İskenderun Körfezi Balıkçı Gemilerinin Yakıt (ÖTV'siz) ve Avcılık Miktarlarının Diğer Balıkçı Gemileri İle Karşılaştırılması

Erhan ÇİLOĞLU

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi, Rize.

Geliş : 25.12.2017
Kabul : 01.03.2018

Araştırma Makalesi / Research Paper

Sorumlu Yazar: erhan.ciloglu@erdogan.edu.tr
E-Dergi ISSN: 1308 – 7517 DOI: 10.22392/egirdir.370687

Özet

Bu çalışma, Balıkçı gemilerinin 2007-2016 yılları arasındaki sayısı, özel tüketim vergisiz(ÖTV'siz) akaryakıt sarfiyatı ve karaya çıkarılan toplam avcılık miktarı ile Türkiye ve İskenderun Körfezi arasındaki karşılaştırmayı kapsamaktadır. Çalışma süresi olan 10 yıllık dönemde İskenderun Körfezi limanlarına kayıtlı toplam 7325 aktif balıkçı gemisi ile 58.328 ton yakıta karşılık 76.513,9 ton deniz ürünü avlanmıştır. 10 yıllık veri setlerinden, İskenderun Körfezi balıkçı gemilerine sağlanan yakıt sübvansiyon miktarı 74.059.000 ₺ olarak hesaplanmıştır. Türkiye genelinde, yine on yıllık zaman periyodunda limanlara kayıtlı toplam 154.124 adet balıkçı gemisi ile 4.091.497 ton deniz ürünü avlanmış ve 841.114 ton yakıt sarfedilmiştir. Çalışma dönemi boyunca balıkçı gemilerine yapılan yakıt sübvansiyon miktarı 1.320.910.856 ₺ olarak hesaplanmıştır.

Anahtar kelimeler: Balıkçılık, karaya çıkarılan balık miktarı, ötv'siz yakıt teşviki, İskenderun Körfezi.

Fuel Consumption (special consumption tax-free) and Fishery Quantity of Iskenderun-Registered Fishing Vessels and the Comparison to the All Other Fishing Vessels

Abstract

This study covers the comparison of Turkey and Iskenderun Bay with regard to the number of fishing vessels, fuel subvention with special consumption tax-free and total amount of caught sea fish between 2007 and 2016. During ten-years period of this study, a total of 7325 fishing vessel registered to İskenderun bay ports provided 76.513,9 tons of fishery yield with spending 58.328 metric tons of fuel. The amount of fuel subvention to fishing vessels in this period was calculated as 74.059.000 ₺. In the same ten years of time period in Turkey as a whole, a total of 154.124 fishing vessels registered to Turkey ports provided 4.091.497 tons of fishery production with spending 841.114 tons of fuel. The amount of fuel subvention to fishing vessels in this period was 1.320.910.856 ₺.

Keywords: Fishery, landings, fuel subvention, Iskenderun Bay.

GİRİŞ

Dünyanın %70'inden fazlasını kaplayan sularda yaşayan pek çok canlı, insanların temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla sömürülmektedir. Bu canlılar başta avcılık olmak üzere değişik yöntemlerle elde edilmektedir. Su ürünleri avlama yöntemlerinin, av sahaların durumu ve balıkçılık mesleğinin yapısı nedeniyle satın alınan en modern cihazlara ve inşa edilen büyük teknelere rağmen balıkçılığımız nicelik ve nitelik açısından istenilen düzeye gelememiştir. Biyolojik, fiziksel, kimyasal ve ekolojik açıdan farklı karaktere sahip dört farklı deniz ile çevrili olan ülkemiz, su kaynakları ve su ürünleri potansiyeli bakımından şanslı olan ülkeler arasındadır. Ancak son yıllarda su ürünleri stokları bir dizi faktörden (kirlilik, aşırı avcılık, sintine sularıyla gelen egzotik canlılar) fazlaca etkilenmeye başlamıştır (Çoker ve Akyol, 2014).

Alıntılama: Güher, H. & Demir, Y. (2018). İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin yakıt (ÖTV'siz) ve avcılık miktarlarının ülke gemileri ile karşılaştırılması. *Süleyman Demirel Üniversitesi Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi Dergisi*, 14(2), 138-147.

Süveyş Kanalı'nın açılmasından günümüze kadar geçen sürede lesepsiyen göç artan bir ivme ile devam etmekte ve bu göçü engellemek mümkün gözükmemektedir. Türkiye denizlerinde kaydı verilen Hint-Pasifik kökenli balık türlerinin güncellenen 2013 listesine göre Türkiye ihtiyofaunasına katılmış 59 Hint-Pasifik kökenli balık türü tespit edilmiştir (Ergüden vd., 2013) Gerek Akdeniz gerekse İskenderun Körfezi üzerine farklı türde çeşitli araştırmalar bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; Akdeniz'de ve İskenderun körfezinde "derin deniz trol balıkçılığı" (Demirci, 2006), popülasyon parametreleri (Çiçek vd., 2012), küçük balıkçıların kullandığı çeşitli av araçları ve genel itibariyle Akdeniz bölgesi balıkçılık sorunları üzerinedir (Şahinler vd., 2005).

Akdeniz ülkeleri ve komşu ülkeler ile kıyaslandığında balıkçı filomuz güç, sayı, teknoloji ve av araçları bakımından üst sıralarda yer almaktadır (BSGM 2017; Eurostat, 2017). Balıkçı filosunun eriştiği kapasite, kaynaklarımızda avlanabilecek balık miktarı için gerekli olandan üç kat fazladır (Anonim, 2013). Türkiye'nin Akdeniz balıkçılığında diğer bölgelerde olduğu gibi karaya çıkarılan toplam balık ve kabuklu ürün miktarlarında dalgalanmalar görülmektedir (BSGM, 2017).

Dünya su ürünleri üretiminin %72'si 20 ülke tarafından gerçekleştirilmektedir (BSGM, 2017). Artan filo kapasitesi ile aşırı sömürülen kaynakların tükenme noktasına gelmesi, balıkçılık filosunun ekonomik olarak işletilememesine ve bundan kaynaklanan zararların büyük oranlara çıkmasına neden olmuştur. Dünya Bankasınca yapılan bir çalışmada, ekonomik kayıpların yılda 50 milyar $ dolayında olduğu tahmin edilmektedir. Son otuz yıl içerisinde giderek biriken bu kayıp, 2 trilyon $ civarındadır. Ülkemizde, devlet yardımı ve teşvikini yeterince alamayan balıkçılık sektöründe oluşan kayıt dışı ekonomi balıkçılık sektörünün milli gelir içerisindeki gerçek payını gizlemektedir (Kotan, 2015).

Aşırı yakıt kullanımı hem çevresel etkileri hem de balıkçılara yakıt maliyeti nedeniyle balıkçılık sektöründe oldukça büyük masraf kaynağıdır. Düşük avlanma oranı ile artan yakıt tüketimi arasındaki korelasyon oldukça güçlü olduğundan artan yakıt tüketimi, aşırı balık avının bir göstergesi olarak kullanılabilir (Suuronen vd., 2012).

Dünyanın pek çok ülkesinde balıkçılığın geliştirilmesi amacı ile giderler içinde önemli yer tutan akaryakıt fiyatlarına çeşitli destekler uygulanmaktadır (Yılmaz, 2015). Balıkçılık yapan ülkeler tarafından balıkçılık sektörüne yapılan yakıt sübvansiyonlarının miktarı küresel olarak yılda 4,2-8,5 milyar $ olarak tahmin edilmektedir (Sumaila vd., 2008). Kuzey Avrupa'da Morina balıkçılığındaki dalgalanmalar ve avcılık miktarlarının düşmeye başlaması ile balıkçıların, banka kredilerini ödeyememeleri sorunu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, balıkçılık desteklemeleri 1933 yılında Avrupa'da ilk kez Norveç'te başlamıştır (Anonim, 2017a).

Ülkemizde 1 Ocak 2004 yılından itibaren balıkçı gemilerine özel tüketim vergisiz yakıt kullanılması imkânı tanınmıştır. Bunun yanında; yasadışı ve kayıt dışı balıkçı gemilerinin indirimli yakıttan mahrum bırakılmasına yönelik caydırıcı uygulama ise bulunmamaktadır.

Teşvikler ile yakıt maliyetinde meydana gelen düşüş, av çabasında önemli bir artışa sebep olabilmektedir. Ancak, Türkiye balıkçılığı ele alındığında, harcanan birim enerjiye karşılık avlanan ürün miktarında artış olmadığı görülmektedir (Yılmaz, 2015).

Bu çalışmada, Türkiye geneli ve İskenderun Körfezi (Adana-Hatay) balıkçılarına sağlanan teşvikler ve bunun karşısında elde edilen ürün ve kullanılan yakıt miktarları irdelenmiştir.

MATERYAL ve YÖNTEM

İskenderun Körfezi (Şekil 1.) limanlarına kayıtlı balıkçı gemileri ile Türkiye genelinde aktif balıkçılık faaliyetinde bulunan balıkçı gemilerinin; teşvik, avcılık ve kullandıkları yakıt miktarları ele alınmıştır.

2007-2016 dönemine ait, balıkçı gemileri dâhil olmak üzere tüm deniz araçlarına sağlanan özel tüketim vergisi sıfırlanmış (ÖTV'siz) yakıt ve teşvik miktarları, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nden, bu bilimsel amaçlı çalışmada kullanılmak koşuluyla temin edilmiştir (Tablo 1-3). İskenderun Körfezi aktif balıkçı gemi sayıları; Botaş, Karataş ve Iskenderun Liman Başkanlıkları ile Tarım Bakanlığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nden temin edilmiştir.

Temin edilen deniz yakıtı istatistiklerinin hacim-ağırlık dönüşüm için, D=M/V [D: Özgül kütle (kg/m^3), M: Ağırlık (kg), V: Hacim (m^3)] eşitliğinden faydalanılmıştır. Balıkçı gemilerine uygulanan Teşvik miktarı (₺) = ÖTV'siz yakıt miktarı (Litre) x ÖTV tutarı (₺) (Anonim, 2017b) şeklinde hesaplanmıştır(Tablo 3, Şekil 2). İskenderun Limanlarına kayıtlı balıkçı gemilerinin yıllık avcılık miktarı = Akdeniz balıkçılığında gemi başına düşen avcılık miktarı (ton) x İskenderun Körfezi aktif balıkçı gemi sayısı şeklinde hesaplanmıştır. Elde edilen ürünlerin maddi değerlerinin hesaplanmasında, su ürünleri istatistiklerinin üretim miktar ve değerlerine ait verilerden oranlanarak hesaplanmıştır(BSGM, 2017). Çalışma süresince, yakıt-teşvik miktarları ve Türkiye'nin tüm deniz bölgelerinden elde edilen ürün miktarları ile İskenderun Körfezi limanlarına kayıtlı balıkçı gemilerinin yıllar bazında avcılık miktarları karşılaştırılmıştır (Şekil 2, 3 ve Tablo 4).



Şekil 1. Akdeniz ve İskenderun Körfezi

BULGULAR

Çalışma dönemi boyunca, çeşitli deniz araçlarına verilen deniz yakıtı miktarları ve teşvikler Tablo 1 ve Tablo 2 de verilmektedir. Tablolarda da görüldüğü üzere, her geçen yıl sarfedilen yakıt miktarlarında ve buna paralel olarak elde edilen teşvik miktarlarında önemli artışlar meydana gelmiştir. Tüm deniz araçları içinde en fazla sarfiyat ve buna bağlı olarak en fazla teşvik, yolcu gemileri ve feribotlar'a verilmiştir. Sarfedilen yakıt ve elde edilen teşvik miktarlarında 2. sırayı balıkçı gemileri ve 3. sırayı ise tanker'ler almıştır. Dünya deniz taşımacılığı 2008 yılında 8.61 milyar ton ve toplam taşımacılık içindeki payı %79 iken, 2016 yılında 11.10 milyar ton ve toplam taşımacılık içindeki payı

%84 olarak gerçekleşmiştir(DTO, 2017). Dolayısıyla denizyolu taşımacılığının çeşitli alanlarında ÖTV'siz yakıt kullanımının da buna paralel olarak artmış olması olağandır.

Söz konusu 10 yıllık dönemde, tüm denizlerimizden avcılık yoluyla elde edilen ve İskenderun Körfezi limanlarına kayıtlı balıkçı gemilerinin avladığı deniz ürünleri miktarları Tablo 3. ve Tablo 4'te verildiği gibi gerçekleşmiştir. 2012 yılında, Stokların korunması amacıyla 2012 yılında başlatılan uygulama ile balıkçı gemilerinin sayısının azaltılması ve av baskısının düşürülmesi" uygulamasına rağmen, yakıt miktarı ve buna bağlı olarak teşvik yıldan yıla artış göstermiştir (Tablo 2) (GTHB, 2012). Ancak, yakıt sarfiyatı ve teşviklerdeki artışa rağmen avlanan ürün miktarlarında sürekli düşüş kaydedilmiştir (Tablo 4).

Tablo 1. Gemi tipine göre özel tüketim vergisi sıfırlanmış yakıt tüketimi (ton) (2007-2016).

Gemi Tipi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Toplam yakıt miktarı (Ton)
Balıkçı gemisi	81.829	79.095	86.893	88.129	89.027	91.776	78.677	75.648	79.588	90.452	841.114
Römorkor ve Servis gemisi	19.545	21.268	21.184	21.973	28.917	39.911	36.066	33.826	36.738	38.481	297.849
Ticari yat	6.966	6.207	5.341	6.442	9.974	12.058	12.856	12.506	12.991	10.114	95.455
Yolcu gemisi ve Feribot	135.369	133.995	127.366	129.230	138.087	137.343	141.568	140.938	145.791	149.152	1.378.839
Tanker	36.058	40.644	43.503	46.382	46.874	49.675	48.652	40.647	51.297	50.195	453.923
Dökme ve Kuru yük gemisi	21.854	25.072	26.361	28.596	32.523	33.971	35.788	35.295	36.433	41.511	317.404
Toplam	**301.621**	**306.282**	**310.648**	**320.751**	**345.402**	**364.734**	**353.606**	**338.860**	**362.838**	**379.904**	**3.384.584**

Tablo 2. Gemi tipine göre teşvik miktarları (₺) (2007-2016).

Gemi Tipi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Toplam teşvik miktarı (₺) (*10 yıllık*)
	Teşvik miktarları (₺)										
Balıkçı gemisi	82.908.757	87.061.742	105.367.782	128.751.622	137.043.503	155.935.009	148.310.967	142.700.286	150.181.696	182.649.492	1.320.910.856
Romorkör&Servis gemisi	19.671.717	23.407.240	25.371.005	32.122.177	44.518.922	65.261.179	68.046.881	63.827.790	69.095.973	75.294.500	486.617.384
Ticari yat	6.901.973	6.862.210	6.495.023	9.481.135	15.396.001	19.176.906	24.259.210	23.598.002	24.512.911	19.608.342	156.291.713
Yolcu gemisi Feribot	130.773.444	143.125.968	151.080.558	188.186.588	211.949.507	223.725.002	267.110.460	265.942.471	275.105.537	292.115.517	2.149.115.052
Tanker	20.656.402	24.332.019	26.681.860	32.646.437	33.351.944	41.421.601	46.383.862	40.370.079	48.619.760	49.572.014	364.035.978
Dökme yük&Kuru yük gemisi	20.097.654	23.851.494	27.477.745	35.141.718	42.049.302	49.264.903	58.426.290	55.617.990	54.966.750	64.079.956	430.973.802
Toplam	**281.009.9877**	**308.640.674**	**342.473.973**	**426.329.678**	**484.309.180**	**554.784.600**	**612.537.670**	**592.056.617**	**622.482.626**	**683.319.821**	**4.907.944.785**

Yıllar itibarı ile İskenderun Körfezi limanlarına kayıtlı balıkçı gemilerinin elde ettiği teşvik miktarları, elde edilen avcılık (üretim) ve harcanan yakıt miktarları Tablo 3. ve Şekil 2.'de verildiği gibi gerçekleşmiştir.

Tablo 3. İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin kullandığı toplam yakıt ve teşvik miktarları.

Yıl	Yakıt (Ton)	Tüm balıkçı gemileri içindeki yakıt miktarı (%)	Teşvik* (₺)	Tüm balıkçı gemileri içindeki teşvik oranı (%)
2007	6.198	7,57	5.702.000	6,88
2008	5.049	6,38	4.696.000	5,40
2009	6.074	6,99	5.649.000	5,36
2010	6.103	6,03	8.174.000	6,35
2011	6.616	7,43	8.138.000	5,96
2012	7.781	8,48	9.493.000	6,05
2013	5.394	6,86	8.199.000	5,53
2014	4.981	6,58	7.571.000	5,31
2015	4.948	6,22	7.521.000	5,01
2016	5.184	5,73	8.916.000	4,88
Toplam	**58.328**		**74.059.000**	
Ortalama		**6,93**		**5,61**

*Hesaplanan

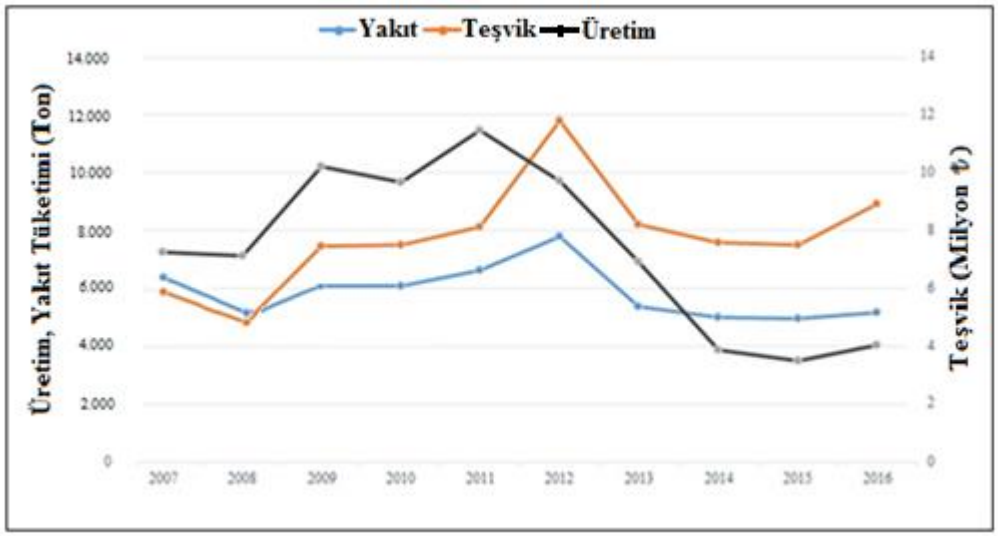
Çalışma döneminde (2007-2016) bütün deniz alanlarında balıkçılık yapan gemi sayısı ile İskenderun körfezi balıkçı gemi sayısı, toplam avcılık üretimi ve İskenderun körfezi balıkçı gemilerinin hesaplanan ortalama av miktarları Tablo 4.'te verilmektedir.

Tablo 4. Toplam avcılık üretimi (balık + diğer) ve denizdeki toplam aktif balıkçı gemi sayısı (TÜİK 2017, BSGM, 2017).

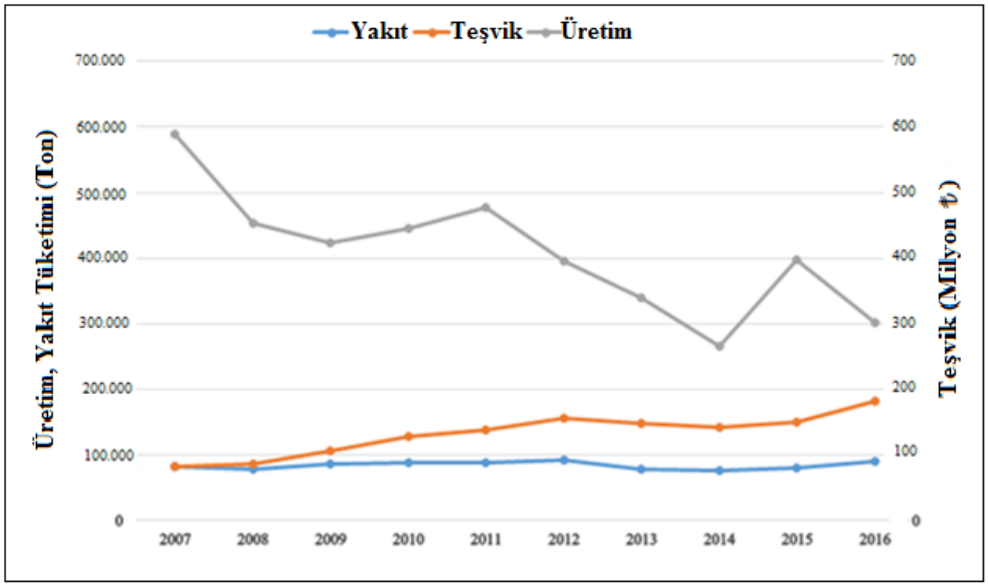
Yıl	Toplam avcılık üretimi (Ton)	Aktif balıkçı gemi sayısı	Akdeniz avcılık üretimi (Ton)	Aktif balıkçı gemi sayısı (Akdeniz)	İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin avcılık miktarı (Ton)*	İskenderun Körfezi aktif balıkçı gemi sayısı
2007	589.129	17.681	20.670	2.166	7.345,8	770
2008	453.113	17.161	20.350	2.183	7.018,0	753
2009	425.275	16.845	29.210	2.196	10.400,6	782
2010	445.680	16.650	27.700	2.152	9.588,2	745
2011	477.658	14.300	32.780	1.966	12.302,5	738
2012	396.322	14.324	27.740	1.959	10.672,6	731
2013	339.047	13.727	19.750	1.847	7.739,6	724
2014	266.078	14.595	11.080	1.860	3.590,4	704
2015	397.731	14.340	9.400	1.793	3.751,8	716
2016	301.464	14.501	11.560	1.865	4.104,4	662
Toplam	**4.091.497**	**154.124**	**210.240**	**19.987**	**76.513,9**	**7.325**

*Hesaplanan

2011 yılından itibaren artan yakıt ve teşvik miktarına rağmen üretimde devamlı düşüş kaydedilmiştir (Şekil 2, 3).



Şekil 2. İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin teşvik, sarfedilen yakıt ve toplam avcılık (Üretim) miktarları.



Şekil 3. Balıkçı gemilerinin teşvik, sarfedilen yakıt ve toplam avcılık (üretim) miktarları.

2007 - 2016 yılları arasındaki Türkiye toplam balık avcılığı için sarfedilen 841.114 ton yakıt ve 1.320.910.856 ₺ teşvike karşılık elde edilen toplam ürün 4.091.497 ton (Tablo 1, 2) olup, araştırma dönemi içinde İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin sarfettiği 58.328 ton yakıta ve 74.059.000 ₺ teşviğe karşılık 76.513,9 ton ürün avcılık yoluyla elde edilmiştir (Tablo 3). İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin yaptığı avcılıkta sarfedilen her kg yakıta karşılık 1.31 kg deniz ürünü elde edilmiştir. Tüm ülke deniz balıkçılık filosu ele alındığında ise, sarfedilen her kg yakıta karşılık 4.86 kg deniz ürünü elde edilmiştir.

Su Ürünleri istatistiklerine (BSGM, 2017) dayanılarak, avlanan her kg ürüne karşılık yapılan ürün değeri hesaplamalarında, çalışma dönemi (2007-2016) boyunca tüm Türkiye toplam deniz ürünleri avcılık üretim(4.091.497ton) değerinin 10.369.400.000 ₺ olduğu hesaplanmıştır. Bu eşitlikten yararlanılarak, İskenderun Körfezi balıkçı gemilerinin çalışma dönemi boyunca elde ettiği toplam ürün(76.513,9 ton) değerinin 193.915.145₺ olduğu belirlenmiştir.

TARTIŞMA ve SONUÇ

Araştırma dönemi süresince teşvik ve harcanan yakıt miktarlarında sürekli artış olduğu görülmektedir. On yıllık süre içinde en fazla teşviği yolcu ve feribot gemileri almıştır. İkinci sırada balıkçı gemileri ve Üçüncü sırada dökme ve kuru yük gemileri gelmektedir.

Balıkçı gemileri dikkate alındığında, yıllar itibarıyla sınırlı olan kaynaklardan daha fazla ürün elde edebilmek için daha fazla avcılık faaliyetinde bulunulmuş dolayısıyla daha fazla yakıt kullanılmıştır. Balıkçılık çabasına bağlı olarak teşvik miktarlarında da artışlar görülmüştür (Tablo 1, 2). Ancak tüm bu teşviklere rağmen, elde edilen ürün miktarında sürekli azalma kaydedilmiştir (Şekil 2, 3).

2007-2011 yılları arasında avlanan balık miktarında dalgalanmalar olmuştur. Ancak, 2011 yılından itibaren teşvike rağmen 2014 yılına kadar avlanan ürün miktarında sürekli düşüşler meydana gelmiştir. Bu yıldan itibaren ürün miktarındaki düşüşler durmuş ve artma eğilimine girmiştir. Ancak artışın hiçbir zaman 15-20 yıl önceki miktarlara ulaşamayacağı değerlendirilmektedir (Seçer vd., 2016; TUİK, 2017).

İskenderun körfezi balıkçı gemilerinin hesaplanan avcılık miktarlarına bakıldığında, tüm Türkiye deniz balıkçılığından farklı olmadığı görülmektedir. Tüm ülke balıkçı gemilerinin sarfettiği her kg yakıta karşılık avlanan ürün değeri ortalaması, İskenderun balıkçı gemilerinin avladığı ürün değeri ortalamasına kıyasla daha yüksektir. Bunun nedeni olarak Karadeniz balıkçı gemilerinin yaptığı yoğun balıkçılık ile tüm ülke balıkçılığının verim ortalamasını yükseltmiş olmasına bağlanmıştır. Norveç kıyılarında yapılan bir çalışmada, farklı deniz ürünleri için harcanan yakıt miktarları ayrı ayrı tespit edilmiş ve Turbot (*Psetta maxima*), Dover sole (*Solea solea*) ve brill (*Scophthalmus rhombus*) gibi ürünlerin avcılığında kg ürün başına 2 kg'dan az yakıt sarfedildiği, Istakoz avcılığı ele alındığında ise, 1,04 kg yakıta karşılık 1 kg Istakoz avlandığı belirlenmiştir (Schau vd., 2009).

Ülkemiz balıkçılığını göz önüne aldığımızda, sarfedilen her kg yakıta karşılık 4,86 kg deniz ürünü elde edilmiştir. Ancak elde edilen ürünün büyük çoğunluğunu pazar değeri Kuzey denizinde avlanan demersal ürünlere kıyasla çok daha düşük olan Hamsi oluşturmaktadır.

İskenderun Körfezi balıkçılığımız, Akdeniz balıkçılığımızı temsil ettiği düşünülürse, sarfedilen her kg yakıta karşılık 1,31 kg ürün elde edilmiştir. Bu değer, Kuzey denizinde yapılan çalışma bulguları ile yakınlık göstermektedir.

Ülkemiz balıkçılığında, teşvik ve yakıt miktarının artması avcılık üretiminde artış getirmemiş, üretim miktarı sürekli olarak düşüş göstermiştir. Baltık denizinde yapılan bir çalışmada, balıkçılıkta kullanılan yakıtın vergiden muaf tutulmasının etkin balıkçılık yapılmasına katkı sağlamadığı sonucuna varılmıştır (Ziegler ve Hornborg, 2014).

Stokların korunması amacıyla 2012 yılında başlatılan uygulama ile balıkçı gemilerinin sayısının azaltılması ve av baskısının düşürülmesi yoluna gidilmiştir. Bu kapsamda 2007 yılında 21.762 adet olan balıkçı gemi sayısı 2016 yılında 18.494'e düşmüştür (Göktay vd., 2015). AB ülkelerinde de benzer şekilde av filolarında azaltma yoluna gidilmiştir. AB ülkeleri toplamı itibariyle, 2000 yılında 18.131 olan 12 m. üzeri balıkçı gemisi sayısı 2015 yılında 12.632 seviyesine inmiştir (BSGM, 2017; Eurostat, 2017). Yakıt sübvansiyonlarının beklenen amaca ulaşması için Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın başlattığı balıkçı gemilerinin balıkçılıktan çekilmesi uygulamasına devam edilmeli ve açık deniz balıkçılığı teşvik edilerek stoklardan daha rasyonel faydalanılması önerilmektedir. Böyle bir strateji uygulandığında, deniz ürünlerimiz üzerindeki aşırı av baskısı önlenebilir ve avcılık miktarındaki keskin dalgalanmaların önüne geçilebilir.

Elde edilen sonuçlardan da görüldüğü üzere, yakıt desteğinin avcılık üretimini artırmadığı anlaşılmaktadır. Avlanılabilir balık stoklarının sınırlı olduğu bilinmekte ve bu nedenle deniz ürünleri avcılık miktarı arttırılamamaktadır.

Denizde faaliyet gösteren balıkçı gemisinin (Gırgır, Trol) balıkçılık faaliyetinde bulunabilmesi hayli masraflıdır. Bu masrafların en büyük bölümünü yakıt oluşturmaktadır. Personel ücretleri, sosyal güvenlik giderleri, balıkçı gemisi bakım-tutum(yedek parça, gemi bakımı vb.) av araç gereçleri vs. buna ilave edildiği zaman hayli yüksek meblağlar ortaya çıkmaktadır (Korkmaz ve Çoşkun, 2016). Ancak, balıkçılarımızı ve balıkçılığımızı desteklemek için yakıt teşviklerini sürdürmek gerekmektedir. Hali hazırda, 32.631 bin kişinin (TÜİK, 2017) balıkçılıkla hayatını kazandığı ve bu sayıya aile bireyleri de eklendiğinde 100 bin insan sayısına ulaşılabileceği aşikârdır. Buna ek olarak avlanan deniz ürünlerinin pazarlanması, nakliyesi vb. sektörlerde çalışanlar da ilave edildiğinde yaklaşık 150 bin insanımızın geçimini balıkçılık ile sağladığı söylenebilir. Üstelik halkın deniz mahsulü ihtiyacının daha ucuz fiyatla giderilmesi de yapılan teşvikler için ayrı bir sebep teşkil etmektedir.

KAYNAKLAR

Anonim, (2013). Kalkınma Bakanlığı 1. Kalkınma Planı 2014-2018 Su Ürünleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu 023(s. xiv).

Anonim, (2017a). Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Sirküleri Tarih/No: 31.03.2017/262, Sayı:2785, P: 4-6, İstanbul.

Anonim, (2017b). Gelir İdaresi Başkanlığı, http://www.gib.gov.tr/yardim-ve-kaynaklar/yararli-ilgiler/ozel-tuketim-vergisi-tutarlari-ve oranlari.

BSGM. (2017). https://www.tarim.gov.tr/sgb/Belgeler/SagMenuVeriler/BSGM.pdf

Çiçek, E., Avşar, D. & Birecikligil, S. (2012). Karataş Kıyıları (İskenderun Körfezi) İçin *Pagellus erythrinus* (Linnaeus,1758) popülasyonuna ait, yaş, büyüme ve ölüm parametreleri. *Nevşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitü Dergisi* 1, 58-67.

Çoker, T. & Akyol, O. (2014). An overview on the fish diversity in the coasts of Turkish Republic of Northern Cyprus (Mediterranean), *Ege J Fish Aqua Sc*i 31(2), 113-118. doi: 10.12714/egejfas.2014.31.2.08.

Demirci, A. (2006). Kuzey Doğu Akdeniz Derin Deniz Trol Balıkçılığı Üzerine Bir Araştırma, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, *Doktora Tezi*, 157 s.

DTO(2017).http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf

Ergüden, D., Filiz, H. & Turan, C. (2013). XVI Su Altı Bilim Toplantısı SBT'2013, Mustafa Kemal Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, İskenderun, 34-38 s.

Eurostat(2017)http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mt_am_csvi&lang=en

Göktay, S., Göncüoğlu, H. & Ünal, V. (2015). Türkiye'de Birinci Kuşak Balıkçı Gemileri Geri-Alım Programının Değerlendirilmesi,18. Su Ürünleri Ulusal Sempozyumu, 1-4 Eylül, İzmir.

GTHB (2012). Resmi Gazete'nin 19 Haziran 2012 tarihli ve 28328 sayılı ''Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği (2012/51).

Korkmaz, A.Ş. & Çoşkun, T. (2016). Endüstriyel Balıkçı Teknelerinin Sosyo-Ekonomik Göstergeleri: Sinop İli Örneği, *Journal of Aquaculture Engineering and Fisheries Research*, 2(4), 208-216 doi:10.3153/JAEFR16023.

Kotan, Ö. (2015). Avrupa Birliği'nde Küçük Ölçekli Balıkçılığın Sosyo-Ekonomik Durumu, Yönetimi ve Türkiye İle Karşılaştırılması, A.B. Uzmanlık Tezi, S. 71. Ankara.

Schau, E.M., Ellingsen, H., Endal, A. & Aanondsen, S.A. (2009). Energy consumption in the Norwegian fisheries, *Journal of Cleaner Production*, 17, 325-334.

Sumaila, U. R., Teh, L., Watson, R., Tyedmers, P. & Pauly, D. (2008). Fuel price increase, subsidies, overcapacity, and resource sustainability, *ICES Journal of Marine Science*, 65, 832–840.

Suuronen, P., Chopin, F., Glass, C., Løkkeborg, S., Matsushita, Y., Queirolo, D. & Rihan, D. (2012). Low impact and fuel efficient fishing-Looking beyond the horizon, *Fisheries Research*, 119(12), 135-146.

Seçer, S., Korkmaz, A.Ş., Dinçer, C., Atar, H.H., Seçer, F.S. & Keskin, E. (2016). Türkiye'de SürdürülebilirSuÜrünleriAvcılığı.http://www.zmo.org.tr/resimler/ekler/f452c63f81d0105_ek.pdf

Şahinler, S., Can, M.F., Görgülü, Ö. & İğne, K.D. (2005). Samandağ İlçesinde (Hatay) Balıkçılığın Genel Durumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri Üzerine Bir Araştırma, *Science and J. of Fırat Univ.* 17 (4), 605-611.

TUİK. (2017). http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046

UDHB, (2017). https://atlantis.udhb.gov.tr/OTV2/_public/stat.asp

Yılmaz, A.B. (2015). Avrupa Birliği ve Türkiye'de Gıda Güvenliği Balıkçılık Yönetimi ve Desteklemeleri, A.B. Uzmanlık Tezi. Ankara.

Ziegler, F. & Hornborg, S. (2014). Stock size matters more than vessel size: The fuel effiency of Swedish demersal trawl fisheries 2002-2014. *Marine Policy* 44, 72-81.