyi yōnetilmesi ve balık stoklarının sūrdürülebilir kullanılmasına katkı sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık geri alım programları, Balıkçı gemisi devre dışı bırakma, Avcılık kapasitesinin azaltılması, Filo kapasitesinin azaltılması.

ABSTRACT**EVALUATION OF THE FIRST PERIOD BUY-BACK PROGRAM
FOR FISHING VESSELS IN TURKEY**

GÖKTAY, Sinan

M.Sc. in Department of Fishing and Processing Technology

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Vahdet ÜNAL

July 2016, 63 pages

It is an obligation for the fisheries management to prevent overfishing by keeping a balance between the fish stocks and fishing capacity. Regulating the numbers and fishing capacities of fishing vessels have a significant role in providing this balance. The Ministry of Food, Agriculture and Livestock initiated a program to set a balance between the fish stocks and fishing effort by providing support at a certain level for the owners of the fishing vessels, lengths of which are twelve meters or above and who have a certificate of approval for fishing. The program was started for withdrawing fishing vessels with the purpose of protecting the fish stocks, exploit them in a sustainable way and decreasing the fishing pressure on the stocks through the “agricultural support” which was published in the Official Gazette dated 7 May 2012 and numbered 28285. The aim of this thesis 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.

Buy-back programs have been implemented in the world for 44 years. However, first generation buy-back program was started in 2012 in Turkey; the second generation buy-back program was put into practice in 2013; the third and fourth two was put into practice in 2014 and 2016 respectively.

In total 407 fishing vessels applied to the first generation buy-back program. Among these, 364 fishing vessels that suit the buy-back criteria were bought back. When the applications made are grouped based on the traffic plate codes, most of the applications were received from Marmara Region with 181 fishing vessels (44.5%). 104 fishing vessels (25.5%) from the Mediterranean, coast of Turkey 68 (16.7%) from the Aegean and 54 (13.3%) from the Black Sea applied to the program. A total of 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 33 (9%) of 364 fishing vessels benefiting from the program were made of sheet iron and 331 (91%) of them were wooden vessels. About 62.1 million TL in total was spend in the support and 19.5% of 1,868 fishing vessels with a lenght above 12 m were removed from the fleet. 11 of these vessels were granted to provincial directorates 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 Izmir Aliğa 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 seine, 22% gill nets and 17% more than one fishing tools. 40% of the fishers stated that they want to quit fishing as it became unprofitable. This is followed by the will of retirement with 15%, and thinking that the program is an appealing opportunity. 68% of the fishers stated that they are satisfied with the value given by the state to their vessels, 12% stated they are partly satisfied, and 20% stated that they were not satisfied. 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 fishers who already have a second vessel and gave the inactive or unprofitable vessels they had to the buy-back program.

As a result, this study on the evaluation of the fishing vessel buy-back program is important 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. The lessons learnt from this program will help planning future buy-back programs in a better way. The new generation buy-back programs to be held should also be investigated, and the results should be assessed both comparatively and all programs together. The consideration of these results by the fisheries management authority will contribute to the better management of Turkish fisheries and the sustainable use of fishing stocks.

Keywords: Fisheries buy-back programs, Fishing vessels decommissioning, Reducing fishing capacity, Reducing fleet capacity.



TEŞEKKÜR

Başta iş ve eğitim yaşamını birlikte sürdürdüğüm süreç boyunca anlayışı ve destekleri için danışman hocam Doç. Dr. Vahdet ÜNAL'a,

Destekleri için Öğr. Gör. Dr. Huriye GÖNCÜOĞLU ile aynı konuda tez çalışması yaptığımız ve yüksek lisans tezini benden önce bitirdiği için çalışmalarından faydalandığım Su Ürünleri Yüksek Mühendisi Betül EKMEKÇİ'ye,

Bu çalışma 013/SÜF/014 kodu ile Ege Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri tarafından desteklenmiştir. 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 destek için T.C. Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdür yardımcısı Turgay TÜRKYILMAZ'a, Avcılık ve Kontrol Daire Başkanlığı, Avcılık Düzenlemeleri Grup Sorumlusu Melih ER'e, anket sorularımızı sabırla dinleyen ve dürüstçe cevaplayan balıkçı gemisi sahiplerine teşekkür ederim.



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	vii
ABSTRACT	xi
TEŞEKKÜR	xv
ŞEKİLLER DİZİNİ	xviii
ÇİZELGELER DİZİNİ	xx
1. GİRİŞ	1
2. LİTERATÜR ÖZETİ	6
3. MATERYAL VE YÖNTEM	15
3.1. Materyal	15
3.2. Yöntem	15
3.2.1. Veri toplama	15
3.2.2. Örneklem seçimi	16
3.2.3. Verilerin değerlendirilmesi sırasında izlenen yöntem	18
4. BULGULAR	21
4.1. Sosyo-demografik Bulgular	21
4.2. Sosyo-ekonomik Bulgular	25
4.3. Balıkçı Gemisi ile İlgili Bulgular	28
4.4. Personel ile İlgili Bulgular	31
4.5. Geri-alım Programın Değerlendirilmesi ile İlgili Bulgular	34
5. TARTIŞMA VE SONUÇ	51
KAYNAKLAR DİZİNİ	58
ÖZGEÇMİŞ	63
EKLER	64

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
4.1. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Eğitim Seviyesi Dağılımı	21
4.2. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Geçiminden Sorumlu Olduğu Kişi Sayısı Dağılımı	22
4.3. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı ...	23
4.4. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Deniz İş Günü Sürelerinin Dağılımı	26
4.5. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Harcamalarının Dağılımı	27
4.6. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Masraflarının Dağılımı	28
4.7. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerinin Yaş Grubu Dağılımı.....	29
4.8. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerinin Ana Makine Yaş Grubu Dağılımı.....	30
4.9. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Ana Makine Beygir Gücü Dağılımı.....	30
4.10. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Baskın Olarak Kullanılan Av Aracı Dağılımı.....	31
4.11. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinde Çalışan Mürettebat Sayısı Dağılımı.....	32
4.12. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Çalışan Mürettebat Dağılımı	32
4.13. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Çalışan Personele Ücret Ödeme Şekli Dağılımı.....	33
4.14. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılığa Devam Etme Durumu.....	34
4.15. Geri-alımı Gerçekleşen Gemi Sahiplerinin Programı Faydalı Bulma Dağılımı.....	39

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
4.16. Geri-alımı Gerçekleşen Gemi Sahiplerinin Programın Devam Etmesini İsteme Dağılımı	42
4.17. Geri-alım Programının 12 m Altındaki Gemiler için Uygulanması Gerektiğini Düşünenlerin Oransal Dağılımı.....	43
4.18. Geri-alım Programının Olumlu Etki Yaratacağını Düşünenlerin Oransal Dağılımı	46
4.19. Geri-alım Programı ile Devredilen Gemi Dışında İkinci Gemiye Sahip Olma Durumu Dağılımı.....	46

ÇİZELGELER DİZİNİ

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
1.1. Gemi Boyuna Göre Belirtilen Miktarda Destekleme Ödemesi	
(GTHB, 2012)	3
1.2. Geri-alım Destekleme Programına Müracaat Eden Balıkçı Gemilerinin Bölgelere Göre Dağılımı ve Oranları	4
3.1.Geri-alım Destekleme Programına Müracaat Eden ve Alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin Bölgelere Göre Dağılımı ve Oranları	17
3.2.Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı.....	17
4.1.Geri-alım Programına Katılan Gemi Sahiplerinin Demografik Özelliklerinin Betimsel Analizi.....	21
4.2.Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Demografik Özelliklerinin Frekans Dağılımı	22
4.3.Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Meslek Özelliklerinin Frekans Dağılımı.....	23
4.4.Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Balıkçılık Tecrübelerinin Betimsel Analizi.....	24
4.5.Balıkçıların Balıkçılığa Başlama Nedenleri ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişkinin Analizi	25
4.6.Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin 2012 Yılı Deniz İş Günü Sürelerinin Betimsel Analizi	26
4.7.Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Harcamalarının Betimsel Analizi	27

ÇİZELGELER DİZİNİ (devam)

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
4.8.Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Boy Grupları Bazında Adet ve Oranlarının Dağılımı.....	28
4.9.Geri-alım Programından Faydalanan Gemilerin Betimsel Analizi	29
4.10.Geri-alım Programından Faydalanan Gemilerde Çalışan Personel Sayısının Betimsel Analizi	31
4.11. Geri-alım Programına Katılmaya Hak Kazanan Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Kendi Gemilerine Biçtikleri Değerin Betimsel Analizi	35
4.12.Boy Grupları Bazında Devletin Gemi Sahiplerine Ödediği Bedelden Duyulan Memnuniyetin Oransal Dağılımı	35
4.13.Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü ile Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeylerine Göre Dağılımı.....	36
4.14.Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi	36
4.15.Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki İlişki.....	37
4.16.Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri Arasındaki İlişki.....	38
4.17.Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi.....	38
4.18.Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü Süresi Bazında Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeylerine Göre Dağılımı.....	39

ÇİZELGELER DİZİNİ (devam)

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
4.19.Balıkçıların Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri ile Deniz İş Günleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi	40
4.20.Balıkçıların Asıl ve İkinci Meslekleri ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulmaları Arasındaki İlişki	40
4.21.Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri Arasındaki İlişki.....	41
4.22.Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi	41
4.23.Balıkçı Gemilerinin Ortalama Deniz İş Günü Süreleri ile Programın 12 m Altındaki Gemilere Uygulanma İstek Düzeylerine Göre Dağılımı.....	43
4.24.Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi	44
4.25.Balıkçıların Asıl veya İkinci Meslek Olarak Balıkçılık Yapmaları ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanmasını İsteme Durumu Arasındaki İlişki.....	44
4.26.Balıkçıların Eğitim Düzeyleri ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanmasını İsteme Durumları Arasındaki İlişki	45
4.27.Balıkçıların Eğitim Düzeyleri ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanmasını İsteme Durumları Arasındaki Farka İlişkin F Testi	45
4.28.Balıkçılığa Devam Etme Durumunun Frekans Dağılımı	47
4.29.Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü Süreleri ile Balıkçılıkta Kalma Kararlarına Göre Dağılımı.....	48

ÇİZELGELER DİZİNİ (devam)

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
4.30. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi	48
4.31. Balıkçıların Asıl veya İkinci Mesleklerinin Balıkçılık Olması ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişki.....	49
4.32. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişki	49
4.33. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki Farka İlişkin F Testi.....	50
4.34. Balıkçı Gemilerini Devreden Gemi Sahiplerinin Destekleme Miktarını Kullanım Şeklinin Frekans Dağılımı	50
5.1. Birinci Kuşak Geri-alım Programı Sonucunda Filodaki Azalma.....	51
5.2. Gemi Boyuna Göre Destekleme Ödemesi (GTHB, 2013)	56
5.3. Gemi Boyuna Göre Destekleme Ödemesi (GTHB, 2014)	56



1.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, amacı 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 ve diğ., 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 (Squires, 2010).

İlk geri-alım programı 1970 yılında Kanada Somon balıkçılığında uygulanmıştır (Frazer, 1980). 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, 2004).

Bu güne kadar gemiler ve lisanslar için geri-alım programları Avustralya'da; (a)Kuzey karides, (b)Kuzey Barramundi bölgesi, (c)Güneydoğu trol, (d)Batı Avustralya kaya ıstakozu ve (e)tarak balıkçılığında, Güneydoğu Asya'da; (a)Malezya batı kıyısı dip balıkçılığında, (b)Malezya pelajik balıkçılığında, (c)Malezya geleneksel kıyı balıkçılığında, Kuzeydoğu Asya'da; (a)Japon parakete balıkçılığı, (b)Tayvan sürüklenme ağ balıkçılığı, (c)Tayvan açık deniz parakete balıkçılığında, Kanada'da; (a)Pasifik somon balıkçılığında, (b)Atlantik kıyı ıstakozu, (c)Atlantik dip balıkları balıkçılığında, Amerika'da; (a)New England trolle dip balığı avcılığında, (b)Kuzeybatı pasifik trolle somon balıkçılığında, (c)Pasifik kıyısı dip balıkçılığında, (d)Teksas karides balıkçılığında, (e)Bering denizi dip balıkları balıkçılığında, (f)Alaska yengeç ve (g)Meksika körfezi

parakete balıkçılığında, Meksika’da; (a)Meksika körfezi California trolle karides balıkçılığında uygulanmıştır (Curtis ve Squires, 2007).

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 iyileştirilmesine yardım etmek,
- (8) Biyolojik çeşitliliği ve ekolojik kamu mallarını korumaktır.

Türkiye sularında avcılık yapan gemilerin ruhsat alma zorunluluğu Osmanlı İmparatorluğu zamanından bu yana devam etmektedir (Yarcı, 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). 2012 yılında su ürünleri ruhsat tezkeresine sahip 14.324 adet balıkçı gemisi bulunmaktaydı (TÜİK, 2013).

Türkiye’ de ise ilk kez 2012 yılında uygulanan geri-alım programı, 19 Haziran 2012’de 28328 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır ve Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı’nın (GTHB) 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 1.1'de belirtilen miktarda destekleme ödemesi yapılmasına yöneliktir (GTHB, 2012).

Çizelge 1.1. 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 12 m ve üzeri balıkçı gemileri su ürünleri avcılığının %90'ını gerçekleştirdiği ve doğrudan satın alma yolu ile su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesi ve stoklar üzerindeki av baskısının azaltılması amaçları ile başlatılan bu geri-alım programının amaçlarına ulaşması için programın 12 m ve üzeri gemileri kapsadığı bildirilmiştir.

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 (Çizelge 1.2), fakat daha sonra yapılan düzenleme ile bütçe arttırılarak başvuru yapan tüm gemilerin alınmasına karar verilerek 62,1 milyon TL bütçe ile 407 başvuru arasından koşulları sağlayan 364 geminin alımı gerçekleştirilmiştir.

Çizelge 1.2. Geri-alım Destekleme Programına Müracaat Eden Balıkçı Gemilerinin Bölgelere Göre Dağılım ve Oranları

BÖLGE	Başvuru Yapılan Gemi Sayısı	Alımı Gerçekleşen Gemilerin Bölgesel Bazda Oranı
Karadeniz	83	%20,4
Marmara	144	%35,4
Ege	76	%18,7
Akdeniz	104	%25,5
Toplam	407	%100

Programdan yararlanan 364 balıkçı gemisinin 33'ü saç, 331'i de ahşap gemidir. Desteklemede toplam 62,1 milyon TL harcanarak, boyu 12 m üzerinde olan 1.868 adet balıkçı gemisinin %19,5'i 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 Aliğa Gemi Söküm Tesislerinde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur.

Bu çalışmanın iki temel amacı vardır. Bunlar;

- 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,
- 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 paydaşlar açısından önemli bilgiler sunmaktadır. Programın kendisi gibi bu çalışma da, Türkiye’de bir ilktir.

Bu programdan edinilecek tecrübeler ve alınacak dersler, yeni başlatılacak geri-alım programlarının daha iyi planlanmasına yardımcı olacaktır. Bu bağlamda, yapılacak yeni kuşak geri-alım programları da incelenmeli ve sonuçları çok yönlü (gemi sahipleri, tayfalar, av kapasitesi, bölgesel dağılım vb) olarak değerlendirilmelidir. Bu programların kısa, orta ve uzun vadedeki etkileri mutlaka izlenmelidir. Sonuçların balıkçılık yöneticileri tarafından dikkate alınması, Türkiye balıkçılığının daha iyi yönetilmesi ve balık stoklarının sürdürülebilir kullanılmasına katkı sağlayacaktır.



2. LİTERATÜR ÖZETİ

Balıkçılıkta geri-alım programı ilk kez 1970 yılında **Kanada Somon balıkçılığında**, gemiler ve lisansların birlikte satışa çıkarılması ile başlamıştır. Aşırı filo hacmini azaltmak amacıyla uygulanmaya başlanan programa 950 balıkçı gemisi sahibi başvuruda bulunmuş, 62 milyon Kanada doları harcanarak 361 gemi satın alınmıştır (Frazer, 1980).

Kurt ve Muse (1984), British Columbia somon balıkçılığında uygulanan ilk geri-alım programını inceledikleri çalışmalarında programdan yararlanan 361 gemi sahibininin 240'ı ile yapılan bir anket çalışması ile geri-alım programından yararlanan 240 balıkçının %47'sinin başka bir gemi ve lisans ile tekrar balıkçılığa başladığını bildirmiştir.

1972 yılında lisans ve gemi ücretlerinde artış olması ile birlikte program masraflarını kendi kendine karşılayarak sürdürülemediği ve 1974 yılında program askıya alınmıştır (Frazer, 1980; Kurt ve Muse, 1984).

1981 yılında hükümet tarafından 2,9 milyon Kanada doları ile finanse edilen ikinci geri-alım programında yalnızca 26 gemi satın alınmış, satın alınan gemiler daha sonra açık arttırmada 660 bin Kanada doları değer görmüştür (Kurt ve Muse, 1984).

Kurt ve Muse (1984), yaptıkları çalışmada filo sayısının %50 azaltılmasının savunulduğunu ve Burlington'da Somon balıkçılarının %90'ının geri-alım programını desteklediğini bildirmiştir (Bacl, 1981).

1993 yılında Kanada Yerel Balıkçılık Stratejisi kapsamında, ticari filoda balık yakalama gücünü azaltma yollarını test etmek için bir pilot geri-alım programı uygulanmıştır. Pilot geri-alım programının sonucunda toplam avın %1,6 oranında azalma sağladığı ve potansiyel av miktarı yerine gerçek av miktarına dayalı bir geri-alımın daha yüksek av kapasitesi yok edebileceği bildirilmiştir (Mylchreest, 1993).

1996 yılında av aracı ve av alanı seçimleri ile filo miktarını kendi kendine %20 oranında azaltmayı ve kalan gemileri daha verimli ve aynı zamanda takip edilebilir kılmayı amaçlayan geri-alım programında balıkçılar av aracı ve av sahası tercih etmeye yönlendirilmiştir. Hükümetin 80 milyon Kanada doları ile finanse ettiği programda gırgır ağları için hedefe ulaşılamasa da uzatma ağları filusunda %20 azalma hedefine ulaşılmış ve filoda önemli ölçüde azalma sağlanmıştır (James, 1996).

Grafton ve Nelson (2007), Son üç yılda Kanada somon balıkçılığı ve somon balığı stoklarını iyileştirmek için 1.409 gemi ve lisans alımı ile somon balıkçılığı filusunda %43 azalma sağlayan bugüne kadarki en büyük geri-alımında içinde olduğu, beş ayrı geri-alımı inceledikleri çalışmalarında, özellikle 1996 ve 1998-2000'de yapılan iki büyük geri-alım programına odaklanarak programlarda nelerin başarıldığı ve neler öğrenildiğini incelemişlerdir.

Sonuçta, 1970 ile 2000 yılları arasında geçen 30 senelik süreçte Kanada Somon balıkçılığında 5 ayrı geri-alım programı gerçekleştirilmiş, 300 milyon Kanada doları harcanmış ve Somon balıkçılığı filo sayısı yaklaşık üçte iki oranında azaltılmıştır.

Otuz senelik süreçte harcanan 300 milyon Kanada doları ile balıkçılıkta kalmak istmeyen balıkçılara yeni girişimlerde bulunmaları için gereken maddi imkan sağlanırken, kalan balıkçıların gelirlerinin artması sağlanmış, balıkçılığın daha takip edilebilir hale gelmesi ve balık stokları ile balıkçılık kapasitesi arasındaki dengenin kurulmasına katkı sağlanmıştır.

1980 yılında ABD federal hükümeti tarafından finanse edilen **Oregon Kolombiya Nehri gırgır somon balıkçılığı** izinli geri-alım programı, balıkçılık kapasitesini azaltmak ve sağlam bir yönetim ile balıkçılığa sahip çıkarak kaynakların korunmasını hedeflemektedir.

En etkin filoyu oluşturmak amacıyla lisansların devredilmesinde izin vererek bir yandan da lisans sayısını olabildiğince azaltmaya çalışan bu programda gemi ve av aracı tahsisinde sınırlandırma yapılmamış ve başarılı teklif

verenler diğer bir lisans sahibinden lisansını satın alarak balıkçılığa tekrar başlayabilmiştir (Carter, 1996).

Geri-alımı gerçekleşen ruhsatların av geçmişleri toplam av geçmişinin yaklaşık %22'sini oluşturmaktadır ve filo kapasitesinde %30,5 oranında bir azalma sağlamıştır (ODFN, 1987).

Program süresince av ve kaynakların gösterdiği gelişmeyi Carter (1996), 1988'den sonra düşüşe geçen avların yetersiz hasılat yaratması sebebiyle balıkçılıktan uzaklaşan balıkçılar ile ilişkilendirmiştir.

1975 yılında **Washington Eyaleti somon balıkçılığında** gırgır, olta ve galsama ağı dahil olmak üzere bir dizi av aracını kapsayan ilk geri-alım programı yürütülmüştür. Toplamda 5.3 milyon ABD doları harcanarak 253 gemi ve av aracı satın alınmış ve sonunda gemiler eyalet balıkçılığında kullanılmak üzere satılmıştır. %40 oranında balıkçının ise gemi ve lisanslarını sattığı halde, yeni gemi, lisans ve av aracı alarak balıkçılığa devam ettikleri belirlenmiştir (Kurt ve Muse, 1984).

Uygulanan ilk geri-alım programı 1979 yılında yalnızca lisans ya da lisans, gemi ve av araçlarını birlikte satabilme olanağı ile değiştirilerek uygulanmış, lisanslar piyasa değerinin biraz altında belirlenen bir bedel ile satılmıştır. Toplamda 11 gemi ile beraber 239 lisans piyasadan toplanmıştır (WDF, 1985).

1980 yılında 325 adayın başvurduğu ve sonunda 198 lisansın devre dışı bırakıldığı üçüncü aşamada lisans sahiplerine lisanslarını ellerinde bulundurdukları süreye bağlı olarak belirlenmiş bir ücret karşılığında lisanslar alınmıştır. 1981 yılına gelindiğinde filo miktarı %9 civarında azaltılmıştır (WDF, 1986).

1981 yılında başlayan dördüncü aşamada 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 gemilerin geçerli değerinin

%30 fazlası verilmiş, balıkçılıktaki lisanslar %32 oranında azalmıştır (WDF, 1985).

1995 yılı lisans geri-alımında, okyanus fener (olta) balıkçılığı, Kolombiya Nehri gırgır ve somon balıkçılığında lisans sahipleri hedef alınmıştır. Her lisans kategorisi için 4 milyon ABD doları finansman tükenene kadar satışlar sürdürülmüştür (Breedon, 1996). Toplamda 190 okyanus fener balıkçılığı lisansı, 81 Kolombiya Nehri gırgır lisansı ve 23 ruhsatlı somon balıkçılığı lisansı geri-alınan 1995 yılı lisans sonlandırma programı, lisans şartı getirilen bir geri-alıma dönüşmüştür.

1985 yılında **Avustralya kuzey karides balıkçılığında**; 8 milyon Avustralya doları bütçeli bir endüstri fonu ile gerçekleşen ve “Gönüllü Uyum Projesi” diye adlandırılan geri-alım programı başlatılmıştır. Sınırlı katılım, kapalı sezon ve kapalı alanlar, gemi ve av aracı sınırlandırmalarıyla yönetilen ve 1987’de av aracı sınırlandırması getirililen Kuzey karides balıkçılığı Avustralya’daki en değerli balıkçılıktır ve tehlike altındadır. Geri-alınan trol gemilerinin sayısı karides ihracat fiyatlarındaki düşüşü telafi etmeye yetmemiştir ve kısmi başarı elde edilmiştir (Holland ve diğ., 1999).

Kuzeydoğu dip balıkçılığı için Balıkçılık Kapasitesi Azaltma Girişimi 1995 yılında 2 milyon Avustralya doları ile finanse edilmiş bir pilot program ile başlamıştır. ABD’nin kuzey doğusunda hâkim balıkçılıktır. Ruhsatlandırma, av aracı, av miktar kısıtlaması ve balıkçılık faaliyetini azaltma girişimlerini içeren Kuzeydoğu çok türlü dip balığı; Oltalı balıkçılığı için açık erişim ruhsatları haricinde, balıkçılıkta sınırlı erişim söz konusudur. Sınırlı erişim ruhsatlı gemiler, belli sayıda deniz iş günü ile sınırlandırılmıştır (NEFMC, 1996).

1996 yılında amacı, balıkçılıktan olumsuz etkilenmiş nitelikli balıkçılara hibe sağlamak ve aktif balıkçılık kapasitesini en düşük giderle azaltarak balık stoklarının sürdürülebilirliğini sağlamak olan ve 25 milyon Avustralya doları ile finanse edilen daha geniş kapsamlı bir geri-alım programı uygulanmıştır (NOAA 1996a).

Adayların balıkçılığa dönmeleri ile ilgili bir kısıtlama getirmeyen program, dip balığı avcılığı ve gemilerine bağlı ruhsatların bırakılmasını zorunlu kılmıştır. Hükümet gemi sahiplerine, geminin istedikleri kısımlarını ve av araçlarını tekrar kullanmak üzere kurtarabilme imkanı tanırken gemi sahibinin gemiyi ekolojik olarak güvenli bir şekilde ıskartaya çıkarmasını veya batırmasını istemiştir. 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 1991 ila 1994 yılları arasında her dört yıldan üçünde ruhsatlı dip balıkçılığı satışlarından gelen kazançlarının %65'ini belgeleyebilen gemi sahipleriyle sınırlandırılmıştır. Geçmiş avlara dayanan bir puana bağlı olarak sınıflandırılan teklif seçimleri, 25 milyon Avustralya doları bütçe bitene kadar en düşükten en yüksek puana doğru yapılmıştır. Sıralanmış tekliflerde ruhsat kategorisi, ana liman, av araçları veya hibelerin belli gruplar arasında dağıtılmasında kullanılabilir diğer özellikler dikkate alınmamıştır (NOAA, 1996b).

Programa başvuran 114 gemi içinden, teklifleri 1,9 milyon Avustralya doları'na eşdeğer 11 gemi seçilmiştir. Bugüne kadar toplamda 16 milyon Avustralya doları'nı aşan tekliflerle, uzunlukları 11 m ile 27 m arasında değişen 56'dan daha fazla trol ve gırgır gemisi geri alınmıştır (NMFS, 1996).

1992 yılında Kuzey Morinası (*Gadus morhua*) için geçici olarak yasaklanan **Kanada Atlantik dip balıkçılığı** çeşitli gemi boyları ve av araçlarıyla sürdürülen çok türlü bir balıkçılıktır. Yasaklamanın iki yıl sürmesi planlanmış ancak stoklar azalmaya devam ettiği için yasaklamanın bir süre daha devam etmesi beklenmiştir. Yasaklama, ekonomisi ciddi ölçüde balıkçılığa dayanan Newfoundland'ı gelir ve istihdam bakımından olumsuz etkilemiştir (Parsons, 1993).

1993 yılında amacı; balıkçılık kapasitesini azaltmak ve balıkçıları diğer iş dallarına yönlendirmek olan 271 milyon ABD doları bütçeli Atlantik Dip Balığı

Stratejisi adı altında bir geri-alım programı başlatılmıştır (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 ABD doları ve 14 m'den daha az olanlar için 180 bin ABD doları belirlenmiştir. İlk aşamada geri-alım için 29,7 milyon ABD doları kullanılmıştır. Uygun görülenler, dip balığı balıkçılık lisanslarını ve kişisel balıkçılık lisanslarını geri vermiştir. Newfoundland'daki çoğu lisans devredilebilir olmadığı için teklif verenler lisansından vazgeçmiştir. 1995 yılına kadar 30 milyon ABD doları ile II. aşama teklifleri sunulmuştur. Lisans sonlandırmalarının çoğu Newfoundland'da gerçekleşmiştir. 19,3 milyon ABD doları karşılığında 177 adet lisans geri satın alınmıştır. Balıkçıların tüm lisanslarla birlikte balıkçılıktan tamamen çıkmak zorunda kalması sebebiyle birçok balıkçı filosu geri-alım programına ilgisiz kalmıştır. Bu şart balıkçıların verimli olabilecekleri tüm diğer gelir kaynaklarını da bırakmak zorunda kalmalarına neden olmaktadır. İlgili eksikliğin bir diğer sebebi de 1997'de programın yeniden başlatılmasının beklenilmesi olmuştur.

Atlantik Kanada Kıyı İstakoz Avcılığı için 1967, 1969 ve 1997 yıllarında amacı; balıkçılığı bırakmaya gönüllü balıkçıların ardından devam etmeye istekli istakoz balıkçıları için daha yüksek ve sabit gelir oluşturmak olan bir geri-alım programı uygulanmıştır. 1968 ve 1972 yılları arasında gemi sayısı %8,7 oranında azalırken, aynı zaman dilimi içinde tuzak sayısında %5,6 oranında artış gözlenmiştir. Ancak piyasa değerleri sınırlı olan gemi ve av araçlarına yapılan sabit yatırımdan dolayı bu amaca yeterince ulaşamamıştır (DFO, 1981). Geri-alım politikası 3 yıl süreyle daha uzatılmıştır. Programda 1978 yılında var olan 6.941 adet lisansın %22,6'sını temsil eden 1.571 lisans hizmetten çıkarılmıştır. Lisansları sonlandırılan balıkçılardan %40,5'i diğer balıkçılık sektörlerinde mesleğe devam ederken, %25,1'i emekliye ayrılmış ve %34,4'ü balıkçılık dışında farklı sektörlerle yönelmiştir. Balıkçılık mesleğine devam edenlerin net gelirleri beş katına kadar artmıştır. 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).

1970 ve 1979 yılları arasında **Norveç gırgır balıkçılığında** gemi sayıları 319'dan 271'e düşerken filonun avcılık kapasitesinde artış görülmüştür. Norveç gırgır balıkçılığı kapelin, mavi mezzit, ringa balığı gibi açık deniz türlerinde uzmanlaşmıştır. 1970 ve 1979 yılları arasında ortalama bir geminin genişliği artmış ve yeni gemiler gittikçe pahalılaşmıştır. Gırgır balıkçılığında yeni makineler ve nakliye ekipmanlarının fiyat endeksi %48 artarken, 1977 ve 1984 yılları arasında yeni gırgır gemilerinin fiyat endeksinin %97 oranında arttığını belirtmiştir. Bunun üzerine Norveç hükümeti 1979'da, balıkçılıkta verimliliğin artırılması ve av kapasitesinin %25 azaltılması gerektiğini bildirmiştir. Bu amaçla 37 milyon ABD doları bütçe ile gemilerin ıskartaya çıkarılması, değiştirilmesi veya yabancı bir balıkçıya satılması gereken, gemiyle birlikte motor da ıskartaya çıkarılırsa, gemi sahibine daha fazla ödeme yapılması kararlaştırılan bir lisans geri-alım programı başlamıştır. Bu program sayesinde kış kapelin (*Mallotus villosus*) balıkçılığında kazanç yılda 6,5 milyon ABD doları arttırılmıştır. Bu sayede programın 6-7 yıl içinde kendi giderlerini karşılaması beklenmiştir (Hannesson, 1986).

Sonuçta; 67 gemi balıkçılıktan çıkarılarak satılmış, hibe değeri mevzuatla belirlenmiştir ve teklif sistemine başvurulmamıştır (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 kotaları tamamiyle kullanma eğiliminde olduğu için 1984'den beri balık stoklarının azalmasından dolayı iki kez yasaklama gelmiştir.

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

Danimarka'da uygulanan, bütçesi bireysel yatırımlarla, AB ve kamu fonlarıyla finanse edilmiş ve 1994-1995 için hedef, Danimarka balıkçılık filosunu 16.000 kayıtlı gros tonaj miktarında (30.000 kW'lık yaklaşık 150 gemi) azaltmak olarak belirlenmiş, 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 diğ., 1995). 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.

Danimarka otoriteleri tarafından 20 milyon 627 bin ABD doları harcanan programın ikinci bölümü için geminin 5 kayıtlı gros tondan daha ağır olması ve önceden 100 günden fazla balığa çıkmış olması ve adayın en az iki yıl süreyle alımı gerçekleştirecek geminin sahibi olması gerekliliği bildirilmiştir. Sonuçta; 1987 yılında toplam gemi sayısında %30 ve kayıtlı groston değerinde %34'den fazla azalma görülmüştür. Danimarka'nın bakış açısından program başarılı olarak değerlendirilmiştir. Filo miktarı ciddi düzeyde azaltılmış, balıkçılığın verimliliği artmıştır (Frost ve diğ., 1995).

Danimarka hükümeti, diğer AB üyesi ülkelerin çoğu gibi, balıkçılık kapasitesindeki büyümeyi durağanlaştırmayı başaramamıştır. Geri-alım programının ilk neslinin temel amacı; balıkçılık kapasitesindeki artışı durdurmaktır. İkinci nesil de motor gücünün %2'ye kadar ve kayıtlı gros tonajın %3'e kadar azaltılması planlanmıştır. Üçüncü nesil de ise, motor gücünün %8 ve kayıtlı gros tonajı %7 oranında azaltmak hedeflenmiştir (Frost ve diğ., 1995).

Algarna filosunun kapasitesi 1987 ve 1993 yılları arasında %12 oranında azaltılmıştır (Frost ve diğ., 1995). Programın etkileri kapasite azalımı, denizde geçen gün sayısının artırılması veya trol filosunda olduğu gibi balıkçılığa yeni ve daha geniş gemilerin getirilmesiyle dengelenmiştir. Avrupa Birliği fonları, Danimarka yönetiminin fonları ve endüstri fonlarıyla finanse edilen bu programda sonuç olarak filonun 90.000 BG azaltılması amaçlanmıştır ve endüstri, 1991'de 90.000 BG hedefine ulaşınca programdan çekilmiştir.

İngiltere balıkçılığı, 1970 yılından önce neredeyse açık erişime tabiiydi, sonraki on yıl içinde farklı balıkçılık alanlarında lisanslandırma programları başlatılmıştır. 1984 yılında Ortak Balıkçılık Politikası ile uyum sağlamak üzere balıkçılık yönetiminde uyarlamaların bir sonucu olarak, baskı altında olduğu düşünülen balıkçılık alanlarında, sınırlandırılmış bir lisanslandırma planı ortaya konmuştur. 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 yılının sonuna kadar kayıtlı gros ton değerinde %17 ve kW değerinde %15 azaltmaktır. Hizmetten alma planı için ilk finansman, kısmen AB yönetmeliklerince desteklenen İngiliz devletinden gelmiştir (UKMAFF, 1995).

1993'ten bu yana üç sefer uygulanan hizmetten çıkarma, Gemi Kapasitesi Üniteleri'ne dayanan Sterlin değeri kullanılarak sıraya konmuştur. Hizmetten ayrılma hibesi alabilmek için; gemi sahibinin bir daha yapmamak üzere balıkçılığı bırakması, geminin en az 10 yaşında olması, İngiltere de kayıtlı ve 10 m'den uzun olması ve geminin hem 1994 yılında hem de 1995 yılında en az 75 gün balıkçılıkta kullanılmış olması gerekiyordu (UKMAFF, 1996). 1995 yılında filo, kayıtlı gros ton değeri %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

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programının ulaştığı sonuçların incelendiği bu araştırmanın materyali özgün anket verileri, daha önce yapılan çalışmalardan edinilen veriler ve bakanlıktan sağlanan veriler olmak üzere üç tip veriden oluşmaktadır.

Çalışmanın birincil ve en önemli veri grubunu, destekleme programından faydalanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahipleriyle anket formu aracılığı ile yapılan görüşmelerden edinilen veriler oluşturmaktadır. İkincil veriler, Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (GTHB-BSGM), Avcılık ve Kontrol Daire Başkanlığından ve Avcılık Düzenlemeleri Grubu Biriminden sağlanan destekleme programından yararlanan balıkçı gemisi sahiplerinin listesi ve iletişim bilgilerinden oluşan verilerdir. Üçüncül veri kaynağı olarak ise bu konuda yapılmış, uluslararası araştırma, derleme, inceleme, tez, seminer ve çalıştayların sonuçlarından yararlanılmıştır.

3.2. Yöntem

3.2.1. Veri toplama

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programına başvuruların tüm Türkiye çapında açık olması ve dört bölgeden 407 adet başvuru yapılması nedeniyle gerek zaman gerekse ekonomik kısıtlamalardan 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.

3.2.2. Örneklem seçimi

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. Fakat daha sonra yapılan düzenleme ile bütçe arttırılarak başvuru yapan tüm gemilerin alınmasına karar verilerek 407 başvuru arasından koşulları sağlayan 364 geminin alımı gerçekleştirilmiştir. Müracatlara bakıldığında en çok müracatın 144 adet (%36) gemi ile Marmara Bölgesinden yapıldığı, alımı gerçekleşen gemilere bakıldığında ise en çok müracatın yine doğru orantılı olarak 134 adet (%37) gemi ile Marmara Bölgesinden yapıldığı ve müracatların 117 adedinin (%82) 12-20 m arası balıkçı gemilerinden oluştuğu görülmektedir (Çizelge 3.1-3.2).

Bakanlığın yürüttüğü programın 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 Aliğa gemi söküm tesislerinde ayrıştırma işlemine tabi tutulmuştur (Çizelge 3.3).

Çizelge 3.1. Geri-alım Destekleme Programına Müracaat Eden ve Alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin Bölgelere Göre Dağılım ve Oranları

BÖLGE	Başvuru Yapılan Gemi Sayısı	Alımı Gerçekleşen Gemi Sayısı	Alımı Gerçekleşen Gemilerin Bölgesel Bazda Oranı	Ankete Katılan Gemilerin Bölgesel Bazda Sayısı	Ankete Katılan Gemilerin Bölgesel Bazda Oranı
Karadeniz	83	74	%20,1	25	%32,9
Marmara	144	133	%36,8	21	%27,6
Ege	76	69	%18,9	16	%21,1
Akdeniz	104	88	%24,2	14	%18,4
Toplam	407	364	%100	76	%100

Çizelge 3.2. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin Bölge ve Boylarına Göre Dağılımı

BOY	BÖLGELER				TOPLAM	Oransal Dağılım
	KARADENİZ	MARMARA	EGE	AKDENİZ		
12-20 m	61	117	65	80	323	%88,7
21-30 m	13	13	2	8	36	%9,9
≥ 31 m	0	3	2	0	5	%1,4
TOPLAM	74	133	69	88	364	%100

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 zorunludur. 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 (3.1) formülü kullanılmıştır.

$$n = \frac{Np(1-p)}{(N-1)\sigma_{px}^2 + p(1-p)} \quad (\text{Miran 2003}) \quad (3.1)$$

Eşitlikte;

n= Örnek hacmi

N=Programdan yararlanan toplam balıkçı sayısı

P=Programdan yararlanan balıkçı oranı

(1-p)=Programdan yararlanmayan balıkçı oranı

σ_{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 tesadüfî 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.

$$n = \frac{364 * 0,5 * (1-0,5)}{(364-1) * (0,5)^2 + 0,5 * (1-0,5)} = 76 \quad (3.2)$$

3.2.3. Verilerin Değerlendirilmesi Sırasında İzlenen Yöntem

Balıkçı gemisi sahiplerine aşağıdaki 5 bölümden oluşan başlıkları altında toplamda 47 adet soru yöneltilmiştir (Ek 2):

- A. Geri-alımı gerçekleştiren gemi özelliklerine dair veriler,
- B. Geri-alım programına yönelik veriler,
- C. Geri-alımı gerçekleştiren gemide çalışan personellere ait veriler,
- D. Gemi sahiplerine dair Sosyo-demografik veriler,
- E. Geri-alımı gerçekleştiren gemiye dair ekonomik veriler.

Bu çalışmada balıkçıların, bürokratların ve konuyla ilgili bilim adamları ve diğer paydaşların merak edeceğini varsaydığımız şu sorulara cevap aranmıştır:

1. Programa hangi bölgeden kaç gemi katıldı?
2. Hangi gemi grupları programdan ne oranda yararlandı?
3. Programa hangi boy gruplarında (küçük ölçekli balıkçı/büyük ölçekli balıkçı) ne sayıda ve oranda katılım oldu?
4. Programa katılan gemiler, gerçekte aktif olarak balıkçılık yapan gemiler miydi, yoksa pasif gemiler miydi?
 - Gemi yaşları?
 - Yıllık deniz iş günü sayıları?
5. Programa katılan balıkçılar kimdi ve özellikleri neydi?
 - Hangi yaş grubundaki balıkçılar katıldı?
 - Balıkçılık tecrübeleri?
 - Katılan balıkçıların kaçının 2. bir gemisi olduğu?

-Programdan yararlanan balıkçıların kaçının yeni gemi alacağı?

-Kaçının balıkçılıkta kalmaya devam edeceği ve hangi av aracını tercih edeceği?

6. Gemilerde mürettebat çalıştırıp çalıştırılmadığı, çalıştırılıyorsa sayısı?

-Personel bilgilerinden yola çıkılarak oluşabilecek potansiyel istihdam sorunları?

7. Katılan balıkçıların neden programa başvurmayı tercih ettiği?

8. Gemilerin gerçek değeri, gemi sahiplerinin beklentisi arasındaki ilişki nedir?

9. Balıkçılığı tamamen bırakanların neden bıraktığı?

10. Balıkçılığı bırakanların ortak özellikleri?

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.

Yapılan 76 anket görüşmesi Microsoft Excel programı yardımı ile elektronik ortama aktarılmış, SPSS 20 programı aracılığı ile betimsel analizler, frekans dağılımları, basit ortalamalar, oransal dağılımlar ve değişkenlerin aralarındaki ilişkinin incelenmesi için ki-kare testinden yararlanılmıştır.

4. BULGULAR

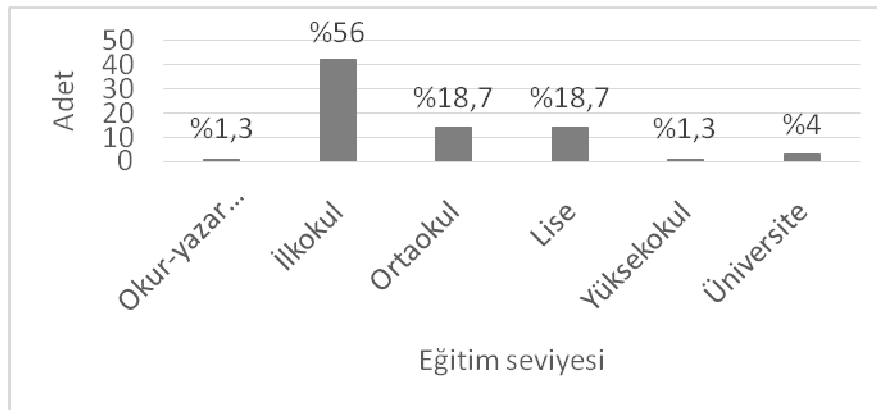
4.1. Sosyo-demografik Bulgular

Birinci kuşak balıkçı gemisi geri-alım programının ulaştığı sonuçların incelendiği bu çalışmada programa katılan 364 balıkçı gemisi sahibi içinden belirlenen 76 adet balıkçı ile anket çalışması yapılmıştır. Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin demografik özellikleri incelendiğinde; yaş ortalamasının 50 ± 12 yıl olduğu görülmektedir (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1. Geri-alım Programına Katılan Gemi Sahiplerinin Demografik Özelliklerinin Betimsel Analizi

N=76	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Yaş (yıl)	50,4	11,5	94	27
Eğitim seviyesi (yıl)	7,1	3	15	0

Ankete katılan balıkçıların eğitim seviyesinin 7 ± 3 yıl (%56 oranında ilkökul mezunu) olduğu görülmektedir (Şekil 4.1).



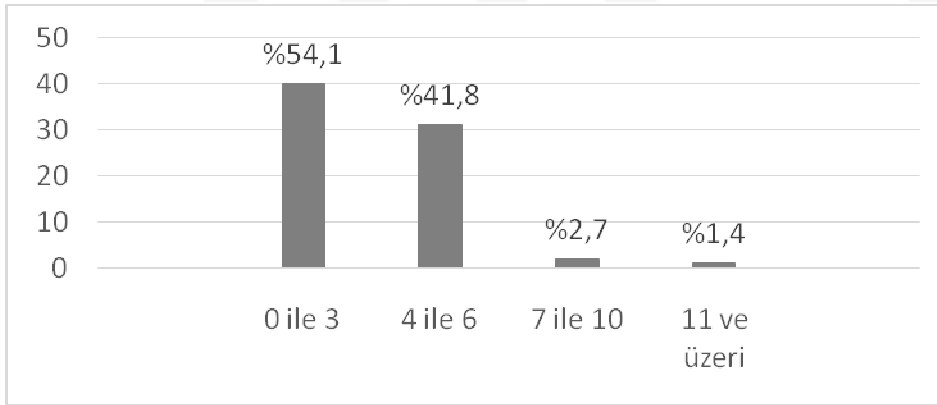
Şekil 4.1. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Eğitim Seviyesi Dağılımı

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %91'i evlidir, %88'i ev sahibidir ve %12'si sosyal güvenceye sahip değildir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Demografik Özelliklerinin Frekans Dağılımı

N=75	Frekans	Yüzde (%)
Medeni Hal		
Evli	68	90,7
Bekar	7	9,3
Barınma Durumu		
Ev sahibi	66	88
Kiracı	9	12
Sosyal Güvence		
Var	66	88
Yok	9	12

Balıkçı gemisi sahiplerine geçimini sağlamakla yükümlü olduğu kişi sayısı sorulduğunda, ortalama 4 ± 2 kişi olduğu bildirilmiştir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Geçiminden Sorumlu Olduğu Kişi Sayısı Dağılımı

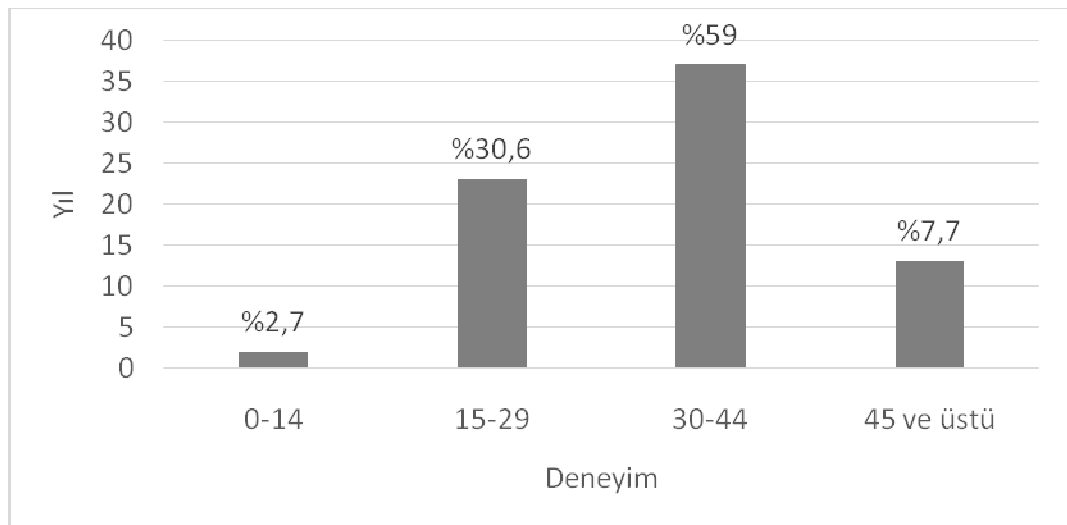
Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %91'inin asıl meslek olarak balıkçılık yaptıkları görülmüştür. Balıkçı gemisi sahiplerinin %5'inin emeklilerden oluştuğu, %3'ünün asıl işlerinin serbest meslek olduğu, %1'inin asıl mesleğinin ise devlet memurluğu olduğu bildirilmiştir (Çizelge 4.3).

Bu durum bize çalışmaya katılan balıkçıların %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.

Çizelge 4.3. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Meslek Özelliklerinin Frekans Dağılımı

N=76	Frekans	Yüzde (%)
Asıl Meslek		
Balıkçı	69	90,8
Emekli	4	5,3
Serbest	2	2,6
Devlet memuru	1	1,3
Asıl Meslek		
Balıkçılık	69	90,8
Balıkçılık dışı	7	9,2
Gelir Özeti		
Balıkçılık	60	78,9
Balıkçılık dışı	16	21,1

Ankete katılan balıkçılıkların ortalama balıkçılık tecrübesi 33 ± 12 yıldır (Çizelge 4.4, Şekil 4.3).



Şekil 4.3. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Balıkçılık Tecrübesi Dağılımı

Çizelge 4.4. Geri-alım Programına Katılan Balıkçıların Balıkçılık Tecrübelerinin Betimsel Analizi

N=76	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Balıkçılık tecrübesi (yıl)	33,1	11,7	60	3

Çalışmaya katılan balıkçılara, balıkçılığa başlama nedenleri sorulduğunda %46,7 gibi yüksek bir oranda alınan cevap, ‘baba mesleği’ olmuştur. %21 oranında balıkçılığa başlama nedeni ‘deniz tutkusu’ olarak bildirilirken, yine aynı oranla (%21) balıkçılığa başlama nedeni ‘zorunluluk’ olarak bildirilmiştir. %4 gibi küçük bir kısmı ‘ticari’ amaçlarla balıkçılığa girdiğini bildirmiş, %7’lik kısım ise balıkçılığa başlamalarında birden çok nedenin etkili olduğunu bildirmiştir. 21 m üzeri gemilere bakıldığında ise balıkçıların tamamı (%100), balıkçılığa başlama nedenlerini ‘baba mesleği’ olarak bildirmişlerdir.

Balıkçıların balıkçılıkta kalma kararları balıkçılığa başlama nedenlerine göre incelendiğinde; baba mesleği olarak başlayanların %60’ı, zorunluluktan başlayanların %94’ü balıkçılığa devam edeceğini söylediği, ticaret yapanların ise balıkçılıkta kalmayı düşünmediğini söylediği görülmektedir. Bu yorumun istatistiki açıdan geçerli olup olmadığına bakmak için Ki-Kare testi yapılmıştır. Bu durumda balıkçılıkta kalma düşünceleri ile balıkçılığa başlama nedenleri arasındaki ilişki istatistiksel olarak değerlendirildiğinde, p değeri 0,008 olarak bulunmuştur ve α 0,05 önem seviyesinde aralarında anlamlı bir ilişki vardır. Yani, Balıkçılıkta kalma düşünceleri balıkçılığa başlama nedenlerine göre farklılık göstermektedir (Çizelge 4.5).

Çizelge 4.5. Balıkçıların Balıkçılığa Başlama Nedenleri ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişkinin Analizi

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

Balıkçıların, %75'i balıkçılık yaptıkları sahadaki Su Ürünleri Kooperatiflerine ortaktır. Kooperatif ortaklarının, %52'si ortak oldukları kooperatifi başarılı bulduklarını, %16'sı kısmen başarılı bulduklarını, %32'si ise başarısız bulduklarını bildirmiştir. 21 m üzeri gemilere bakıldığında kooperatife üye olma oranı %100 ve kooperatiften memnuniyet oranı ise %67'dir.

4.2. Sosyo-ekonomik Bulgular

Geri-alım programı kapsamında geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemilerinin son yıllarında denizde çalışma sürelerine bakıldığında ortalama 168±63 gün çalıştıkları ve en aktif geminin senenin 300 gününü denizde geçirdiği görülmektedir (Çizelge 4.6).

Geri-alımı gerçekleştiren gemilerin deniz iş günü dağılımına bakıldığında; %44,7'si 91-180 gün, %33,8'i 181-270 gün, %7,7'si 8-60 gün, yine %7,7'si 271 gün ve üstü, %4,6'sı 8-60 gün ve %1'lik kısmı 1 yıl içinde 7 günden az süre denizde çalışmıştır (Şekil 4.4).

Devredilen gemilerin %83'ü 2013 yılı boyunca aktif olarak balıkçılık yaparken, %3 gemi başka kişi tarafından işletildiği için gemi sahibi çalışılan gün hakkında bilgi sahibi değildir.

Çizelge 4.6. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinin 2012 Yılı Deniz İş Günü Sürelerinin Betimsel Analizi

N=76	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Deniz iş günü sayısı	167,8	62,5	300	7

Denizde Çalışılan Gün Sayısı	Frekans	Yüzde (%)
7 gün ve altı	1	1,5
8-60 gün	3	4,6
61-90 gün	5	7,7
91-180 gün	29	44,7
181-270 gün	22	33,8
271 gün ve üstü	5	7,7

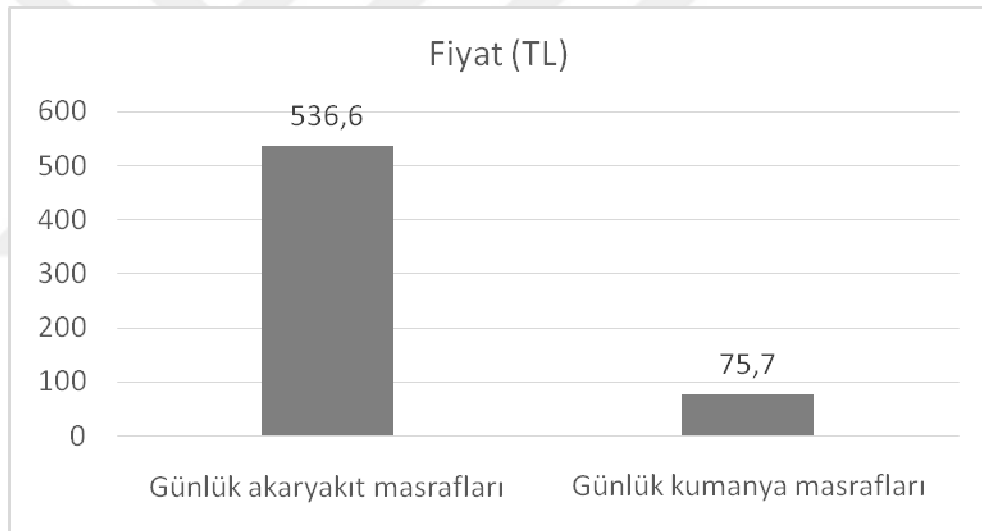
Şekil 4.4. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Deniz İş Günü Sürelerinin Dağılımı

Geri-alımı gerçekleşen balıkçı gemilerinin 2012 yılına ait masrafları incelendiğinde; günlük akaryakıt masrafları 537 ± 377 TL, aynı yıla ait günlük kumanya masrafları ise 76 ± 55 TL olarak bulunmuştur (Şekil 4.5).

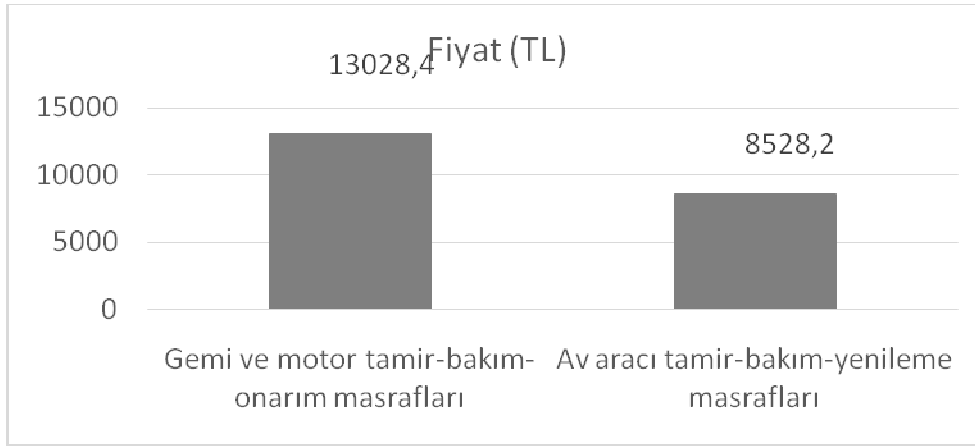
Yıllık gemi ve motor tamir-bakım-onarım masrafları 13.028 ± 1.211 TL iken yine bir yıl içinde yapılan tüm av aracı tamir-bakım-yenileme masrafları da 8.528 ± 991 TL olarak bildirilmiştir (Çizelge 4.7, Şekil 4.6).

Çizelge 4.7. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Harcamalarının Betimsel Analizi

N=75	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Günlük akaryakıt tutarı (TL)	536,6	377	1.500	25
Günlük kumanya tutarı (TL)	75,7	54,7	300	5
Yıllık gemi ve motor tamir-bakım-onarım masrafları (TL)	13.028,4	1.210,8	65.000	500
Yıllık av aracı tamir-bakım-yenileme masrafları (TL)	8.528,2	991,1	60.000	0



Şekil 4.5. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Harcamalarının Dağılımı



Şekil 4.6. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin 2012 Yılı Masraflarının Dağılımı

4.3. Balıkçı Gemisi ile İlgili Bulgular

Geri-alım programına katılan balıkçı gemileri boy grupları bazında değerlendirildiğinde; 240 adedi (%66) 12-15 m, 83 adedi (%23) 16-20 m, 31 adedi (%8,5) 21-25 m, 5 adedi (%1,4) 26-30 m ve yine 5 adedi (%1,4) 31 m ve üzeri balıkçı gemilerinden oluşmaktadır (Çizelge 4.8).

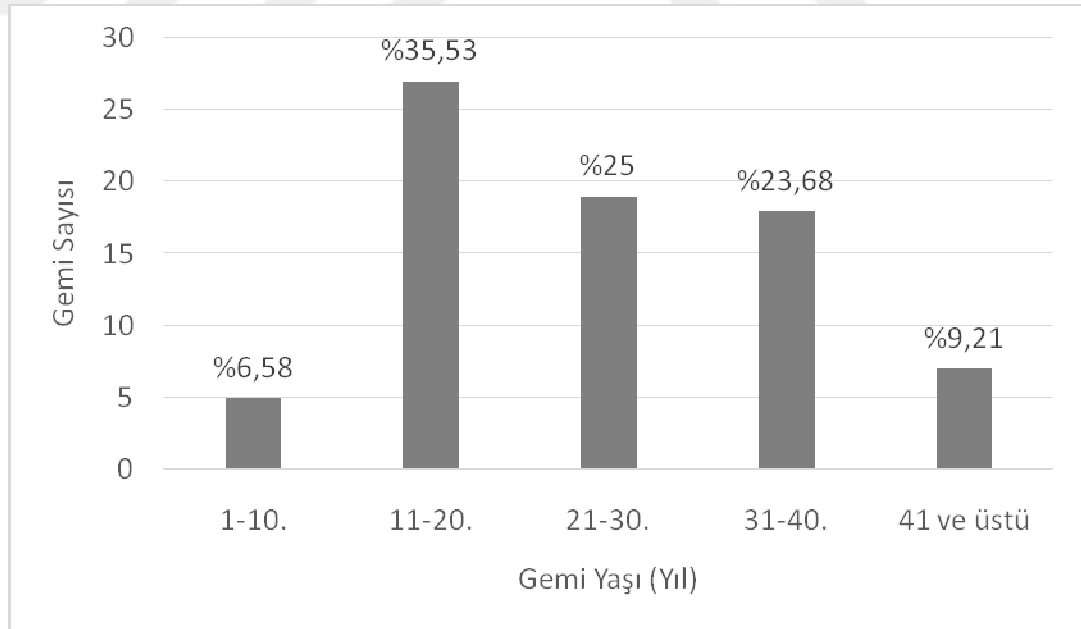
Çizelge 4.8. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Boy Grupları Bazında Adet ve Oranlarının Dağılımı

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

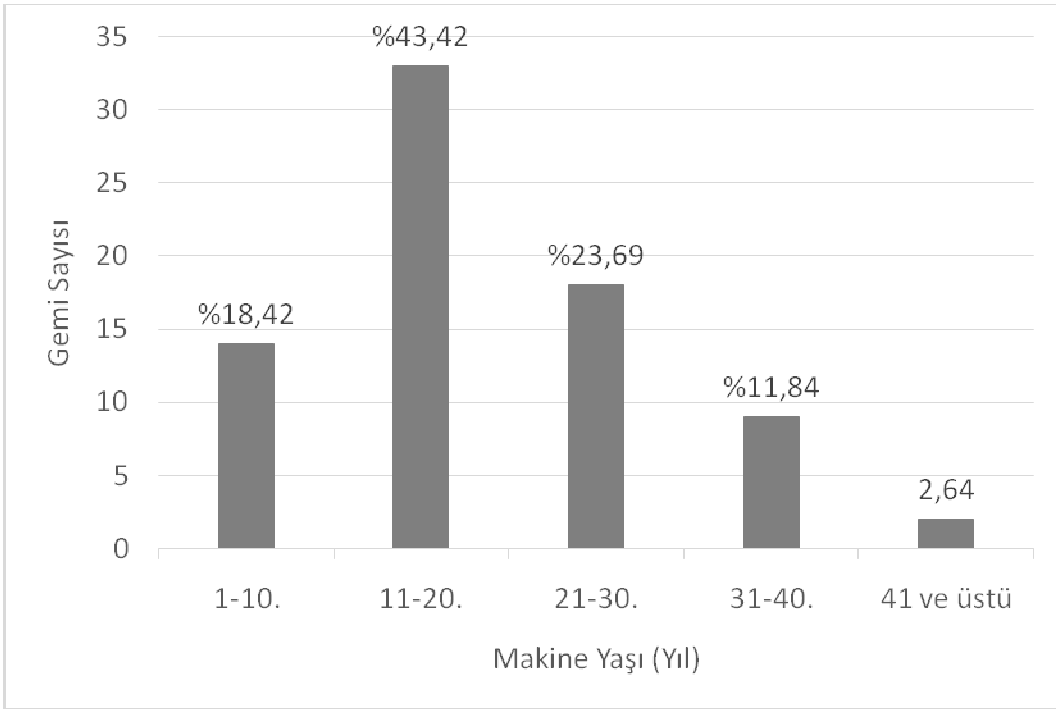
Ankete katılan balıkçı gemilerinin boyları ortalama 15 ± 3 m olarak hesaplanmıştır. Bu gemilerin kullanım süreleri 2 ile 54 yıl arasında değişmektedir. Ortalama gemi yaşı 25 ± 11 yıl iken, ana makine yaşlarını bakıldığında ortalama yaşın 19 ± 10 yıl olduğu görülmektedir. Ana makinaların ise 75 BG ile 500 BG arasında değiştiği ortalama 228 ± 112 BG olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 4.9, Şekil 4.7, Şekil 4.8).

Çizelge 4.9. Geri-alım Programından Faydalanan Gemilerin Betimsel Analizi

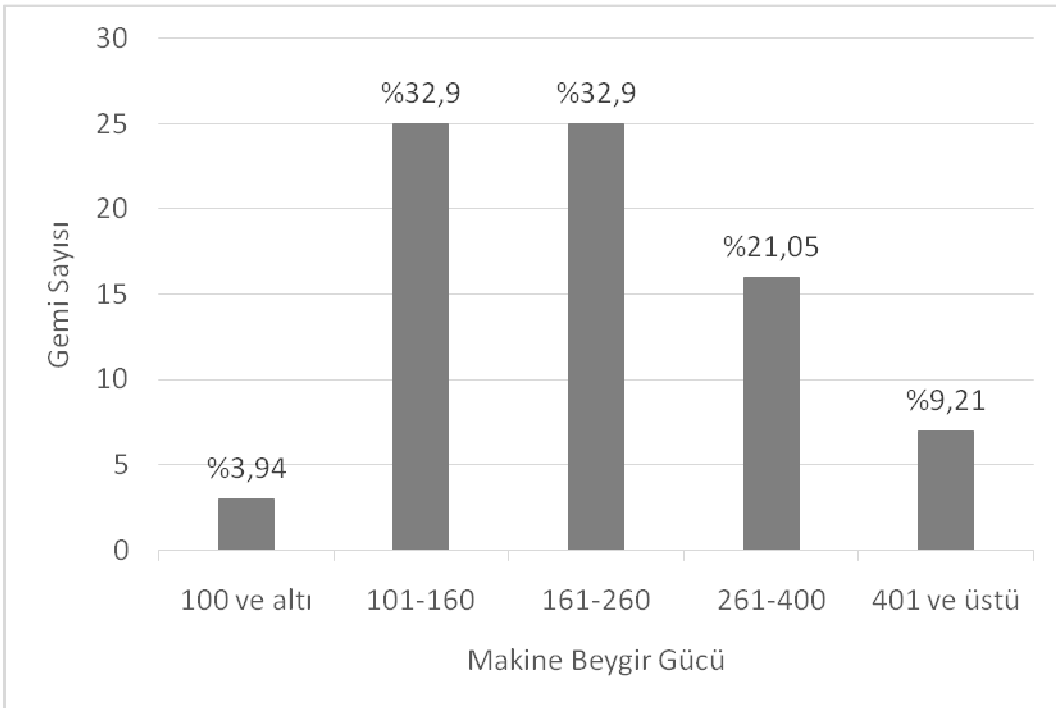
N=76	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Gemi boyu (m)	15,3	2,6	27	12
Gemi kullanım süresi (Yıl)	25,3	11,4	54	2
Ana makine kullanım süresi (Yıl)	19,4	9,8	45	2
Ana Makine beygir gücü (BG)	227,8	111,9	500	75



Şekil 4.7. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Yaş Grubu Dağılımı

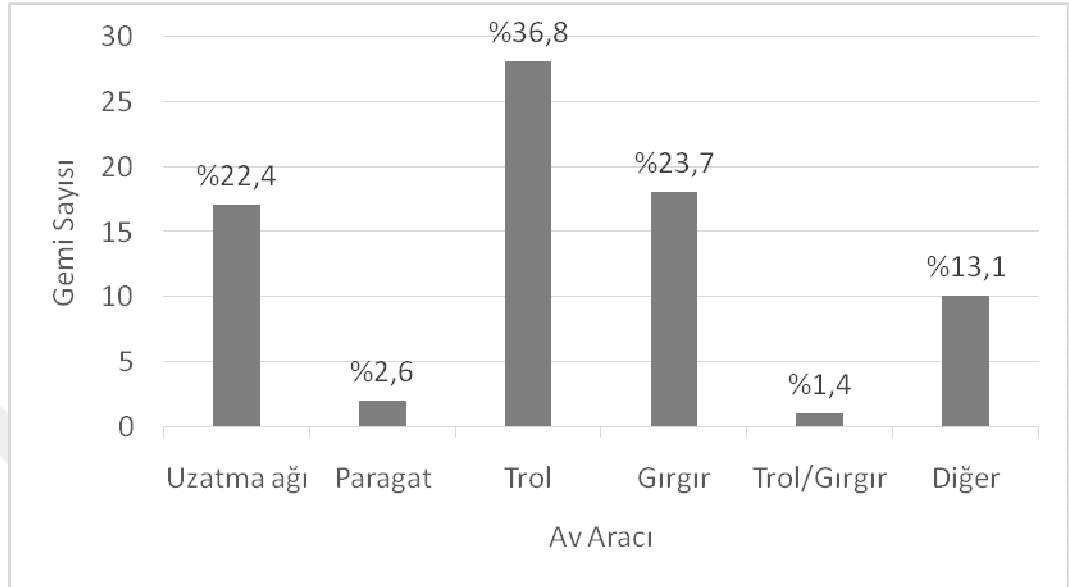


Şekil 4.8. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Ana Makine Yaş Grubu Dağılımı



Şekil 4.9. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerin Ana Makine Güç Dağılımı

Ankete katılan gemi sahiplerinin %37'si baskın av aracı olarak trol, %24'ü gırgır, %22'si uzatma ağı, %1'i trol ve gırgır birlikte kullanırken %13'ü diğer av araçlarını (Olta, zıpkın, sepet v.b.) tercih ettiğini bildirmektedir (Şekil 4.10).



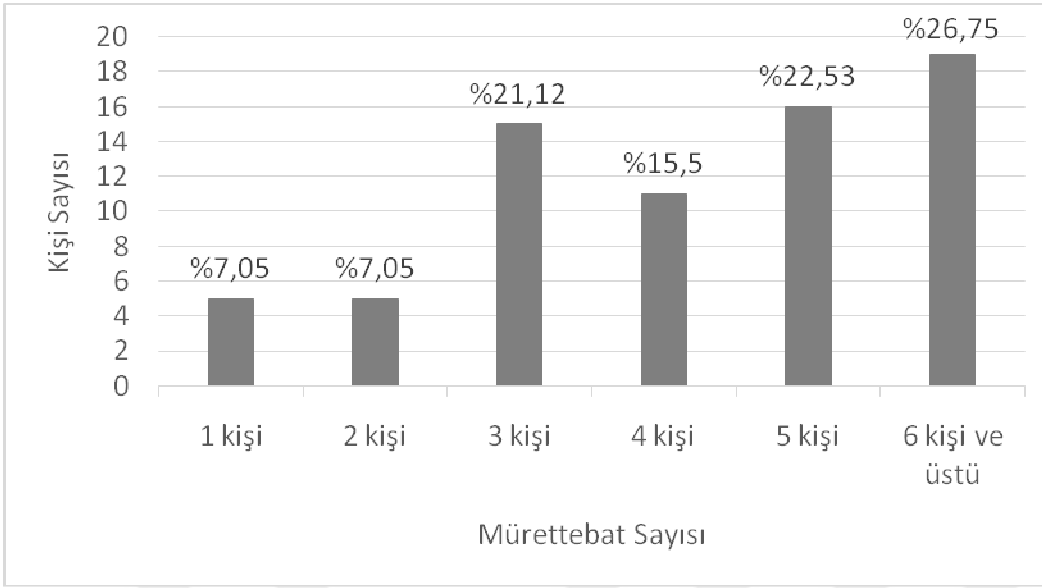
Şekil 4.10. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Baskın Olarak Kullanılan Av Aracı Dağılımı

4.4. Personel ile İlgili Bulgular

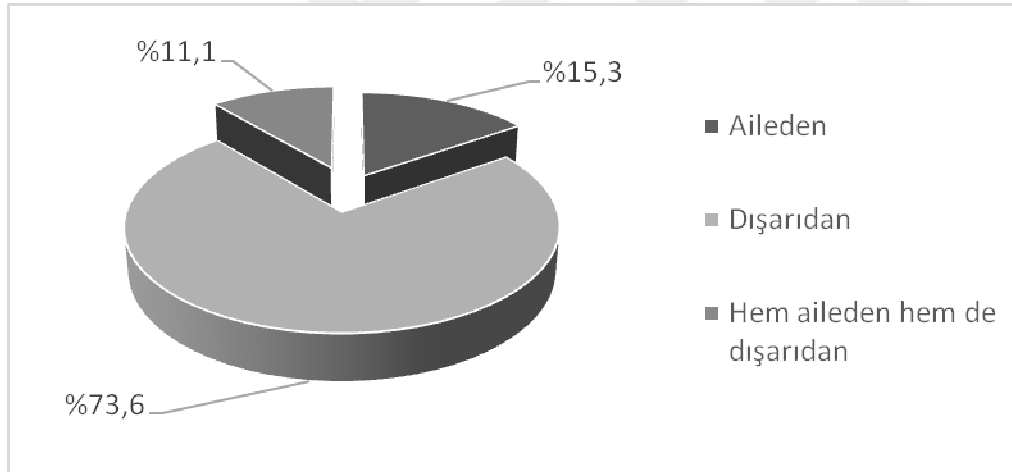
Geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemilerinden çalışmamıza katılan gemilerin %97'si sezonluk veya sürekli mürettebat çalıştırdıklarını bildirirken, gemi başı ortalama mürettebat sayısı ise 5 ± 3 adettir. Çalışan personelin %15'i aileden, %74'ü dışarıdan, %11'i ise hem aileden hem de dışarıdan temin edilen tayfalardan oluşmaktadır (Çizelge 4.10, Şekil 4.11- 4.12).

Çizelge 4.10. Geri-alım Programından Faydalanan Gemilerde Çalışan Personel Sayısının Betimsel Analizi

N=71	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Personel Sayısı (Adet)	5,2	3	12	1



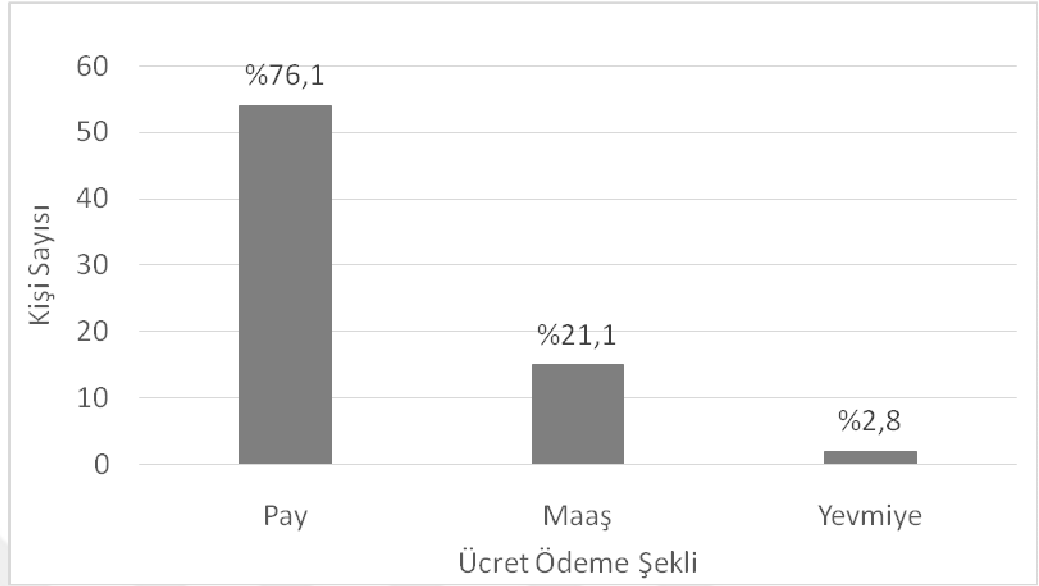
Şekil 4.11. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemilerinde Çalışan Mürettebat Sayısı Dağılımı



Şekil 4.12. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Çalışan Mürettebat Dağılımı

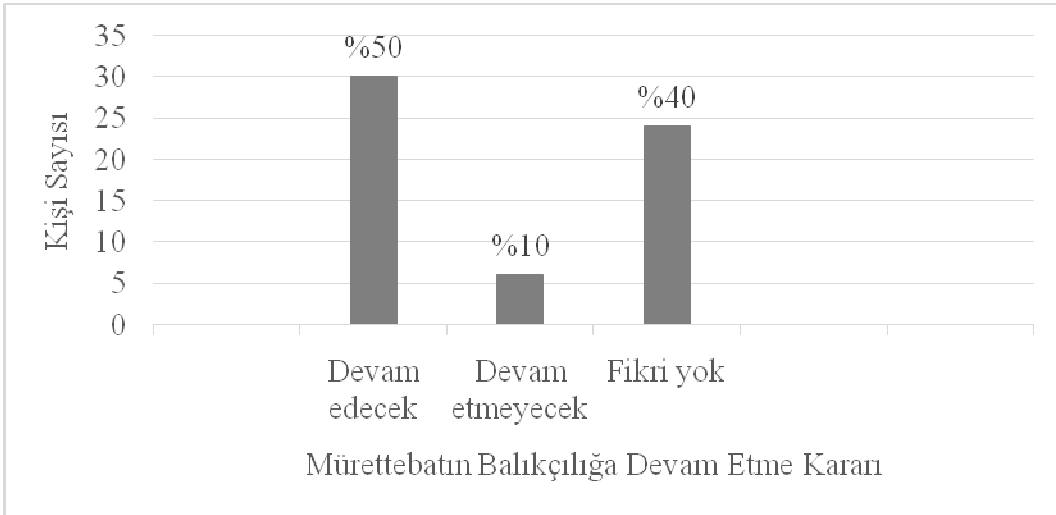
Çalışmaya katılan balıkçı gemisi sahipleri geri-alımı gerçekleştiren gemilerinde çalışan mürettebatın ödemelerini; %76 pay, %21 maaş ve %3 yevmiye usulü yapmaktadır. Personele yapılan ödeme 21 m üzeri gemi gruplarında ise %100 oranında pay usulü yapılmaktadır (Şekil 4.13).

Mürettebat çalıştıran gemilerin %86'sı geri-alım programından alacağı destekten mürettebata pay vermeyecektir. Pay alacak mürettebatın da aile bireylerinden oluştuğu ve yazılı olmasa da ortaklık olduğu görülmektedir.



Şekil 4.13. Geri-alımı Gerçekleşen Gemilerde Çalışan Personele Ücret Ödeme Şekli Dağılımı

Geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemilerinde çalışan mürettebatın yarısı (%50) geçimini balıkçılık yapmaya devam ederek kazanacağını bildirirken, %10'luk kısmı balıkçılığa devam etmeyeceğini, %40'ı ise karar vermediğini bildirmiştir. Balıkçılık yapmaya devam edecek olan %50'lik personelin %90'ı tayfa olarak, %6,7'si kendine gemi alarak balıkçılığa devam edeceğini bildirirken, %3,3'ü ise nasıl devam edeceğine karar vermediğini bildirmiştir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14. Geri-alımı Gerçekleşen Balıkçı Gemisindeki Mürettebatın Balıkçılığa Devam Etme Durumu

4.5. Geri-alım Programının Değerlendirilmesi ile İlgili Bulgular

Geri-alım programından faydalanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahiplerinden ankete katılan balıkçılara, geri-alım programına katılmalarına ve balıkçı gemilerini devlete satmalarına etki eden faktörler sorulduğunda, ≥ 21 m gemilerde tüm cevaplar üç etken üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu etkenler; %66,6 oranında ‘Balıkçılığın karsız hale gelmesi’, %16,7’şer oranlarla da ‘Mevcut geminin değiştirilmek istenmesi’ ve ‘Emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesidir’. Tüm grupların cevapları sıklık oranlarına göre aşağıda verilmiştir:

- %26,7 gibi yüksek bir oranla, balıkçı gemisinin satılmasında en çok etkisi olan neden ‘Balıkçı gemisinin karsız hale gelmesi’ olarak bildirilmiştir,
- Bunu %10,7 ile ‘Programın cazip bir fırsat olarak görülmesi’ takip etmektedir,
- ‘Emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesi’ de %10,7’lik bir balıkçı grubu tarafından programa başvuru yapma nedeni olarak bildirilmiştir,

- %9,3 ile ‘Mevcut geminin değiştirilmek istenmesi’ bildirilmiş,
- Katılımcıların %32’lik kısmı ise balıkçı gemisini devlete satarak balıkçılıktan ayrılmasında birden çok faktörün etkili olduğunu bildirmiştir,
- Diğer nedenler ise %10,9 olarak bildirilmiştir.

Katılımcılara kendi gemilerine biçtikleri değer sorulduğunda 35.000 TL ile 1.500.000 TL arasında değerler bildirilmiş, değerlerin ortalamaları 153.220 TL bulunmuştur (Çizelge 4.11). Bu da bize 12-20 m boy grubunda bulunan gemi sahiplerinin gemilerini devlete satmalarının karlı bir alışveriş olduğunu gösterirken, gemi boyu arttıkça bu alışverişin giderek karsızlaştığını göstermektedir. Bu sonucu boy gruplarına göre memnuniyet sorularına verilen cevaplar da desteklemektedir (Çizelge 4.12).

Çizelge 4.11. Geri-alım Programına Katılmaya Hak Kazanan Balıkçı Gemisi Sahiplerinin Kendi Gemilerine Biçtikleri Değerin Betimsel Analizi

N=76	Ortalama	Std. Sapma	Maks.	Min.
Gemi değeri (TL)	153.223,68	113.458,34	1.500.000	35.000

Çizelge 4.12. Boy Grupları Bazında Devletin Gemi Sahiplerine Ödediği Bedelden Duyulan Memnuniyetin Oransal Dağılımı

	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 deniz iş günü sürelerinin, balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma düzeylerine göre dağılımları incelendiğinde dağılımların yakın olduğu görülmektedir (Çizelge 4.13). Bu ortalamalar arasındaki farka ilişkin tek yönlü varyans analizi uygulanmıştır.

Balıkçıların denizde ortalama çalışma süresinin balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma düzeyine göre farkın test edilmesine ilişkin yapılan F testinde, F değeri (1,039), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ($p>0,05$). Buna göre, balıkçıların çalışma süreleri ile balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma düzeyi arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.14).

Çizelge 4.13. Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü ile Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeylerine Göre Dağılımı

Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma	N	Ortalama Deniz İş Günü	Standart Sapma
Memnun	42	174,8	65
Kısmen Memnun	8	141,3	68,8
Memnun Değil	15	162,7	50,2
Toplam	65		

Çizelge 4.14. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	8.097,7	4.048,9	1,039	0,360
Gruplar İçi	241.603,3	3.896		
Toplam	249.701			

Balıkçı gemilerine biçilen değerden memnun olma durumu ile balıkçıların asıl mesleklerinin veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması arasındaki ilişki incelendiğinde; asıl mesleği balıkçı olanların %66'sının biçilen değerden memnun olduğu, ikinci meslek olarak balıkçılık yapanların ise %83'ünün memnun olduğu görülmektedir. Bu ilişkiyi istatistiksel olarak incelemek için yapılan Ki-Kare testinde p değeri 0,574 bulunmuştur ve α 0,05 önem seviyesinde aralarında anlamlı bir ilişki olmadığı bulunmuştur. Yani balıkçıların asıl mesleklerinin veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile gemilerine biçilen değerden memnun olma düzeylerinde farklılık görülmemektedir (Çizelge 4.15).

Çizelge 4.15. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki İlişki

Meslek		Balıkçı gemisine biçilen değerden memnun olma			TOPLAM
		Memnun	Kısmen memnun	Memnun Değil	
Asıl meslek balıkçılık	Frekans	44	9	14	67
	Yüzde (%)	65,7	13,4	20,9	100,0
İkinci meslek balıkçılık	Frekans	5	0	1	6
	Yüzde (%)	83,3	0,0	16,7	100,0
TOPLAM		49	9	15	73
$\chi^2 = 1,110$		s.d = 2 , p = 0,574			

Balıkçıların eğitim düzeyleri ile balıkçı gemilerine biçilen değerden memnun olma düzeylerine göre dağılımları tek yönlü varyans analizi ile incelendiğinde dağılımların yakın olduğu görülmektedir. Aradaki farka ilişkin yapılan F testinde F değeri (1,873), %95 güven aralığında anlamlı olmadığı görülmüştür (Çizelge 4.16-4.17).

Çizelge 4.16. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri Arasındaki İlişki

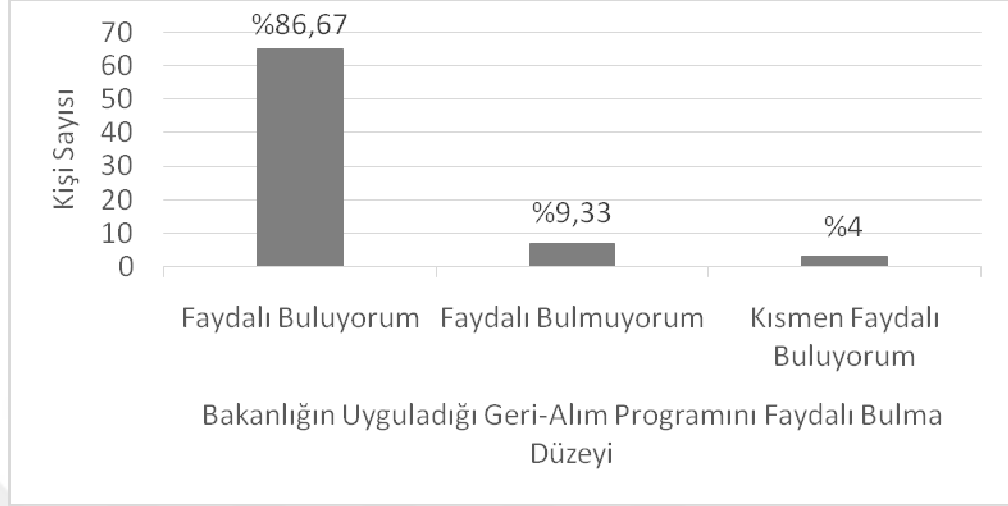
Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma	N	Ortalama Eğitim Seviyesi (Yıl)	Standart Sapma
Memnun	51	6,7	2,9
Kısmen Memnun	9	7,3	2,9
Memnun Değil	15	8,4	3,4
Toplam	65		

Çizelge 4.17. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	33,7	16,9	1,873	0,3161
Gruplar İçi	648,2	9,0		
Toplam	681,9			

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin %87'si programı faydalı bulduklarını bildirirken %4'ü kısmen faydalı olacağını düşündüklerini bildirdi. %9'luk bir grup ise programa katılım gerçekleştirdikleri halde programın faydalı olacağına inanmadıklarını bildirdiler (Şekil 4.15). Bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma ile deniz iş günü süreleri arasındaki ilişki incelendiğinde, yapılan tek yönlü varyans analizinde; ortalama deniz iş günü süreleri ile programı faydalı bulma dağılımlarının yakın olduğu görülmektedir (Çizelge 4.18). Balıkçıların bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumları ile ortalama deniz iş günü süreleri arasındaki farka ilişkin yapılan F testinde; F değeri (1,506), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ($p>0,05$). Buna göre,

balıkçıların denizde çalışma süreleri ile bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumları arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.19).



Şekil 4.15. Geri-Alımı Gerçekleşen Gemi Sahiplerinin Programı Faydalı Bulma Dağılımı

Çizelge 4.18. Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü Süresi Bazında Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeylerine Göre Dağılımı

Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma	N	Ortalama Deniz İş Günü	Standart Sapma
Faydalı	57	172,3	65,7
Faydalı Değil	7	143,9	55,3
Kısmen Faydalı	1	90	
Toplam	65		

Çizelge 4.19. Balıkçıların Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri ile Deniz İş Günleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	11.569,8	5.784,9	1,506	0,230
Gruplar İçi	238.131,2	3.840,8		
Toplam	249.701			

Balıkçıların asıl mesleklerinin veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulmaları arasındaki ilişkinin anlamlı olup olmadığını incelemek için Ki-Kare testi yapılmıştır. Asıl mesleği balıkçı olanların %95'i programı faydalı bulurken, ikinci meslekleri balıkçılık olanların %50'si programı faydalı bulmuştur. P değeri 0,002 olarak bulunmuş ve $\alpha=0,05$ önem seviyesinde aralarında anlamlı bir ilişki görülmüştür. Yani Bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumları balıkçılığı asıl meslek veya ikinci meslek olarak yapmalarına göre farklılık göstermektedir (Çizelge 4.20).

Çizelge 4.20. Balıkçıların Asıl ve İkinci Meslekleri ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulmaları Arasındaki İlişki

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

Balıkçıların eğitim düzeyleri ile bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumlarına göre dağılımları tek yönlü varyans analizi ile incelendiğinde dağılımların yakın olduğu görülmektedir. Aradaki farka ilişkin yapılan F testinde F değerinin (0,184), %95 güven aralığında anlamlı olmadığı görülmüştür ($p>0,05$). Buna göre balıkçıların eğitim düzeyleri ile bakanlığın uyguladığı programı faydalı bulma durumları arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.21-4.22).

Çizelge 4.21. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri Arasındaki İlişki

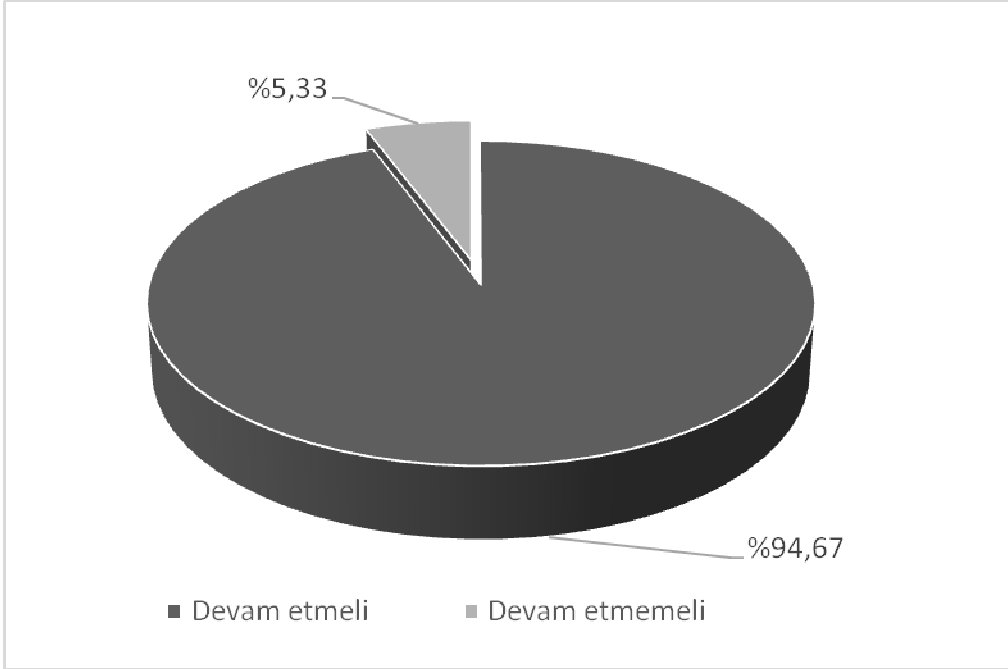
Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma	N	Ortalama Deniz İş Günü	Standart Sapma
Faydalı	65	7,1	3,2
Faydalı Değil	7	6,7	1,6
Kısmen Faydalı	3	8,0	
Toplam	75		

Çizelge 4.22. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Bakanlığın Uyguladığı Programı Faydalı Bulma Düzeyleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	3,5	1,7	0,184	0,832
Gruplar İçi	678,4	9,4		
Toplam	681,9			

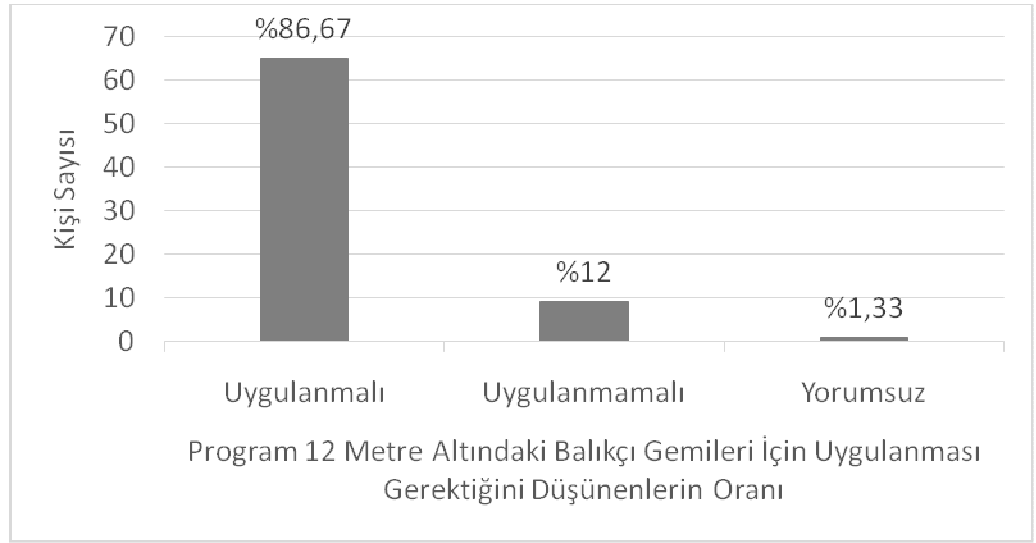
Ankete katılan balıkçılar %95 gibi yüksek bir oranda geri-alım programının devam etmesi gerektiğini düşündüklerini bildirirken, %5 oranında katılımcı programın devam etmesinin doğru olmadığını düşündüklerini bildirmiştir (Şekil

4.17). %9'luk bir grup programı faydalı bulmadığını bildirirken %5'lik bir grubun programın devam etmemesini istemesi, bize katılımcıların bir kısmının programın ilk etapta faydalı olmayacağını düşünseler de programın devam etmesi gerektiğini ve devam ettikçe başarısının artacağına inandıklarını göstermektedir.



Şekil 4.16. Geri-alımı Gerçekleşen Gemi Sahiplerinin Programın Devam Etmesini İsteme Dağılımı

Ankete katılan balıkçılara geri-alım programınının 12 m altındaki balıkçı gemileri içinde uygulanması gerekliliği sorulduğunda; %87'sinin 12 m altındaki gemilere de uygulanması gerektiğini düşündüğü, %12'sinin olumsuz görüş bildirdiği ve %1'lik bir kısmın konuya yorumsuz kaldığı görülmektedir.



Şekil 4.17. Geri-alım Programının 12 m Altındaki Gemiler İçin Uygulanması Gerektiğini Düşünenlerin Oransal Dağılımı

Yapılan tek yönlü varyans analizi ile balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri bazında, programın 12 m altı gemilere de uygulanmasına ilişkin balıkçıların görüşlerinin dağılımlarının yakın olduğu görülmektedir. Uygulanan F testi ile aradaki fark incelendiğinde ise; F değerinin (0,832), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı olmadığı ($p > 0,05$), yani balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri ile programın 12 m altı gemiler için de uygulanmasına dair görüşleri arasında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmektedir (Çizelge 4.23-4.24).

Çizelge 4.23. Balıkçı Gemilerinin Ortalama Deniz İş Günü Süreleri ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanma İstek Düzeyine Göre Dağılım

Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanma Durumu	N	Ortalama Deniz İş Günü	Standart Sapma
Uygulanmalı	55	166,8	60,8
Uygulanmamalı	9	182,2	73,8
Kısmen Uygulanmalı	1	100	
Toplam	65		

Çizelge 4.24. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	6.527,5	3.263,8	0,832	0,440
Gruplar İçi	243.173,5	3.922,2		
Toplam	249.701			

Balıkçıların asıl veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile programın 12 m altı gemiler için de uygulanması gerektiğini düşünceleri arasındaki ilişki incelendiğinde; Asıl mesleği balıkçılık olanların %85'inin, ikinci meslekleri balıkçılık olanların ise tamamının programın 12 m altı gemiler için de uygulanması gerektiğindüşündüklerini bildirdikleri görülmüştür. Ki-Kare testi ile bu cevaplar arasındaki istatistiki ilişki incelendiğinde p değeri 0,595 bulunmuştur ve α 0,05 önem seviyesinde aralarında anlamlı bir ilişki olmadığı görülmüştür. Yani bakanlığın uyguladığı programın 12 m altındaki gemiler için de uygulanması gerektiğini düşünceleri ile balıkçılığı asıl veya ikincil meslek olarak yapmaları arasında anlamlı bir farklılık görülmemektedir (Çizelge 4.25).

Çizelge 4.25. Balıkçıların Asıl veya İkinci Meslek Olarak Balıkçılık Yapmaları ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanması İsteme Durumu Arasındaki İlişki

Meslek		Bakanlığın uyguladığı programın küçük balıkçı gemileri içinde uygulanması			TOPLAM
		Evet	Hayır	Kısmen	
Asıl meslek balıkçılık	Frekans	57	9	1	67
	Yüzde (%)	85,1	13,4	1,5	100,0
İkinci meslek balıkçılık	Frekans	6	0	0	6
	Yüzde (%)	100,0	0,0	0,0	100,0
TOPLAM		63	9	1	73
$\chi^2 = 1,038$		s.d = 2			p = 0,595

Balıkçıların eğitim düzeyleri ile programın 12 m altı gemilere de uygulanması gerektiğini düşünme durumlarına göre dağılımları tek yönlü varyans analizi ile incelendiğinde dağılımların yakın olduğu görülmektedir. Aradaki farka ilişkin yapılan F testinde; F değerinin (0,333), %95 güven aralığında anlamlı olmadığı görülmüştür ($p>0,05$). Buna göre balıkçıların eğitim düzeyleri ile programın 12 m altı gemiler için de uygulanmasını isteme durumları arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.26-4.27).

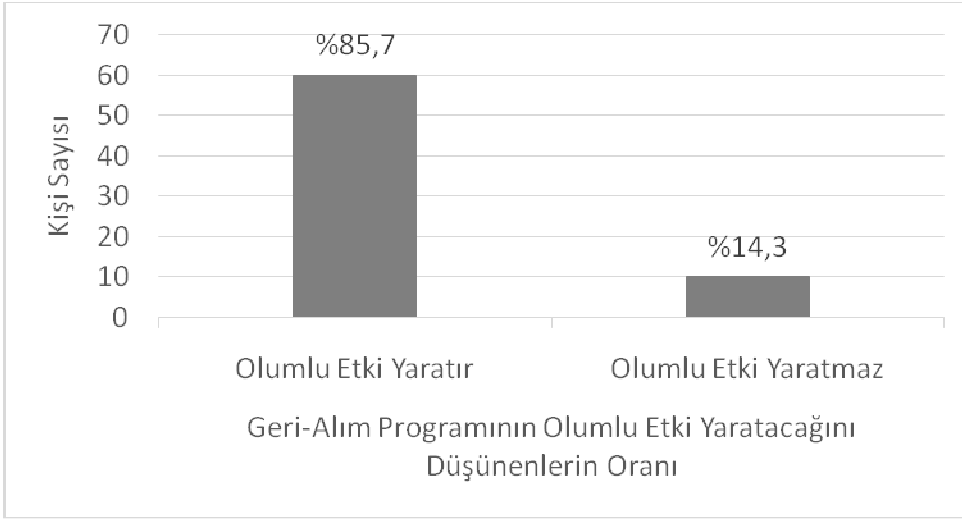
Çizelge 4.26. Balıkçıların Eğitim Düzeyleri ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanmasını İsteme Durumları Arasındaki İlişki

Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma	N	Ortalama Eğitim Düzeyi (Yıl)	Standart Sapma
Faydalı	65	7,1	3,1
Faydalı Değil	9	7,6	2,9
Kısmen Faydalı	1	5,0	
Toplam	75		

Çizelge 4.27. Balıkçıların Eğitim Düzeyleri ile Programın 12 m Altı Gemilere Uygulanmasını İsteme Durumları Arasındaki Farka İlişkin F Testi

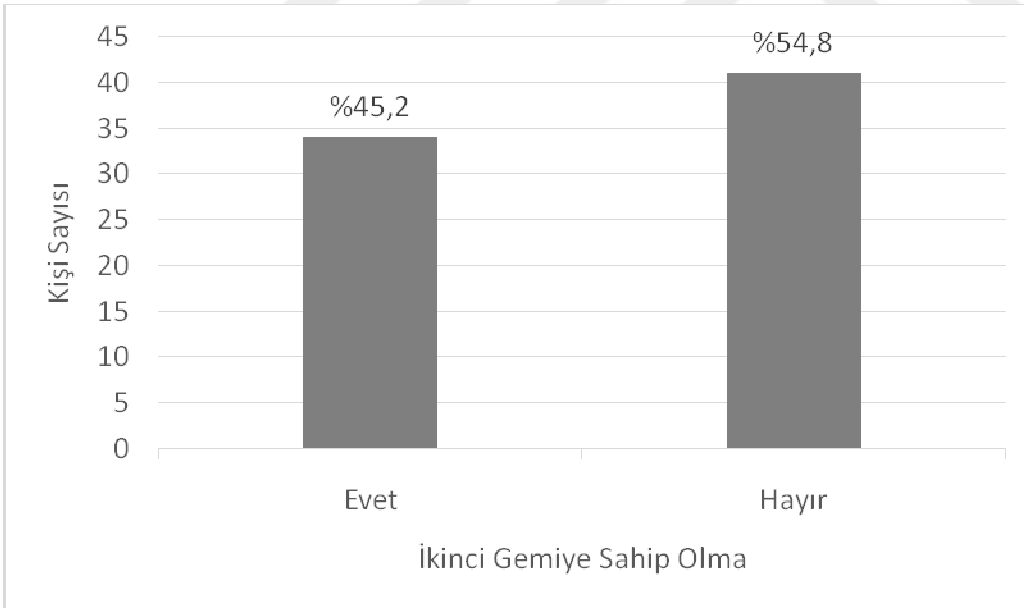
Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	6,3	3,1	0,333	0,718
Gruplar İçi	675,7	9,4		
Toplam	681,9			

Balıkçı gemilerini devreden balıkçıların %86'sı geri-alım programının olumlu etki yaratacağını, %14'ü ise herhangi bir olumlu etkisinin olmayacağını düşündüklerini bildirmiştir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18. Geri-alım Programının Olumlu Etki Yaratacağını Düşünenlerin Oransal Dağılımı

Geri-alım programı kapsamında balıkçı gemilerini devreden balıkçıların %45'inin ikinci bir gemiye sahip oldukları görülmektedir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19. Geri-alım Programı ile Devredilen Gemi Dışında İkinci Gemiye Sahip Olma Durumu Dağılımı

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 (Çizelge 4.28).

Çizelge 4.28. Balıkçılığa Devam Etme Durumunun Frekans Dağılımı

	Frekans	Yüzde (%)
Balıkçılıkta Kalma		
Evet	46	61,33
Hayır	28	37,33
Karar veremedim	1	1,34
Balıkçılığa Devam Şekli		
Gemici olarak	7	15,22
Gemi ile	39	84,78

Ankete katılan balıkçıların ortalama deniz iş günü süresi ile balıkçılıkta kalma düşünceleri arasındaki ilişkiye bakıldığında tek yönlü varyans analizinde balıkçılıkta kalmayı düşünen ve düşünmeyen balıkçıların eğilimlerinin yakın olduğu görülmektedir (Çizelge 4.29).

Balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri ile balıkçılıkta kalma düşünceleri arasındaki fark F testi ile incelenmiştir. F değeri (2,377), %95 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı değildir ($p>0,05$). Buna göre balıkçıların ortalama deniz iş günü süreleri ile balıkçılıkta kalma süreleri arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.30).

Çizelge 4.29. Balıkçıların Ortalama Deniz İş Günü Süreleri ile Balıkçılıkta Kalma Kararlarına Göre Dağılımı

Balıkçılıkta Kalma Kararları	N	Ortalama Deniz İş Günü	Standart Sapma
Balıkçılıkta Kalacak	43	165,2	64,2
Balıkçılıkta Kalmayacak	21	167,1	54,3
Karar Vermedi	1	300,0	
Toplam	65		

Çizelge 4.30. Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma Düzeyleri ile Ortalama Deniz İş Günü Süreleri Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	17.784,6	8.892,3	2,377	0,101
Gruplar İçi	231.916,4	3.740,6		
Toplam	249.701,0			

Balıkçıların asıl veya ikinci mesleklerinin balıkçılık olması ile balıkçılıkta kalma kararları arasındaki ilişki incelendiğinde; asıl mesleği balıkçılık olanların %66'sı balıkçılıkta kalmayı düşünürken, ikinci meslekleri balıkçılık olanların %67'sinin balıkçılıkta kalacağını bildirdiği görülmüştür. Ki-Kare testi ile bu cevaplar arasındaki istatistiki ilişki incelendiğinde p değeri 0,250 bulunmuştur ve α 0,05 önem seviyesinde aralarında anlamlı bir ilişki olmadığı saptanmıştır. Yani balıkçıların balıkçılıkta kalmaları ile balıkçılığı asıl veya ikincil meslek olarak yapmaları arasında anlamlı bir farklılık görülmemektedir (Çizelge 4.31).

Çizelge 4.31. Balıkçıların Asıl veya İkinci Mesleklerinin Balıkçılık Olması ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişki

Meslek		Balıkçılıkta kalma			TOPLAM
		Evet	Hayır	Karar vermedi	
Asıl meslek balıkçılık	Frekans	44	22	1	67
	Yüzde (%)	65,7	32,8	1,5	100,0
İkinci meslek balıkçılık	Frekans	2	4	0	6
	Yüzde (%)	33,3	66,7	0,0	100,0
TOPLAM		46	26	1	73
$\chi^2 = 2,773$		s.d = 2			p = 0,250

Balıkçıların eğitim düzeyleri ile balıkçılıkta kalma kararlarına göre dağılımları tek yönlü varyans analizi ile incelendiğinde dağılımların yakın olduğu görülmektedir. Aradaki farka ilişkin yapılan F testinde; F değerinin (0,859), %95 güven aralığında anlamlı olmadığı görülmüştür ($p > 0,05$). Buna göre balıkçıların eğitim düzeyleri ile balıkçılıkta kalma kararları arasında anlamlı bir ilişki yoktur (Çizelge 4.32-4.33).

Çizelge 4.32. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki İlişki

Balıkçı Gemisine Biçilen Değerden Memnun Olma	N	Ortalama	Standart Sapma
Faydalı	71	7,2	3,1
Faydalı Değil	4	5,6	1,5
Toplam	75		

Çizelge 4.33. Balıkçıların Eğitim Düzeyi ile Balıkçılıkta Kalma Kararları Arasındaki Farka İlişkin F Testi

Değişim kaynağı	Kareler Toplamı	Kareler Ortalaması	F	P
Gruplar Arası	7,9	7,9	0,859	0,357
Gruplar İçi	673,9	9,2		
Toplam	691,9			

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerine devletten aldıkları destekleme ödemesini nasıl değerlendirecekleri sorulduğunda; %44,64'ü aldıkları destek ile borçlarını kapatacağını, %26,78'i destekleme ödemesini balıkçılık yapmak için yeni bir gemi almak amacıyla kullanacağını, %17,86'sı emekli ikramiyesi gibi kabul ederek emekliye ayrılmak için kullanacağını ve %10,72'lik bir bölümü ise balıkçılık dışında başka bir iş ile uğraşmak için bir fırsat olarak değerlendirerek balıkçılıktan ayrılmak için kullanacağını bildirmiştir (Çizelge 4.34).

Çizelge 4.34. Balıkçı Gemilerini Devreden Gemi Sahiplerinin Destekleme Miktarını Kullanım Şekli Frekans Dağılımı

Destekleme Miktarı Kullanım Şekli	Frekans	Yüzde (%)
Borçları kapatmak	25	44,64
Yeni bir gemi almak	15	26,78
Emekliye ayrılmak için kullanmak	10	17,86
Balıkçılık dışında başka bir iş kurmak	6	10,72

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Balıkçılıkta geri-alım programları; filo kapasitesini azaltarak, balıkçılık gücünü düşürmek için uygulanan etkin bir yöntemdir. Curtis ve Squires (2007), geri-alım programlarının balıkçılık yönetiminde yaygın olarak kullanılmasından yola çıkarak, balıkçılık yöneticileri için geri-alım programlarının önemli bir araç olduğunu savunuyor. İlk kez 1970 yılında Kanada Somon balıkçılığında uygulandıktan 42 yıl sonra 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 m ve üzeri 364 adet balıkçı gemisi filodan çıkarılmış, 12 m üstü filo kapasitesinde %19,5 oranında bir azalma sağlanmıştır (Çizelge 5.1). 1970 yılında Kanada Somon balıkçılığında uygulanan ilk geri-alım programında 62 milyon Kanada doları harcanmış ve 361 gemi balıkçılıktan çıkartılmıştır (Frazer, 1980).

Çizelge 5.1. Birinci Kuşak Geri-alım Programı Sonucunda Filodaki Azalma

	Çıkarılan Balıkçı Gemisi	Destekleme Ödemesi (TL)	Filodaki Azalma (> 12 m)
Geri-alım Program	364 adet	62,1 milyon	% 19,5

Geri-alımı gerçekleştiren balıkçı gemisi sahiplerinin mesleklerine bakıldığında % 66’sının asıl mesleğinin balıkçılık olduğu, geri kalanının balıkçılığı geçimlerine destek sağlamak için yaptıkları görülmektedir. Programın bu iki grup arasında bir ayırım yapmaması tartışmaya açık bir konudur. Benzer şekilde, programa iki gemisinden birini veren ile sahip olduğu tek gemiyi veren balıkçıdan istenen kriterler arasında da bir fark yoktur ve bu programın zayıf yanlarından biri olarak görülebilir.

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 dahil 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 (2007)'un saptaması dikkate değer bir saptamadır ve konuya farklı açılardan bakılması gerektiğini ortaya koymaktadır. Hannesson (2007)'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 alarak balıkçılığa devam etmek istediklerini bildirmiştir. Aslında bu beklenen bir sonuçtur. Zira benzer durum başka ülkelerde de olmuştur. Örneğin; Kanada somon balıkçılığında programdan yararlananlarla yapılan anket çalışmasında geri-alım programından yararlanan balıkçıların %47'sinin başka bir gemi ile tekrar balıkçılığa başladığı bildirmiştir (Holland ve ark., 1999; Schelle ve Ben., 1984). 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, şüphesiz ki 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. Yazarlar, 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 yegane 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 da 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 değerlendirilebilir. Dolayısıyla, ilerleyen zamanlarda bir takım sosyo-ekonomik sorunlar yaşanacağı beklenebilir. Bu durum, Groves and 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 and Squires, 2007).

Geri-alım programının balıkçı gemisi sahiplerine sunduğu en büyük avantaj, karsız hale gelen balıkçı gemilerinin piyasa değerinin üzerinde geri alınmasıdır. 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 beraberinde birtakım olumsuz sonuçlara sebep olmuştur. %45 oranında balıkçının 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 etkinlik de program öncesi haline gelecektir.

Geri-alım programının sonuçları dikkate alındığında; programın birçok zayıf noktası olduğu görülmektedir. Bunlardan biri de; program kapsamında geri-alım kriterinin sadece boy ile sınırlı tutulmasıdır. Boy kriterine ilave olarak gemi yaşı, son üç-beş yılda denizde geçirilen gün sayısı ortalaması, istihdam ettiği tayfa sayısı, çalıştığı avlaklar (Deniz Koruma Alanları içinde çalışanlar için ayrı kriterler getirilebilirdi) gibi kriter 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 çıkarılabilir.

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 kullanılabilir. Bu, programın önemli eksikliklerinden biri olarak eleştiri ve tartışmaya açık bir konu olarak dikkat çekmektedir.

Geri-alım programları temel olarak; sadece gemilerin geri alındığı, sadece lisansların geri alındığı veya hem lisans hem de gemilerin birlikte geri alındığı programlar olarak üçe ayrılır. İtalya’da sadece teçhizatın satın alındığı örnekler de bulunmaktadır. Kanada da gemi, lisans ve av araçlarının satın alındığı programlar, Avustralya’da gemi ve av araçlarının alındığı programlar uygulanırken (Curtis ve Squires, 2007), Türkiye’de ise gemilerin lisansları ile birlikte satın alındığı bir program tipi tercih edilmiştir. İstisnalar dışında tüm Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de geri-alım programı, gönüllülük esas alınarak uygulanmıştır. Diğer taraftan, Kuzey Avustralya dip balıkçılığı ve Japon paragat balıkçılığında da olduğu gibi zaman zaman zorunlu, zaman zaman da yarı zorunlu programlar da söz konusu olabilmektedir (Curtis ve Squires, 2007). Bu nedenle, Türk balıkçısının ilk geri-alım programına vereceği tepkiler ve programın balıkçılığa olan etkileri dikkate alınarak benzeri düzenlemeler ilerleyen zamanlarda başlatılacak geri-alım programlarında devreye sokulabilir.

Şüphesiz, geri-alım programlarının Türkiye’de de uygulanması GTHB-BSGM’nin, son yıllarda balıkçılık yönetimi adına gerçekleştirdiği en önemli uygulamadır. Dünyada 1970’lerden bu yana uygulanan geri-alım programları Türkiye’de ilk kez uygulanırken mutlaka diğer ülkelerin deneyimleri incelenmiştir. Buna ilave olarak, bu hazırlık yapılırken konu ile ilgili bilim insanlarından görüş alınması, en azından 2012 yılında yapılan birinci programın sonuçları üzerine bir çalışma yapılarak II. (2013/4463) (Çizelge 5.2) ve III. Geri-alım programına (2014/26) başlanabilirdi (Çizelge 5.2). II. Programda 51 milyon TL harcanarak 446 adet balıkçı gemisinin alımı gerçekleştirilmiştir. Daha sonra bildirilen 10 adet hibe balıkçı gemisi ile geri alımı gerçekleşen balıkçı gemisi sayısı 456 adet olarak revize edilmiştir (Ekmekci, 2015). III. Programda 274 adet balıkçı gemisinin başvurusu onaylanmıştır. 2016 yılında da IV. Program başlatılmıştır.

Çizelge 5.2. Gemi Boyuna Göre 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

Çizelge 5.3. 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

İlk programa getirilen eleştirilerden biri de, tüm dünyada açık deniz balıkçılığı teşvik edilmeye çalışılırken, bu programın açık deniz balıkçılığı yapma potansiyeli olan 12 m ve üzeri balıkçı gemileri ile sınırlı bırakılarak 12 m altı gemilerin programa dahil edilmemesiydi. Oysa balıkçılığın stoklar üzerindeki etkisi alan ve türe göre değişiklik göstermektedir. Bazı bölgelerde veya avlamlarda, amatör balıkçılığın belli türler üzerindeki etkisi ticari balıkçılık ile yarışacak düzeylere çıkabilir (Ünal ve diğ., 2010). İkinci ve Üçüncü programlarda alt sınırın 10 m çekilmesi paydaş taleplerinin göz önünde bulundurulduğunu işaret eden bir geliştirme olarak görülebilir. Ancak her iki yaklaşım da tartışmaya açıktır.

Sonuç olarak, bu kadar büyük bütçeli bir program uygulanmadan önce balıkçılık yönetimi ile ilgili değerli çalışmalar yapmış akademisyenler, araştırmacılar ve diğer paydaşlar ile toplantı ve görüş alış-verişi yapılsaydı programın başarısına ilave katkılar sağlanabilirdi. Örneğin; Ünal ve diğ. (2011),

“Su ürünleri kooperatiflerinin temel amacı; sürdürülebilir kaynak yönetimine katkıda bulunmak ve ortaklarına sosyal, kültürel ve ekonomik fayda sağlamaktır” diyerek kooperatiflerin önemine değinmiştir. Gerçekten de kooperatiflerin balıkçılık sektöründeki yeri ve balıkçılar için ifade ettiği önem ortadadır. Bu nedenle, su ürünleri kooperatiflerinin programın içine dahil edilmemesi ve deneyimlerinden yararlanılmaması programın başarısı seviyesini düşüren bir faktördür. Nitekim çalışmaya katılan balıkçıların %75’inin balıkçılık yaptıkları sahadaki Su Ürünleri Kooperatiflerine üye olması da bunu destekler niteliktedir. Bunun yanında ikinci ve üçüncü kuşak geri-alım programlarının kendinden önce yapılan programların sonuçları ve edinilen deneyimlerin ışığında ilerlememiş olması programlar adına yapılabilecek en büyük eleştiridir. 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. Bu tezde konu edilen programın ve sonrasında devam eden geri-alım programlarının gerek planlanması gerekse de değerlendirilmesi Curtis ve Squires (2007), özellikle de Groves ve Squires (2007) gibi çalışmalar dikkate alınmadan yapılamaz. Bu çalışmalar bizlere, diğer ülkelerde uygulanan balıkçılıkta geri-alım programlarından elde edilen deneyimleri, dersleri öğretmekte ve rehberlik yapmaktadır. Bu aşamada, GTHB-BSGM’nin organize edeceği ve bu programların sonuçlarının değerlendirileceği yüksek paydaş katılımlı bir çalıştay doğru bir başlangıç olabilir.

KAYNAKLAR DİZİNİ

Bacl, 1981, Evaluation of the British Columbia March 1981 Salmon vessel buyback programme, Burlington and Associates Consulting Ltd. Consultants Report.

Breeden, R., 1996, Washington Department of Fish and Wildlife (WDFW).

Carter, C.N., 1996, Economist with Oregon Dept. of Fish and Wildlife. 12 August 1996.

Curtis, R. and Squires, D. 2007, Fisheries Buybacks, Blackwell Publishing, 267p.

DFO, 1981, Lobster Vessel Certificate Retirement Program. Department of Fisheries and Oceans, Canada.

Ekmekci, B., 2015, Türkiye’de On Metre ve Üzeri Balıkçı Gemilerinde Geri-Alım Programının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Su Ürünleri Avlama ve İşleme Teknolojisi Anabilim Dalı, 69s

Frazer, A.G., 1980, A Review of the Initial Salmon vessel Buy Back Program. Unpublished Report.

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, 1995, Esbjerg, Denmark.

Grafton, R. Q. and Nelson, H. W., 2004, The Effects of Buy-back Program in The British Columbia Salmon Fishery, University of California, San Diego.

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., 191–202pp.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Groves, T., Squires, D., 2007, Lessons from fisheries buybacks. R. Curtis and D.Squires (Ed.) 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.

Hannesson, R., 2007, Buybacks programs for fishing vessels in Norway. R. Curtis and D.Squires (Ed.) Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, 267p.

Holland, D., Gudmundsson, E. and Gates, J., 1999, Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence, Marine Policy, 23(1): 47-69pp.

Huggins, R., 1996, Dept. of Fisheries and Oceans, Maritimes, Halifax, Nova Scotia. July 23.

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.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

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.

Miran, B., 2003, Temel istatistik. Ege Üniversitesi Basımevi, ISBN 975-9308800 Bornova İzmir.

Mylchreest, R., 1993, Salmon License Retirement: Review of the 1993 Pilot Program. Draft Report to the Department of Fisheries and Oceans.

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

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.

NOAA, 1996a, 'The Fishing Capacity Reduction Initiative (FCRI); Final Program Notice and Announcement of Availability of Federal Assistance'. Federal Register; 61(168): 44300.

NOAA, 1996b, The Fishing Capacity Reduction Program (FCRP); Notice of Proposed Program and Request for Comments. Federal Register; 61(108): 28177.

ODFN, 1987, Final Summary Oregon Columbia River Gillnet Salmon Fleet Reduction Program 1983-1986 Oregon Dept. of Fish and Wildlife.

Parsons, L.S., 1993, Lobster vessel Certificate Retirement Program. Management of Marine Fisheries in Canada. Can. Bull. Fish. Aquat. Sci., 225: 173-175pp.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

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, Can. Bull. Fish. Aquat. Sci., 226: 91-121pp.

Salz, P., 1991, European Atlantic Fisheries; Structure, Economic Performance and Policy, The Hague, Agricultural Economics Research Institute, Netherlands.

Squires, D., 2010, Fisheries buybacks: areview and guidelines. Fish and Fisheries. 11: 366-387pp.

Sun, J.C.H., 2007, Effectiveness of vessel buyback programs on the offshore fishery in Taiwan. R. Curtis and D.Squires (Ed.) Fisheries Buybacks. Blackwell Publishing, 267p.

TÜİK, 2013, Türkiye İstatistik Kurumu. Su Ürünleri İstatistikleri, 2012.

UKMAFF, 1995, News Release 372/95, 24, UK Ministry of Agriculture, Fisheries and Food.

UKMAFF, 1996, The Fishing Vessel Decommissioning Scheme 1996, UK Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, explanatory leaflet.

Ünal, V., Acarlı, D., Gordo, A., 2010, Characteristics of marine recreational fishing in Çanakkale Strait (Turkey). Mediterranean Marine Science. 11(2): 315-330pp.

Ünal, V., Göncüoğlu, H. and Göktay, S., 2015, Türkiye'de Balıkçı Gemisi Geri Satın Alma Programının Değerlendirilmesi, Ege Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri, 013/SÜF/014, 46 s.

Ünal, V., Göncüoğlu, H. and Sarı, H.M., 2011, Ege Bölgesi İçsu Kooperatiflerinin Mevcut Durumu, Problemleri ve İleriye Yönelik Projeleri, Su Ürünleri Dergisi (2011), 28(2): 47-52s.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Üstündağ, E., 2010, Geçmişten Günümüze Balıkçılık Uygulamaları ve Hamsi Avcılığına Etkileri, 1. Ulusal Hamsi Çalıştayı, 67-72s.

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.

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

ÖZGEÇMİŞ

Sinan Göktay 1983 yılında İstanbul'da doğdu. 1990 yılında Abdülkadir Uztürk İlkokulunda başladığı öğrenim hayatına; 1995-1998 yılları arasında Güngör Tekiner Orta Okulu, 1998-2001 yılları arasında Bahçeşehir Atatürk Lisesi Fen-Matematik bölümü ve 2004-2010 yılları arasında Ege Üniversitesi Su Ürünleri Mühendisliği Avlama-İşleme Teknolojisi bölümü ile devam etti. Vatani görevini 2010-2011 yılları arasında Şanlıurfa Siverek Topçu Tugayında tamamladıktan sonra 2011 yılında Ege Üniveristesi Fen Bilimleri Enstitüsü Avlama Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı.