

Analysis of the Fourth Generation Buy-Back Program for Fishing Vessels in Turkey

Vahdet Ünal, Huriye Göncüoğlu-Bodur*

Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi, Bornova, İzmir, Türkiye

Correspondent: huriyegoncuoglu@gmail.com

Received: 19.05.2020

Accepted: 16.06.2020

Vahdet Ünal: Orcid 0000-0001-6157-0590, Huriye Göncüoğlu-Bodur: Orcid 0000-0001-7068-037X

How to cite this article: Ünal, V., & Göncüoğlu-Bodur, H., (2020). Analysis of the Fourth Generation Buy-Back Program for fishing vessels in Turkey. COMU J. Mar. Sci. Fish, 3(1): 38-44. DOI: 10.46384/jmsf.739631

Abstract: In this study, the results of the fourth buy-back program in Turkey which entered into force by the “Notice of Agricultural Support-Official Notice of Decommissioning of Fishing Vessels”, issued by the Directorate of Fishery and Aquaculture of the Ministry of Agriculture and Forestry, was evaluated. In the program, a total of 213 fishing vessels were taken back for a total of 22.4 million Turkish Lira. In this study, simple random sampling method was used to interview 24.4% of the fishing vessels owners. The highest number of buy-backs was in Marmara Region (39%), followed by the Aegean (12%) Region. A total of 213 fishing vessels ranging 10,00 m-12,00 m meters in length applied for the buy-back program which were all decommissioned. All of the buy-back vessels were in the small-scale category. Among those, 30% of the vessels were in use for less than 120 days/year and 46% were fishing between 120-239 days/year. Among those, 24% of the vessels were in use for more than 240 days/year. However, 13% of the owners who handed over their vessels also owned a second boat. Seventy eight percent of the fishers who participated in the program stated that they would remain in fishing even if they gave their vessels, and further indicated that they would buy a new vessel with the support they received from the program. 96% of the fishers employed a crew on-board and 51% of their crew were not family members. In addition, 46% of the crew announced that they would continue to work in the field of fishery. In conclusion; the fourth generation buy-back program had ambitious objectives such as reducing fishing effort, increasing efficiency in fishing, reducing pressure on fish stocks and supporting sustainable fishing. Current findings indicate that it is not possible to produce long-term positive effects. Therefore, all details of the results and the success of the buy-back programs should be evaluated by the authorities and future programs should be put into practice with necessary amendments.

Keywords: Fisheries Buy-Backs, Vessel Decommissioning, Reducing Fishing Effort, Reducing Fleet Capacity, Fisheries Management

Türkiye’de Dördüncü Balıkçı Gemisi Geri-Alım Programının Analizi

Özet: Bu çalışma, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan bir tebliğ ile uygulamaya geçirilen dördüncü balıkçı gemisi geri-alım programını değerlendirmektedir. Programda 22,4 milyon Türk Lira karşılığında, toplam 213 balıkçı gemisi geri alınmıştır. Çalışmanın verileri, oransal örnek hacmi dikkate alınarak gemi sahiplerinin %24,4’üyle yapılan görüşmelerden elde edilmiştir. En fazla gemi alımı; Marmara (%39), en az gemi alımı da Ege bölgesinden (%12) yapılmıştır. Programa, 10,00 m-12,00 m arası 213 balıkçı gemisi başvurmuş ve bunların geri-alımı gerçekleştirilmiştir. Devredilen gemilerin tamamı küçük ölçekli balıkçı gemisi kategorisinde yer almaktadır. Bu gemilerin %30’u, yılda 120 günden az, %46’sı ise 120-239 gün arası avcılık yapmaktadır. Yılda 240 günden fazla avcılık yaptığını bildiren balıkçıların oranı %24’tür. Balıkçı gemilerini devreden kişilerin %13’ü ikinci bir gemiye sahiptir. Programa katılan fakat gemisini verse de balıkçılıkta kalmaya devam edeceğini bildiren balıkçıların %78’si, geri-alım programından aldıkları destekleme ile yeni bir balıkçı gemisi alacağını bildirmiştir. Balıkçı gemilerinin %96’sı sezonluk veya sürekli mürettebat çalıştırmaktadır. Bu tayfaların %51’nin aile dışındaki kişilerden oluştuğu tespit edilmiştir. Bunlara ilave olarak, mürettebatın %46’sı balıkçılık sektöründe çalışmaya devam edeceğini açıklamıştır. Sonuç olarak, incelenen balıkçı gemisi geri-alım programının, balıkçı filosundan sayıca azaltma yapmak suretiyle; balıkçılıkta etkinliği arttırmak balık stokları üzerindeki baskıyı azaltmak ve sürdürülebilir balıkçılığı desteklemek gibi iddialı amaçları olduğu görülmektedir. Çalışmanın mevcut bulguları, programın amaçları doğrultusunda uzun dönemli olumlu etkiler ortaya çıkarmasının mümkün olmadığını göstermektedir. Bu nedenle, geri alım programlarının sonuç ve başarılarının detayları ile ilgili tüm değerlendirmeler otoriteler tarafından yapılmalı ve gelecekteki programlar gerekli düzeltmeler eşliğinde gerçekleştirilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık Geri-Alımları, Balıkçı Gemisi Hizmetten Alma, Avcılık Kapasitesinin Azaltılması, Filo Kapasitesinin Azaltılması, Balıkçılık Yönetimi.

Giriş

Başarılı balıkçılık yönetimi üzerine yazılanlar, balıkçılığın çökmesi ve bunun nedenlerini ortaya koyanların aksine çok daha azdır (Bartley, 2019). Balık stoklarının değişen, çoğu zaman tam olarak bilinmez, hareketli ve karmaşık yapısı dikkate alındığında, av-avcı dengesini (balık stokları-av kapasitesi), sürdürülebilirlik doğrultusunda tesis etmek, çoğu zaman başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Kıyısız ülkeler, bir yandan bu dengeyi sağlamaya bir yandan da balıkçılık yönetiminin çevresel, biyolojik ve sosyo-ekonomik boyutunu dikkate alarak sektörün ve kaynakların sürdürülebilir yönetimini gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

Geleneksel balıkçılık yönetimi tedbirlerinin, farklı yönetim yaklaşımlarının yegane amacı, balıkçılığın sürdürülebilirliğini garanti altına almaktır. Balıkçı gemisi ruhsatlarının dondurulması, bazı alanların balıkçılığa kapatılması, sezon yasakları ve ağ göz açıklığı sınırlandırmaları gibi birçok yönetim uygulamasına rağmen balık stokları aşırı avcılığa maruz kalmaktadır. Öte yandan balıkçılığın karlı olmaktan çıktığı, birçok balıkçı filusunun ekonomik performansının kötüye gittiği görülmektedir. Örneğin, Avrupa Birliği balıkçı filosu ekonomik performansı yıllardır dalgalandırıyor göstermektedir (STECF, 2015; STECF, 2016; STECF, 2017; STECF, 2018; STECF, 2019). STECF (2016), büyük ölçekli balıkçı filosu için ekonomik performans iyileşirken küçük ölçekli kıyı filolarının ekonomik performansının kötüleştiğini rapor etmektedir. STECF (2019), Avrupa Birliği büyük ölçekli balıkçı filusunun 2017 yılında iyiye gittiğini rapor etse de küçük ölçekli balıkçılık için durum biraz daha karmaşık bir tablo sergilemektedir. 2017'de AB üye ülkeleri küçük ölçekli balıkçılık filoları bir bütün olarak kârlı görünmesine rağmen, detaylı sonuçlar, beş küçük ölçekli balıkçı filusunun brüt kayıp ve dokuzunun da net zarar verdiğini ortaya koymaktadır (STECF, 2019). Günümüzde birçok ülke, aşırı balıkçılık kapasitesi ve bunun doğal sonucu olarak ortaya çıkan aşırı avcılık problemiyle başa çıkmaya çalışmaktadır. Bu anlamda farklı politikalar ve yönetim araçları uygulamaya geçirilir. Bu araçlardan biri de; balıkçılıkta geri-alım programlarıdır.

Balıkçılık kapasitesini azaltmak için tercih edilen programların; balıkçılıkta karlılığın sağlanması, balık stoklarının korunması, filoların modernizasyonu ve yeniden yapılandırılması, ekosistemin korunması gibi birçok hedefi olabileceği, daha önceki çalışmalarda detaylı bir şekilde belirtilmiştir (Holland ve diğ., 1999; Groves ve Squires, 2007; Ekmekci ve Ünal, 2019). Balıkçılıkta geri-alım programları Kanada'dan Güney Doğu Asya'ya, Avrupa Birliği (AB)'nden Avustralya'ya kadar geniş bir coğrafyada, yaklaşık

yarım asırdır tercih edilen ancak etkisi tartışılmaya devam eden programlardır (Curtis ve Squires, 2007).

Geri-alım programlarıyla filodaki gemi sayısını azaltan fakat balık stokları üzerindeki baskıyı düşürmeyi başaramayan birçok uygulama örneği vardır. Bu örneklere rağmen, balıkçı gemisi geri-alım programlarına olan ilginin devam etmesi ilginç bulunabilir. Üstelik bu türden yönetim araçlarını tercih etmenin yüksek maliyetleri vardır.

Teh ve diğ., (2017) Avustralya, Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Norveç'te balıkçılık geri-alım programlarını incelemiştir. Yazarlar, her bir geri-alım sonucunu, yönetimin ekonomik, ekolojik ve sosyal hedefleri ne ölçüde gerçekleştirdiğine göre değerlendirmiştir. Sonuçlar, geri-alımların en azından kısa vadede balıkçılık kapasitesinin azaltılması ve ekonomik karların artırılması gibi belirli program hedeflerine ulaşmada başarılı olabileceğini göstermektedir. Bununla birlikte, değerlendirilen geri-alımların hiçbiri, gizli lisansların varlığı, çaba sarfiyatı ve devam eden balıkçılık yatırımları nedeniyle büyük bir başarı değildi.

Grafton (2008), Kanada Okyanus ve Balıkçılık Dairesi'nin öncelikle gemi geri alımları ve balıkçılık ruhsatları yoluyla somon endüstrisindeki kronik aşırı kapasiteyi ele almaya çalıştığını bildirmiştir. 1970 ve 2000 yılları arasında beş büyük geri alım gerçekleşmiştir; bunların en önemlisi, gemi sayısını yarıya indiren 1998-2000 geri alımı olarak dikkat çekmektedir. Son otuz yılda yaklaşık 300 milyon dolarlık gerçek harcamalara rağmen, geri alımlar uzun vadeli faydalar sağlayamamıştır.

Balıkçılıkta geri-alım programlarının, daha dar kapsamıyla balıkçı gemilerini hizmetten çıkarma programlarının sadece belirli durumlarda yararlı bir politika aracı olduğu görülmektedir. Dünyanın çeşitli bölgelerinde durum böyleyken, Türkiye 2012 yılında çıkarılan tebliğ (Tebliğ No: 2012/51) ile balıkçı gemisi geri-alım programlarının ilkinin uygulamaya geçirerek filo küçültülmesi ve balıkçılık gücünün azaltılmasına yönelik bir girişimde bulunmuştur (GTHB, 2012; Ünal ve diğ., 2015; Göktay ve diğ., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019). Curtis ve Squires (2007), balıkçılık geri-alım programları hakkında, birçok ülkeyi kapsayan ayrıntılı bilgiler vermektedir. Türkiye'de uygulanan ilk üç geri-alım programı hakkında sınırlı sayıda çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar (Ünal ve diğ., 2015; Göktay ve diğ., 2018; Ekmekci ve Ünal, 2019; Ünal ve Göncüoğlu-Bodur, 2020), geri-alım programlarına hangi balıkçıların neden ilgi gösterdiği, bu balıkçıların sosyo-demografik ve ekonomik özellikleri, programdan memnun olup olmadıkları, filodan çıkarılacak gemilerin özellikleri gibi konulara açıklık getirmektedir.

Balıkçılık geri-alımlarının asıl amacı, aşırı balıkçılık kapasitesini ve balık kaynaklarının aşırı sömürülmesini ele almak olsa da (Squires 2010), geri-alım programlarının balıkçılık kapasitesi ve balık kaynaklarının yanı sıra, balıkçılıktan ayrılan balıkçılar ve balıkçılıkta kalmayı tercih edenler üzerinde sosyo-ekonomik bir etkisi vardır.

Bu çalışma, 3 Ekim 2016 tarihinde çıkarılan Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği (Tebliğ No: 2016/40, sayı: 29846) ile başlatılan dördüncü geri-alım programını ele almaktadır. Çalışma, kendisinden önceki programların ele aldığı konulara (teknesini programa veren balıkçıların sosyo-demografik özellikleri, programa verilen teknelerin özellikleri, programdan duyulan memnuniyet, tayfaların dikkate alınıp alınmadığı vb) açıklık getirmek suretiyle, Türkiye'deki geri-alım programlarının sonuçlarıyla ilgili bilginin büyütülmesine ve ilgili politikaların üretilmesine katkı vermeyi hedeflemektedir.

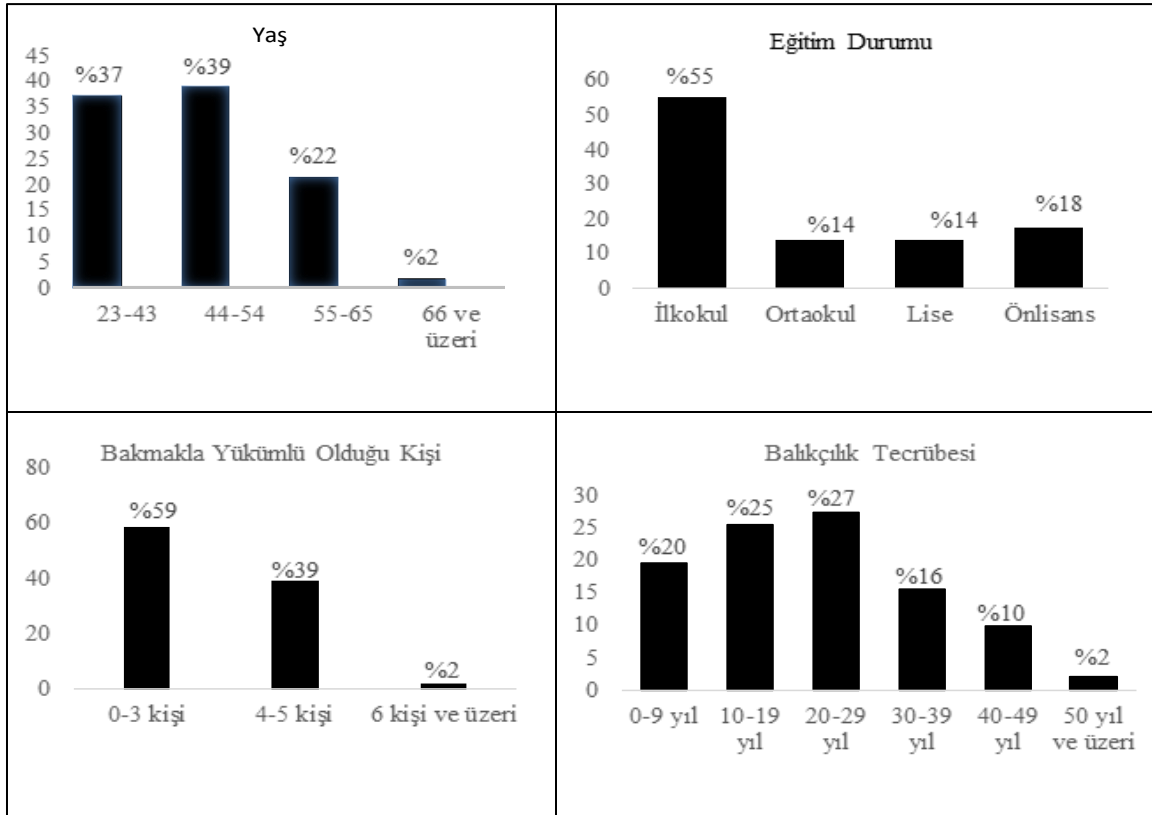
Materyal ve Yöntem

Çalışmada, ana kitleyi en iyi düzeyde temsil edecek örnek sayısının belirlenmesinde oransal yaklaşım yönteminden yararlanılmıştır (Newbold, 1995). Örnek hacmi belirlenmesinde, %90 güven aralığında ve %10 hata payı dikkate alınarak

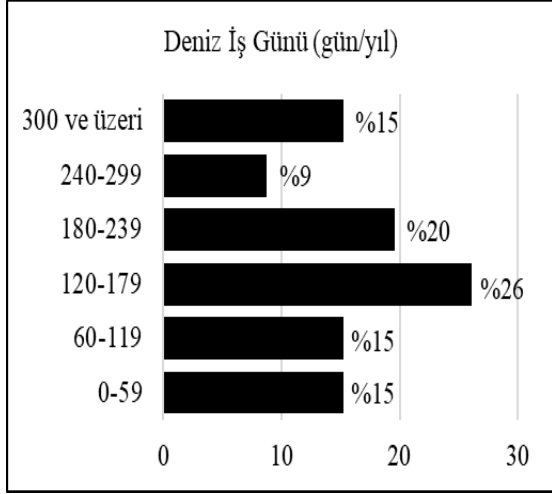
hesaplama yapılmıştır. Hesaplama sonucu, 213 gemi sahibi balıkçı arasından oransal örneklem hacmi hesaplaması sonucu 52 gemi sahibi balıkçı belirlenmiştir. Örneğe giren 52 balıkçı gemisinin ana kitleden belirlenmesinde ise basit tesadüfi örneklem (De Vaus, 1990) seçimi kullanılmıştır. Belirlenen balıkçılarla telefon anketi yapılmıştır. Programın incelenmesi amacıyla, geri-alım programından faydalanan balıkçılara 2018 yılında anket çalışması uygulanmıştır. Anket verilerinin değerlendirilmesinde betimsel analizler, frekans dağılımları, basit ortalamalar, oransal dağılımlar kullanılmıştır.

Bulgular

Ankete katılan balıkçı gemisi sahiplerinin demografik özellikleri; yaş ortalaması $46,7 \pm 11,7$ (min.24-maks.78) yıl ve eğitim seviyesi ortalama $7,9 \pm 3,8$ (min.5-maks.15) yıldır. Balıkçı gemisi sahiplerinin %89'u evli ve %72'si ev sahibidir. Herhangi bir sosyal güvenceye sahip olmayan balıkçıların oranı sadece %10'dur. Balıkçıların %55'i ilkökul mezunudur. Balıkçıların bakmakla yükümlü oldukları kişi sayısı $3,3 \pm 1,6$ 'dır. Balıkçıların ortalama balıkçılık tecrübesi $19,8 \pm 12,4$ yıldır (şekil 1). Balıkçıların %58'nin geçinmeleri için balıkçılığa ihtiyaç duymadığı, geçimleri için balıkçılık haricinde başka gelirlerinin de olduğu tespit edilmiştir.



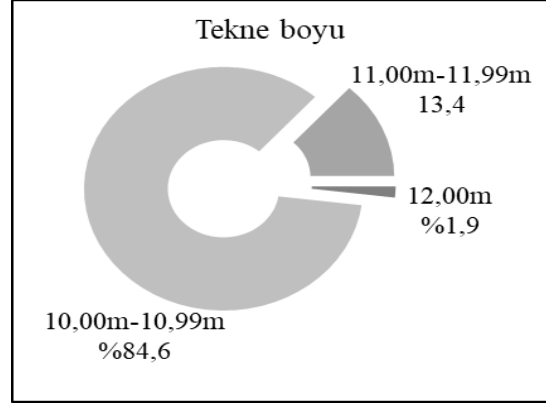
Şekil 1. Geri-alım programına katılan balıkçıların demografik özelliklerinin oransal dağılımı



Şekil 2. Geri-alımı gerçekleşen gemilerin deniz iş günlerinin oransal dağılımı

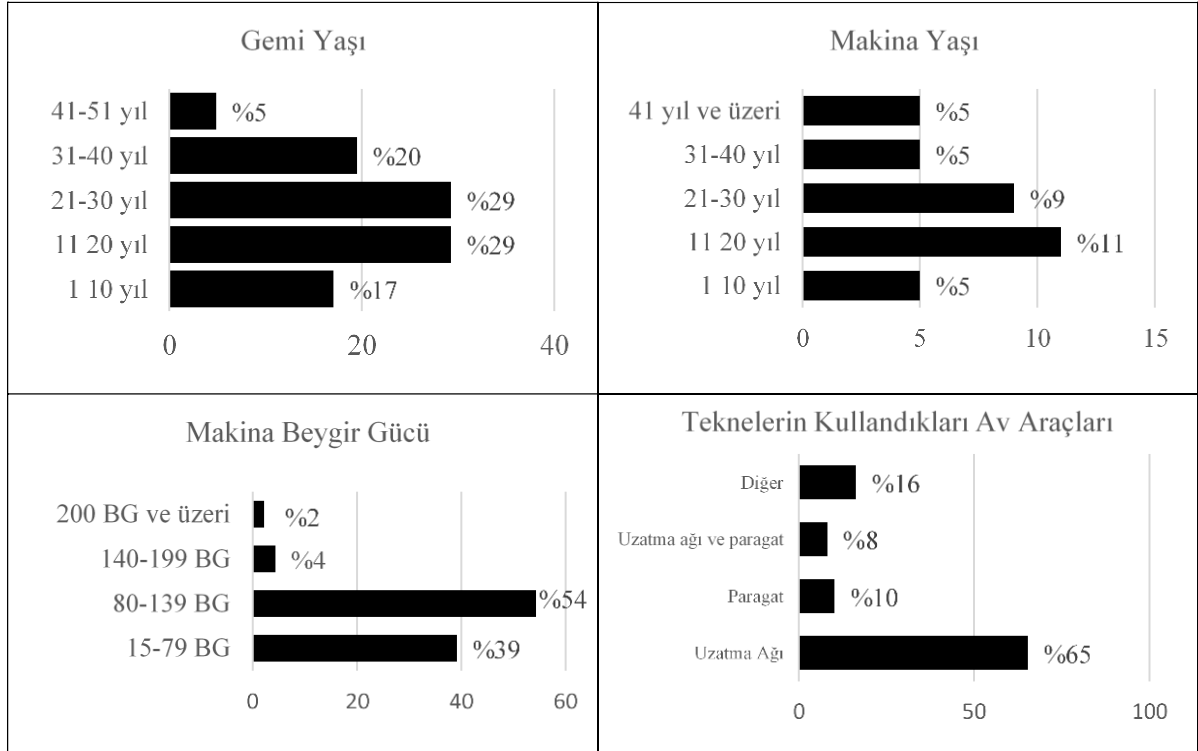
Geri-alımı gerçekleşen balıkçı gemilerinin denizde çalışma süreleri ortalama $162 \pm 94,9$ gün/yıl ve en aktif gemi için ise 310 gün/yıl olarak tespit edilmiştir. Gemilerin %26'sı 120-179 gün/yıl, %20'si 180-239 gün/yıl denizde çalışmıştır. Sadece %9'u bir yıl içinde 240-299 günden az süre denizde çalışmıştır. Geriye kalan gemiler %15'şer oranda (60-119 gün/yıl, 0-59 gün/yıl ve 300 ve üstü gün/yıl) denizde çalışmıştır (Şekil 2).

Programa 10m-12m arasındaki 213 gemi başvuru yapmıştır. En fazla gemi alımı; Marmara (%39), en az gemi alımı da Ege bölgesinden (%12) yapılmıştır. 213 gemi arasında sadece 1 tekne 12m'dir. Örneklem hacmine giren gemi boyları ortalama $10,5 \pm 0,5$ m (min.10-max.12m)'dir. Gemilerin %85'i 10,00m-10,99m arasındadır (Şekil 3).

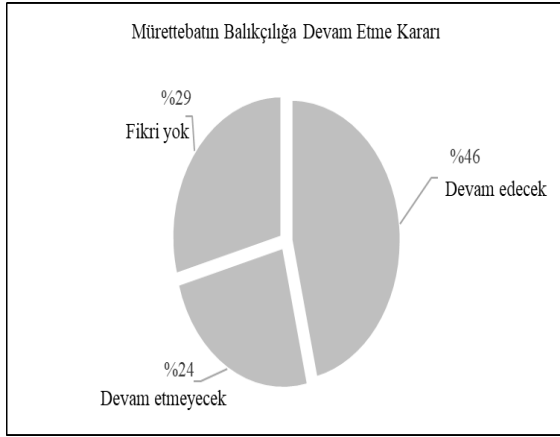


Şekil 3. Geri-alımı gerçekleşen gemilerin tekne boylarının oransal dağılımı

Gemi yaşı ortalama $22,7 \pm 11,2$ yıl iken, ana makine yaşı ortalama $29,3 \pm 23,3$ yıldır (min. 1 yıl-maks. 75 yıl). Ana makina gücü ortalama $81,8 \pm 45,2$ BG (min.15 BG-maks. 220 BG)'dir. Balıkçıların %65'i sadece uzatma ağı kullanmaktadır (Şekil 4)



Şekil 4. Geri-alımı gerçekleşen gemilerin yaşı, makina gücü ve kullandıkları av araçlarının oransal dağılımı



Şekil 5. Geri-alımı gerçekleştiren gemilerde çalışan mürettebatın oransal dağılımı

Balıkçı gemilerinin %96'sı sezonluk veya sürekli mürettebat çalıştırmaktadır. Çalışan personelin %49'u aileden ve %51'i dışarıdan temin edilen tayfalardan oluşmaktadır. Mürettebatın %46'sı balıkçılığa devam edeceğini, %29'u henüz ne yapacağına karar vermediğini ve %24'ü ise balıkçılığa devam etmeyeceğini ifade etmiştir (Şekil 5). Bu %46'lık personelin %56'sı tayfa olarak ve %44'ü kendine gemi alarak balıkçılığa devam edeceğini bildirmiştir.

Geri-alım programından faydalanmaya hak kazanan balıkçı gemisi sahiplerinin, geri-alım programına katılmalarına etki eden faktörler, üç etken üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu etkenler; a) 'Mevcut geminin değiştirilmek istenmesi' (%23,2), b) 'Programın cazip bir fırsat olarak görülmesi' (%23,2) ve c) "Borçların kapatılmak istenmesi" (%22,2)'dir.

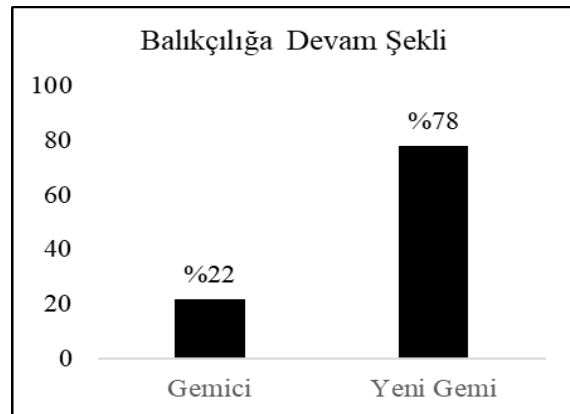
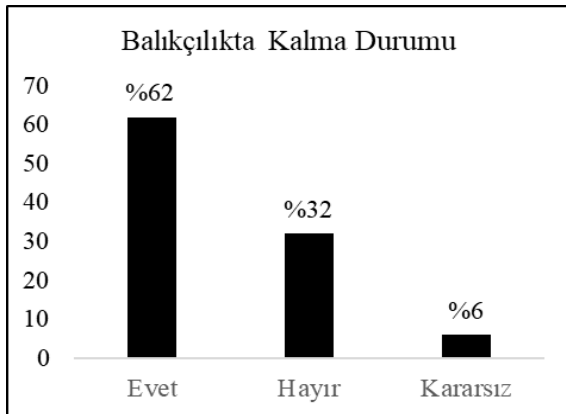
Diğer cevaplar sıklık oranlarına göre aşağıda verilmiştir:

- %13,1'i 'Birden fazla balıkçı gemisine sahip olması'
- %13,1'i 'Balıkçılığın karsız hale gelmesi,
- %3'ü ise 'Emekli olunarak balıkçılıktan ayrılmak istenmesi'

Programdan faydalanan balıkçıların, %82'si programı faydalı bulduklarını, %80'ni programın devam etmesinden memnun olduklarını ve %74'ü ise geri-alım programında teknelerine biçilen fiyattan memnun olduklarını ifade etmişlerdir (Tablo 1).

Tablo 1. Programdan yararlanan balıkçıların programdan duyulan memnuniyetin oransal dağılımı

Memnuniyet Değişkenleri	Memnun (%)	Kısmen memnun (%)	Memnun değil (%)
Tekneye biçilen değerden	74	10	16
Geri-alım programını faydalı bulma	82	16	2
Geri-alım programının devam etmesinden	80	16	4



Şekil 6. Gemisini devreden gemi sahiplerinin balıkçılıkta kalma ve devam şekillerinin oransal dağılımı.

Balıkçı gemisini geri-alım programı kapsamında devreden gemi sahiplerinin %62'si balıkçılıkta kalmaya devam edeceğini bildirmiştir. Balıkçılıkta kalmaya devam edecek olan balıkçıların, %78'si ise balıkçılığa eldeki ikinci gemi veya yeni satın alacakları bir gemi ile devam etmeyi düşünmektedir (şekil 6).

Tartışma

Türkiye balıkçılığında uygulanan dördüncü geri-alım programının, kendisinden önceki geri-alım programlarıyla benzerlik gösterdiği söylenebilir. İlk iki balıkçı gemisi geri-alım programında, daha ziyade atıl gemilerin filodan çıkarıldığı (Göktay ve diğ., 2018; Ekmekçi ve Ünal, 2019), üçüncü geri-alım programında ise gemi boylarına göre yapılan ödemeleri arttırmak suretiyle, büyük gemilerin filodan çıkarılmasına yönelik strateji izlendiği fakat bu stratejinin karşılık bulamadığı görülmektedir (Ünal ve Göncüoğlu-Bodur, 2020). Bu çalışmada incelenen dördüncü programda ise filodan çekilen gemilerin tamamının küçük ölçekli balıkçı gemisi sınıfı taşıyan gemiler olduğu görülmektedir. Ekmekçi ve diğ., (2019) ikinci programa başvuruların %80'inin 10-12 m boy aralığında gerçekleştiğini, Ünal ve Göncüoğlu-Bodur (2020) ise devredilen gemilerin %95'inin küçük ölçekli balıkçı gemisi kategorisinde yer aldığını rapor etmektedir. Mevcut çalışma ise, dördüncü programda alınan tüm gemilerin 10-12 m aralığında yer aldığını ortaya koymaktadır. Sonuç olarak, şu ana kadar uygulanan geri-alım programlarının filoyu sayıca azaltmada başarılı olduğu ancak filo kapasitesini hedeflenen ölçüde azaltmadığı görülmektedir. Dördüncü programın, kendisinden evvelki üç ayrı tebliğ ile uygulanan geri-alım programlarından herhangi bir farkının olmadığı görülmektedir. Bu programların hiçbirisi; sistemde kalan balıkçıların etkinliğini ve gelirini arttıracak, sürdürülebilir balıkçılığı katkı verecek herhangi bir ilave yönetim aracıyla desteklenmemiştir. Bu haliyle programın balık stoklarının maksimum sürdürülebilir ürün seviyesinde sömürülmesine, aşırı kapasitenin engellenmesine ve balıkçılığa devam eden balıkçıların karlı bir balıkçılık yapabilmesine katkı vermesini beklemek iyimser bir yaklaşım olur. Bu nedenle, mevcut filonun ve av miktarı istatistiklerinin bir arada çok yönlü bir değerlendirilmesinin yapılması, gizli lisansların harekete geçip yeni gemiler olarak filoya dahil olup olmadıklarının belirlenmesi ve bundan sonraki geri-alım programlarının ilave önlemler ve düzenlemelerle desteklenmesi konularında harekete geçilmelidir. Zira bu türden lisanslar aktif filo içinde görünmez. Ortada balıkçı gemisi lisansı vardır ama balıkçı gemisinin kendisi yoktur. Ancak bu durum ilgili lisansın fiziksel olarak bir tekne ile buluşmasını ve filoya katılmasını engellemez. Dolayısıyla idareciler bir yandan, geri-alım programı ile gemi alıp filodan çıkarırken, diğer yandan lisansı olan bazı şahıslar

gemi yaptırıp filoya dahil olabilir. Bu türden dinamiklerin izlenmesi ve gerekli önlemlerin alınması programın başarısı açısından kaçınılmazdır.

Türkiye balıkçılığının en önemli sorunları olarak karşımıza çıkan; aşırı avcılık, yasa dışı avcılık ve balıkçılık kapasitesinin aşırı artması gibi sorunlar, dünya ölçeğinde de birçok balıkçılık yönetiminin kronikleşmiş sorunları olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, bunlar gelinen sonuçlardır ve sonuçtan ziyade balıkçılığı bu sonuca götüren nedenleri sorgulamak gerekir. Bartley (2019), dünyanın birçok bölgesindeki balıkçılık sistemlerinin dertte olmasını, etkili balıkçılık yönetimi programlarının geliştirilmesi ve uygulanmasına yönelik başarısız çabalar ve balıkçılık ekosisteminin insan bileşeninin yeterince dikkate alınmamış olmasıyla açıklamaktadır. Bu perspektiften bakıldığında, mevcut geri-alım programının, insan bileşenini ne ölçüde dikkate aldığını, sürdürülebilir balıkçılığa ve daha etkili bir balıkçılık yönetimine nasıl ve ne ölçüde katkı verdiğini sorgulamak gerekir. Balıkçılıkta geri-alım programlarının başarısının birçok faktöre bağlı olduğu göz ardı edilmiş gibi görülmektedir. Program sayesinde, balıkçılığın kronik problemlerinden herhangi birine çözüm getirilebildi mi? Tamamı 10-12 m arasında, küçük ölçekli 213 adet balıkçı gemisinin filodan çıkarılmasının avcılık kapasitesini belli ölçüde azalttığı kabul edilse dahi, bu gibi etkilerin çok kısa bir süre içinde yok olacağı hatta av kapasitesinin düşürülmesinde zorluklar yaşanacağı görülmüştür. Örneğin, milyarlarca Avro'luk geri alım programlarının ardından, AB balıkçılık filosu kapasitesi tonaj ve motor gücü açısından ancak 1990'ların başından beri düşmeye başlamıştır. Balıkçı filosu, 2000 yılında 15 üyeli AB için 95 200 gemiden oluşurken, 2015 yılında 28 üyeli AB için yaklaşık 84 400 gemiye düştü (Eurostat, 2016). Bu bağlamda, bu programların iyi planlanması ve etkilerinin iyi hesaplanması önemlidir. Bundan sonra yapılacak çalışmaların yukarıda bahsi geçen konulara açıklık getirmesi önemli bir boşluğu dolduracaktır. 2013-2018 yılları arasında gerçekleştirilen toplam beş geri-alım programının balık stoklarına, sektörde kalan gemilerin karlılığına, tayfalara, av miktarına, filo yapısına çok yönlü etkilerini ortaya çıkarmaya yönelik çalışmalara ihtiyaç vardır. Eğer bu türden programlara devam edilecekse, bundan sonraki geri-alım programlarının, söz konusu soruları ve sorunları dikkate alacak şekilde planlanması önerilmektedir.

Kaynaklar

Bartley, D. M. (2019). From Sustainability to Catastrophe to Recovery: The Need for Using an Ecosystem Approach for Responsible Fishery Management. Pages: 567-571 in C.C. Krueger, W.W. Taylor, and S. Youn, editors. From Catastrophe to Recovery: Stories of Fishery Management Success. American Fisheries Society, Bethesda, Maryland.

- Curtis, R., & Squires, D. (2007). Fisheries Buybacks. Iowa: Blackwell Publishing. Ltd. ISBN: 13: 978-0-8138-2546-5/2007, 267 p.
- De Vaus, D. A. (1990). Surveys in Social Research. (2.basıım). London: Unwin Hyman.
- Ekmekci, B. & Ünal, V. (2019). Analysis of the second generation buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 36(3), 229-243. DOI: 10.12714/egejfas.2019.36.3.04
- Eurostat (2016). Data extracted in October 2016. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Fishery_statistics_in_detail&oldid=311673.
- Grafton, R.Q. (2008). Canadian Fisheries Governance: The good, the bad and the ugly. (Edt., N. Schneider) A breath of fresh air: the state of environmental policy in Canada. Fraser Institute, ISBN: 978-0-88975-241-2, Canada.
- Groves, T., & Squires, D. (2007). Lessons from Fisheries Buybacks. (Ed. R. Curtis and D. Squires) Fisheries Buybacks, 14–54. Iowa: Blackwell Publishing.
- GTHB (2012). Resmi gazetenin 2012 tarihli ve 28328 sayısında yayımlanmış olan “Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkararlara Yapılacak Destekleme Tebliği” (2012/51).
- Göktay, S., Göncüoğlu-Bodur, H. & Ünal, V. (2018). Analysis of the first buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 35(4), 433-445. DOI:10.12714/egejfas.2018.35.4.09
- Holland, D., Gudmundsson, E., & Gates., J. (1999). Do Fishing Vessel Buyback Programs Work: A Survey of the Evidence. *Marine Policy* 23: 47–69
- Newbold, P. (1995). *Statistics for Business and Economics*, Prentice Hall Inc., USA. Pages 1016.
- Teh, L.S.L., Hotte, N. & Sumaila, U.R. (2017). Having it all: can fisheries buybacks achieve capacity, economic, ecological, and social objectives? *Maritime Studies*, 16:1. DOI 10.1186/s40152-016-0055-z
- Squires, D. (2010). Fisheries buybacks: a review and guidelines. *Fish and Fisheries*. 11, 366-387. DOI: 10.1111/j.1467-2979.2010.00365.x
- STECF (2015). The 2015 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet. Scientific, Technical, and Economic Committee for Fisheries (STECF 15-07). Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2015, EUR 27428 EN, ISBN 978-92-79-50642-0 doi:10.2788/307845
- STECF (2016). The 2016 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet. Scientific, Technical, and Economic Committee for Fisheries (STECF 16-11). Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2016, EUR 28375 EN, ISSN 1831-9424 doi:10.2788/842673
- STECF (2017). The 2017 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet. Scientific, Technical, and Economic Committee for Fisheries (STECF 17-12). Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2017, EUR 28345 ISSN 1977-6578; 1831-9424 doi:10.2760/36154
- STECF (2018). The 2018 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet. Scientific, Technical, and Economic Committee for Fisheries (STECF 18-07). Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2018, EUR 28359 ISSN 2467-0715/1831-9424 doi:10.2760/56158S
- STECF (2019). The 2019 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet. Scientific, Technical, and Economic Committee for Fisheries (STECF 19-06). Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2019, EUR 28359 EN, ISBN 978-92-76-09517-0, doi:10.2760/911768, JRC117567.
- Ünal, V., Göncüoğlu, H. & Göktay, S. (2015). Türkiye’de Balıkçı Gemisi Geri Satın Alma Programının Değerlendirilmesi. *Ege Üni. Bilimsel Arařt. Projeleri*, 013/SÜF/014, 46 s
- Ünal, V & Göncüoğlu-Bodur, H. (2020). Analysis of the third generation buy-back program for fishing vessels in Turkey. *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 37(3), 1-1. Retrieved from <http://www.egejfas.org/tr/issue/52051/648158>