

KARADENİZ BÖLGESİ BALIKÇI TEKNELERİ

D.Selim MISIR, SUMAE

Karadeniz Bölgesi'ndeki balıkçılığın ve tekneçiliğin kültürel ve ekonomik önemi büyüktür. Karadeniz'de çay ve fındık üretiminin yanında balıkçılık ve tekneçilikte önemli geçim kaynağıdır. Bununla beraber balıkçılık ve dolayısıyla tekneçilik bölgedeki göç sebebi olan işsizliği de bir ölçüde önlemektedir. Kıyı bölgelerinde yakalanan balığın ticareti, hatta ihraç edilmesi ve balıkçılık sebebiyle tekneçilik yapılması bölgeye kazanç sağlamaktadır. Ülkemizde kıyı taşımacılığı çok fazla gelişmediği için tersaneler ağırlıklı olarak balıkçı teknelerinin yapımında yoğunlaşmıştır. Gelişen teknolojiler ve iş gücünün ucuz olması yat ve gezi tekneleri yapımında da ülkemiz ve bölgemiz tersanelerine yeni imkanlar tanımaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve geniş bir içsu potansiyeline sahip olan ülkemizde toplam 18.396 adet kayıtlı balıkçı gemisi mevcut olup, bunlardan 7.299 adedi (%39,7) Karadeniz'de bulunmaktadır. (DİE, 2005). 1980 yılından sonra izlenen teşvik politikalarına bağlı olarak, balıkçı teknelerinin sayı, boy ve motor güçleri ile av araç ve gereçlerinde önemli gelişmeler olmuştur. Toplam tekne sayısı 1987 yılında 8 594 iken bu sayı 2005 yılında 18 396'ya çıkmıştır. Ancak balık stokları ve avlanabilir stok miktarları bilinmediği için, av filosundaki nicel nitel gelişmeler, modern teknoloji ürünü balık bulucu cihazlar ve av araçlarının bilinçli olarak veya eğitimsizlik nedeniyle hatalı kullanımları sonucunda balık stoklarında çok önemli azalmalar meydana gelmiştir. Artan av gücü, balık stoklarının çok daha yoğun bir şekilde avlanması sonucunu doğurmuştur. Balık stoklarındaki azalmalar av veriminin de azalmasına neden olmuştur. Bu durum, gemi yapımı teşviklerinin açık deniz balıkçılığına yönlendirilmesi ve bu konuyla ilgili ön etüt ve araştırmaların gündeme getirilmesi gereğini ortaya koymaktadır.

Karadeniz'de su ürünleri sektörüne hizmet veren balıkçı teknelerini belli başlı avcılık türleri itibariyle; gırgır tekneleri, trol tekneleri, taşıyıcı tekneler ve diğer tekneler olmak üzere 4 ana grup altında toplamak mümkündür. Bunun yanında av sezonuna ve av türüne bağlı olarak hem gırgır hem de trol

avcılığı yapan çift amaçlı tekneleri de ayrı bir grup olarak sınıflandırılmaktadır. (Şekil 1-4).

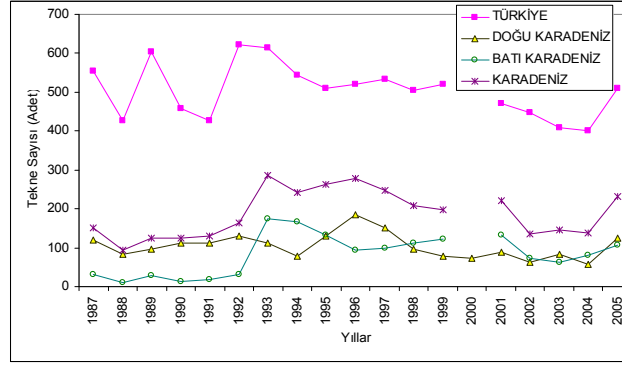
Balıkçı teknelerini boy ve motor güçlerine göre karşılaştırdığımızda, teknelerde boy olarak büyüme, kullanılan deniz motorlarının güç olarak büyümelerini de beraberinde getirmiştir.

Karadeniz'de avlanan teknelerin %82,7'sini boyları 5-10 m arasında değişen, %28,1'ni ise motorların güçleri 1-9 HP arasında değişen küçük tekneler oluşturmaktadır. Karadeniz'de toplam balıkçı teknelerinin, %3,2'si gırgır tekneleri, %2,9'u trol tekneleri, %2,8'i taşıyıcı tekneler, %3,6'sı trol-gırgır tekneleri ve %87,5'i diğer teknelerdir (Tablo 1, 2, 4). (DİE, 2005)

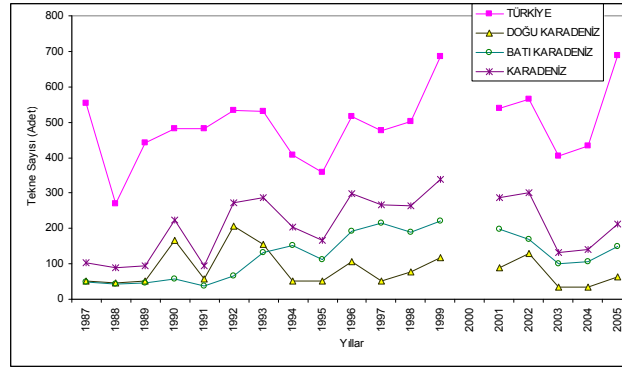
Karadeniz'de avcılık yapan balıkçı teknelerinden gırgırlar, genel olarak İstanbul, Trabzon ve Rize illerinde yoğunlaşmıştır. Trol tekneleri daha çok Samsun, Batı Karadeniz ve İstanbul'da toplanmış bulunmaktadır. Bunun en önemli nedeni trol avcılığına getirilen yasaklama, sınırlama ve yükümlülüklerin gittikçe yoğunluk kazanması ve Doğu Karadeniz'in trol avcılığına kapalı olmasıdır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunan trol tekneleri sadece bakım amacı ile bölgeye gelmiş olanlardır. Taşıyıcı tekneler genel olarak Trabzon ve İstanbul illerinde yoğun olarak yer almaktadır. Çift amaçlı tekneler (trol-gırgır) Batı Karadeniz ve özellikle İstanbul ilinde yoğunlaşmıştır.

En fazla emek isteyen ve yoğun av yapan tekne gırgırdır. Tekne büyüklüğü ile orantılı olarak ekipte çalışan balıkçı sayısı da artmaktadır. Küçük teknelerde 10-15, büyük teknelerde 30-40 eleman, yardımcı ve taşıyıcı teknelerin yönetimi ile beraber ağların atılıp toplanması ve avın kasalanması ve tasnifinde görev yaparlar. Trol teknelerinde ise operasyon için 5-10 kişi yeterlidir. Tayfa olarak nitelendirilen personel sayısı da Karadeniz'de daha fazladır (Tablo 3.)

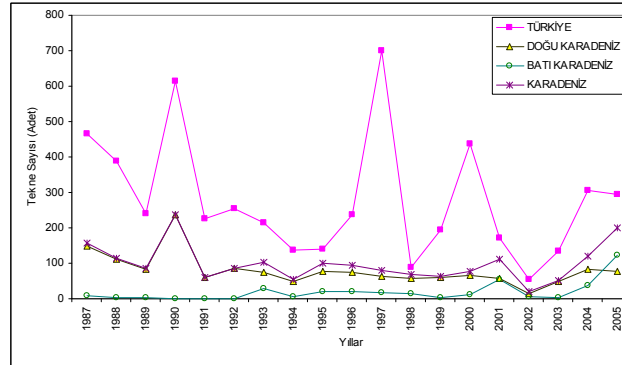
Ülkemizde genel olarak kıyı balıkçılığı yapılmakta ve çoğunlukla 5-12 m boy ve 10-70 BG.nde motorlu teknelerle günlük olarak yürütülmektedir. Deniz ürünleri avcılığının %90'ından fazlası pelajik balıkları avlayan gırgır balıkçılığına dayanmaktadır. Demersal



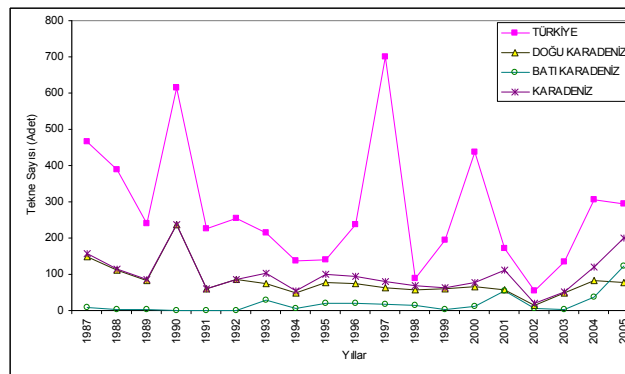
Şekil 1. 1987-2005 yılları ülke geneli ve Karadeniz Bölgesi gırgır teknelerinin dağılımı.



Şekil 2. 1987-2005 yılları ülke geneli ve Karadeniz Bölgesi trol teknelerinin dağılımı.



Şekil 3. 1987-2005 yılları ülke geneli ve Karadeniz Bölgesi taşıyıcı teknelerinin dağılımı.



Şekil 4. 1987-2005 yılları ülke geneli ve Karadeniz Bölgesi diğer teknelerinin dağılımı.

balıkların %90'ı trol ağlarıyla avlanmaktadır. 1986-1991 yılları arasında trol tekneleri %107,8 oranında artmıştır. Genellikle 8 aylık av sezonunda ortalama 160 gün, haftada 5 gün ve günde 10 saat av yapan bir trol teknesi örnek alınır, yılda 175 gemilik bir ekiple yaklaşık 22400 ton demersal balık avlama kapasitesinin olduğu anlaşılmaktadır. Ülkemiz üretim verilerine bakıldığında genel olarak denizlerimizde aşırı av yapıldığı görülmektedir.

Bu tablolardan da açıkça görüleceği gibi 1987 yılında 150 adet olan gırgır tekne sayısı 2005 yılında 232 adede (%54,7), 102 adet olan trol tekne sayısı 212 adede (%107,8) yükselmiş; balıkçı teknelerinde son derece hızlı bir artış sağlanmıştır. Gırgır ve trol teknelerinin sayısı son 19-20 yılda bütün bölgelerde artarak, 1987 yılında 3319 adet olan tekne sayısı, 2005 yılında %111,9 oranında artarak 7034 adet olmuştur (Tablo 4). Balıkçı teknelerinin sayılarının yıllara ve bölgelere göre dağılımını gösteren Tablo 1 incelendiğinde görüleceği gibi, Karadeniz'deki av gücü kapasitesi son yirmi yılda iki katına çıkmış, ancak avlanan balık miktarında aynı oranda artışlar olmamış aksine oransal olarak sürekli azalmalar gözlenmiştir. Bu azalmanın en önemli nedeni aşırı avcılık veya av gücündeki aşırı artıştır. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'nın ruhsat verme işlemlerini kısa sürelerle açması ve 2001 yılındaki ruhsatlandırma işlemlerinin Mart 2002'ye kadar olan başvuruları kapsamı av gücündeki son artışların nedeni olarak görülebilir.

Avlama filusunun büyümesi, eski avlanma rejimindeki birim tekne başına düşen av miktarına ulaşılması için balıkçıları aşırı avcılığa yöneltmiştir. Nitekim, aşırı avlanmanın sonucu, su ürünleri üretimi birkaç yıllık periyotlar halinde dalgalanmalar göstermeye başlamıştır.. Bu durum, balıkçılık kaynaklarımızın ve avlama filomuzun mevcut durumuna göre, kaynaklarımızdan alınabilecek maksimum sürdürülebilir verim (MSY) miktarına ulaşıldığına ve avcılıkla elde edilen üretimi daha fazla artırma olanağı kalmadığına işaret etmektedir (Atay ve Korkmaz 2001).

Sac tekneler günümüzde Karadeniz Bölgesi'nde hemen hemen her tersanede yapılmaktadır. Bu teknelerin bakımı onarımı kolaydır ve teknolojik özelliklerle donatılmışlardır. Eski kültürümüzü temsil eden ahşap teknelerimiz, günümüzde küçük balıkçı tekneleri olarak kullanılmaktadır. Sac teknelerinin giderek yaygınlaştığı Karadeniz'de, geçmişimizin sembolü olan ağaç teknelerin sayısında önemli miktarda azalma

görülmektedir (Tablo 5). Sac teknenin yapımının ahşap teknenin yapımına oranla daha kolaydır. Çünkü sac tekneler daha güçlü, bakımı kolay, değişikliğe elverişlidirler. Ayrıca, sac teknelerin malzemesi dışarıdan alındığı için bu da yapımını kolaylaştırır. Yapımı çok emek isteyen ve uzun zaman alan ahşap tekneler günümüzde artık 10-15 m.den büyük yapılmamaktadır. Balıkçılığa olan etkisi açısından bakarsak, sac teknelerle balıkçılığın daha kolay yapıldığını görürüz. Bu teknelerin teknolojinin gelişmesi ile ortaya çıkan gelişmiş balık bulucu, seyir ve navigasyon cihazlarıyla da yeterince donatılmış oldukları bilinmektedir. Çünkü sac teknelerde cihazlar, makineler ve donanım malzemeleri gelişmiştir. Boyları, genişlikleri ve avlanma ağları büyüktür. Sac teknelerde bulunan soğuk hava depoları (buzhaneler) sayesinde balıklar taze halde korunabilmektedir.

Ülkemizde kullanılan gırgır ağları, trol ağları ve kıyı balıkçılarımızın büyük miktarda kullandıkları uzatma ağlarının belli bir standarda göre yapılmadıkları, miktar ve özellik açısından sağlıklı bir kayıt sistemi altında bulunmadıkları da bir gerçektir.

Su ürünleri avcılığında ileri noktalara gitmiş olan ülkelerde, av araç ve gereçleri belirli standartlarda ve belirlenen sınırlar çerçevesinde ilgili birimlerce üretilmektedir. Özellikle avcılık uygulamalarının su ürünleri stoklarına olumsuz etki yapmasını en aza indirebilecek tedbirler av araç gereçleri üretilirken alınmaktadır. Türkiye'de ise böyle bir uygulama bulunmamaktadır.

Su ürünleri avlama teknolojisindeki gelişmeler balık kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı yönünde ele alınmalıdır. Av araçları, ağlar ve balık bulucu cihazların kullanım ve geliştirilmesinde yalnızca ekonomik fayda ve üretim artışı gibi hedefleri dikkate almak yanıltıcı olmaktadır. Su ürünleri avcılığında kullanılan ağlar; seçici ve hedef tür yada türleri avlamaya yönelik olarak dizayn edilmelidir. Kullanılmakta olan ağlar ve diğer donanım elemanlarının standart hale getirilmesine yönelik çalışmalara önem verilmelidir.



Tablo 1. Türkiye ve Karadeniz Bölgesindeki balıkçı teknelerinin uzunluklarının yıllara göre dağılımı

Uzunluk (m)		1987	2005
1 - 4,9	DOĞU KARADENİZ	100	125
	BATI KARADENİZ	44	28
	KARADENİZ	144	153
5 - 9,9	DOĞU KARADENİZ	2222	4027
	BATI KARADENİZ	506	2015
	KARADENİZ	2728	6042
10 - 19,9	DOĞU KARADENİZ	202	297
	BATI KARADENİZ	62	414
	KARADENİZ	264	711
20 +	DOĞU KARADENİZ	173	206
	BATI KARADENİZ	10	196
	KARADENİZ	183	402
	TÜRKİYE	8594	18396

Tablo 2. Motor Güçlerine (HP) Göre Karadeniz Bölgesindeki Balıkçı gemilerinin yıllar itibariyle dağılımı

Motor Gücü Bg (Hp)	1987	2005
1--9	1337	2199
10--19	1126	2012
20--49	333	1261
50--99	150	616
100+		1090
Motorsuz	16	94
Karadeniz Toplam	11556	25668
Türkiye	8594	18396

Tablo 3. Tayfa sayısına göre balıkçı gemilerinin dağılımı

Yıllar	Tayfa Kullanılmayan Balıkçı Gemisi Sayısı	Tayfa Kullanan Balıkçı Gemisi Sayısı	Tayfa Sayısı Grubu					Türkiye
			1--4	5--9	10--19	20--29	30+	
1987	2375	944	714	126	33	36	36	3222
1998	2359	1709	1365	208	54	9	15	4665
2005	4158	3150	2702	227	84	19	29	7168

Tablo 4. Karadeniz'deki balıkçı teknelerinin yıllara göre sayısal değişimi

YILLAR	GIRGIR	TROL	TAŞIYICI	DİĞER	TOPLAM
1987	150	102	156	2911	3319
2005	232	212	201	6389	7034
ARTIŞ ORANI (%)	54,7	107,8	28,8	119,5	111,9

Tablo 5. Yıllara göre tekne inşaa malzemelerinin dağılımı

Yıllar	Ağaç Tekneler	Sac Tekneler	Fiber Tekneler
1998	3752	286	30
2005	6848	433	27