T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
DEMİRYOLLAR, LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI İNŞAATI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

BALIKÇILIK KIYI YAPILARI DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ

SONUÇ RAPORU
CİLT 1

DOLSAR MÜHENDİSLİK LİMİTED ŞİRKETİ

DOLFEN MÜHENDİSLİK DANIŞMANLIK
TURİZM DIŞ TİCARET LTD. ŞTİ.

1 NİSAN 2011
ANKARA

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER I

TABLO LİSTESİ V

ŞEKİL LİSTESİ XI

KISALTMALAR XIII

GİRİŞ 1

A GÜNÜMÜZ BALIKÇILIK KIYI YAPILARINA İLİŞKİN TANIMLAMA VE NİTELİKLERİ HAKKINDA DEĞERLENDİRME A-1

A.1 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ SINIFLANDIRILMASI A-4

A.1.1 Barınma ve Çekek Yeri A-4

A.1.2 Balıkçı Limanları A-5

A.1.3 Büyük Balıkçı Limanları A-6

A.2 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ NİTELİKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ A-9

A.2.1 Altyapısal Değerlendirme A-11

A.2.2 Üstyapısal Değerlendirme A-14

B BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜ ETKİLEYEN DÜNYADA VE BÖLGEMİZDEKİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ B-1

B.1 YURT DIŞI GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ B-7

B.1.1 Dünyada Su Ürünleri Üretim ve Tüketimi B-7

B.1.2 Dünya Su Ürünleri Kaynakları ve Potansiyeli B-13

B.1.3 Dünya Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi B-15

B.1.4 Su Ürünleri Politikası ve Stratejileri B-16

B.2 YURT İÇİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ B-22

B.2.1 Su Ürünleri Üretim ve Tüketimi B-22

B.2.2 Su Ürünleri Kaynakları ve Potansiyeli B-30

B.2.3 Su Ürünleri Sektöründe İstihdam B-34

B.2.4 Su Ürünleri Politikaları ve AB'ye Uyum Süreci B-34

B.2.5 Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi B-38

B.2.6 Dış Ülkelerle Halihazırda Yürütülen Balıkçılık Amaçlı Bağlantılar ve Faaliyetler B-38

C MEVCUT DURUMUN TESPİTİ C-1

C.1 İNCELENEN BALIKÇILIK KIYI YAPILARI C-5

C.1.1 İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları C-5

C.1.1.1 Mevcut ve İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları C-5
C.1.1.2 Balıkçılık Sektörünün Yararlandığı Limanlar C-5
C.1.2 İnşaatı Devam Eden Balıkçılık Kıyı Yapıları C-5
C.1.3 Niteliği Tanımlanmamış Balıkçılık Kıyı Yapıları C-7
C.2 SAHA ÇALISMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ C-8

D İHTİYAÇ DUYULAN KAPASİTELERİN KARŞILANMASINA YÖNELİK MEVCUT BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ GELİŞTİRİLMESİ VE/VEYA YENİ TESİSLERİN PLANLANMASI D-1
D.1 BALIKÇILIK FAALİYETLERİNE GENEL BAKIŞ D-5
D.1.1 Avcılık Üretimi D-8
D.1.1.1 Dönemler İtibarıyla Üretim D-9
D.1.1.2 Türler İtibarıyla Üretim D-14
D.1.1.3 Bölgeler İtibarıyla Deniz Balıkları Üretimi D-18
D.1.2 Yetiştiricilik Üretimi D-23
D.2 BALIKÇILIK FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ D-36
D.3 TALEP TAHMİNİ METODOLOJİSİ D-41
D.4 BALIKÇILIK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN MEKANA VE ZAMANA DAYALI ÖNGÖRÜLER D-49
D.4.1 Avcılık Üretimi D-49
D.4.2 Yetiştiricilik Üretimi D-51
D.4.3 Değerlendirme D-52
D.5 BALIKÇILIK FAALİYETLERİ TALEP TAHMİNİ D-54
D.6 ÜLKESEL VE BÖLGESEL BAZDA YENİ YATIRIMLARIN PLANLANMASI D-55
D.6.1 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Günümüz İhtiyaçlarına Göre Yeterliliğinin ve Geliştirilme Olanaklarının Değerlendirilmesi D-56
D.6.1.1 Balıkçılık Kıyı Yapılarında Onarım İhtiyacının Değerlendirilmesi D-56
D.6.1.2 Tarama İhtiyacının Değerlendirilmesi D-69
D.6.1.3 Altyapısal Değerlendirme (Elektrik, Su, Fener ve Çekek Yeri) D-76
D.6.1.4 Üstyapısal Değerlendirme D-77
D.6.1.5 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Kategori Açısından Değerlendirilmesi D-79
D.6.2 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Atıl Kapasitelerinin Belirlenmesi D-80
D.6.3 İhtiyaç Duyulan İlave Kapasitelerin Değerlendirilmesi, Tevsiat veya Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önerilmesi D-84
D.6.4 Bölgeler İtibarıyla Tespit Edilen Onarım, Tevsiat veya Yeni Projelerin Kısa, Orta ve Uzun Vade Şeklinde Önceliklendirilmesi D-97
D.7 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ HİNTERLANDINDAKİ ULAŞIM BAĞLANTILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ D-110
D.7.1 Avlanan Ürünlerin Dağıtımı D-110
D.7.1.1 Pazarlama D-110

D.7.1.2 Üstyapı D-111
D.7.2 Altyapı D-112
D.7.2.1 Karayolu Ağı D-112
D.7.2.2 Havayolu Ağı D-113
D.7.2.3 Demiryolu Ağı D-114
D.7.3 Taşıma D-115
D.8 BÖLGELER İTİBARIYLA BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ HİNTERLANDI VE ULAŞIM YOLLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ D-116
D.8.1 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-116
D.8.2 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-121
D.8.3 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-125
D.8.4 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-129
D.8.5 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-132
D.8.6 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-136
D.8.7 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-139
D.8.8 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü D-140
D.8.9 Ulaşım Yollarının Değerlendirilmesi D-143
D.9 İDARİ VE HUKUKİ DÜZENLEMELER D-144
D.9.1 Kıyı Alanları Planlaması ve Kullanımı: Yasal Yapı D-147
D.9.1.1 İşletme Öncesi Süreç D-152
D.9.1.2 İşletme Aşaması D-156
D.9.2 Balıkçılık Kıyı Yapıları ile İlgili Gündemde Olan Sorunlar D-162
D.9.2.1 İşletme Öncesi Süreçte Yaşanan Sorunlar D-162
D.9.2.2 İşletme Sırasında Yaşanan Sorunlar D-163
D.9.3 Sektörde Yaşanan Sorunların Temel Nedenleri ve Ana Düzenleme Alanları D-170
D.9.3.1 İşletme Öncesi Süreç D-170
D.9.3.2 Alt ve Üst Yapı Eksiklikleri D-171
D.9.3.3 Bakım, Onarım, Tarama D-172
D.9.3.4 Kiralamada Fiyatlandırma D-173
D.9.3.5 Kiralama Süreci ve Kira Süresi D-174
D.9.3.6 İmar Planı ve Kaçak Yapılaşma D-174
D.9.3.7 Geçici ve Kesin Devir, Başka Amaçla Kullanım D-176

E SONUÇ E-1

KAYNAKÇA K-1

TABLO LİSTESİ

Tablo A-1	Sınıflarına Göre Balıkçılık Kıyı Yapıları Fiziksel Kriterleri ve Üstyapı İşlevleri	A-8
Tablo A-2	Standart Rıhtım Üst Kot Yüksekliği	A-12
Tablo A-3	Balıkçılık Kıyı Yapıları Üstyapı Tesisleri Boyutsal Tasarım Esasları	A-15
Tablo B-1	Bölgeler İtibarıyla Avlanan Su Ürünleri Üretimi (2008-2009)	B-5
Tablo B-2	Dünya Su Ürünleri Üretimi, 1910 - 2008 (milyon ton)	B-7
Tablo B-3	Dünyada Su Ürünleri Avcılığında İlk On Ülke (2008)	B-8
Tablo B-4	AB-27 ve Türkiye Su Ürünleri Üretimi Miktarı (2007)	B-10
Tablo B-5	AB Ülkeleri* Balıkçı Gemisi Sayıları ve Üretim Miktarları (2006)	B-12
Tablo B-6	Dünya Denizlerinde Avlanan Su Ürünleri (2007)	B-13
Tablo B-7	Su Ürünleri Üretim, İhracat, İthalat ve Tüketimi (ton)	B-23
Tablo B-8	Denizlerde ve İçsularda Yapılan Su Ürünleri Üretimi (2009, ton)	B-24
Tablo B-9	Su Ürünleri Üretim Bölgelerine Göre Avlanan Deniz Balıkları Üretimi (2009)	B-24
Tablo B-10	Su Ürünleri Üretimi Yapan Tesisler ve İleriye Yönelik Öngörüler	B-25
Tablo B-11	Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2003-2009)	B-27
Tablo B-12	İleri Teknoloji Ürünü Ekipman Kullanan Balıkçı Gemileri Sayı ve Yüzdeleri (2009)	B-28
Tablo B-13	Balıkçılık Kıyı Yapısı Bulunan İllerde ve İçsularda TKİB Tarafından Ruhsatlandırılmış Balıkçı Gemisi ve Gerçek Kişiler (2008)	B-29
Tablo B-14	Su Ürünleri Potansiyeli, 2008	B-30
Tablo B-15	Stok Çalışmasında Avlanma Yapılan Süreler ve İstasyon Sayısı (1991-1993)	B-31
Tablo B-16	Deniz Balıkçılığında Çalışanların Sayısı ve Niteliği (2009)	B-34
Tablo C-1	Yatırım Programındaki Balıkçılık Kıyı Yapıları ve Yatırımın Kapsamı	C-6
Tablo C-2	Balıkçılık Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı (İşletilmekte Olan)	C-8
Tablo C-3	Balıkçılık Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı (İşletilmekte Olan + Niteliği Tanımlanmayan)	C-8
Tablo C-4	Bölgelere Göre Yapı İşletilme Durumu (İşletilmekte Olan)	C-11
Tablo C-5	Bölgelere Göre Balıkçılık Kıyı Yapısının İşletmecisi (İşletilmekte Olan)	C-12

Tablo C-6	Bölgesel Kapasite Kullanım Oranı ve Yoğunluklar (İşletilmekte Olan)	C-13
Tablo C-7	Bölgesel Kapasite Kullanım Oranı ve Yoğunluklar (İşletilmekte Olan + Niteliği Tanımlanmayan)	C-13
Tablo C-8	İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Halihazır ve Tevsii Edilebilir Kapasiteye Göre Bölgesel Yoğunlukları (Çekek Yeri Kapasitesi Dahil Edilerek) (İşletilmekte Olan)	C-14
Tablo C-9	İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Rıhtımlı Kapasiteye Göre Bölgesel Yoğunlukları	C-14
Tablo C-10	Bölgesel Bazda Yapı Yaşı (İşletilmekte Olan)	C-15
Tablo C-11	Bölgesel Bazda Yapı Altyapı Hizmet Durumları (yüzde) (İşletilmekte Olan)	C-16
Tablo C-12	Bölgesel Bazda Yapı Üstyapı Hizmet Durumları (yüzde) (İşletilmekte Olan)	C-16
Tablo C-13	Bölgeler İtibarıyla Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının İmar Planı Durumu (yüzde)	C-17
Tablo D-1	İçsular ve Denizlerimizde Elde Edilen Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimleri (1967-2009) (ton)	D-7
Tablo D-2	Dönemlere Göre Deniz Ürünleri Avcılık Üretimi ve Balıkçı Gemisi Sayısı (1967-2008)	D-13
Tablo D-3	Türlere Göre Deniz Balıkları Üretimi (ton)	D-16
Tablo D-4	Bölgelere Göre Deniz Balıkları Üretimi (ton)	D-19
Tablo D-5	Göl/ Baraj Gölü ve Avlanan Balıkçı Gemisi Sayısı	D-20
Tablo D-6	Denizlerde ve İçsularda Yapılan Yetiştiricilik	D-25
Tablo D-7	Yetiştirilen Türlere Göre Üretim (ton)	D-26
Tablo D-8	Türlere Göre Su Ürünleri Yetiştiriciliği (2008 ve 2009)	D-27
Tablo D-9	Su Ürünleri Avcılık ve Av Filosu GZFT (SWOT) Analizi	D-38
Tablo D-10	Su Ürünleri Yetiştiricilik GZFT (SWOT) Analizi	D-39
Tablo D-11	Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla İyimser Senaryo Büyüme Oranları	D-46
Tablo D-12	Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla Ortalama Senaryo Büyüme Oranları	D-47
Tablo D-13	Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla Kötümser Senaryo Büyüme Oranları	D-48
Tablo D-14	Bölgeler İtibarıyla Tahmin Edilen Su Ürünleri Avcılık Üretimi (ton)	D-53
Tablo D-15	Dönemlere Göre Yetiştiricilik Üretimi Tahmini (ton)	D-53

Tablo D-16 Dönemler İtibarıyla Türkiye Avcılık Üretimi Öngörüleri ve Gemi Başına Üretim D-54

Tablo D-17 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-57

Tablo D-18 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-59

Tablo D-19 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-60

Tablo D-20 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-61

Tablo D-21 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-63

Tablo D-22 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-65

Tablo D-23 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-67

Tablo D-24 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-68

Tablo D-25 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-70

Tablo D-26 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-71

Tablo D-27 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-71

Tablo D-28 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-72

Tablo D-29 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-73

Tablo D-30 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-74

Tablo D-31 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-75

Tablo D-32 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları D-75

Tablo D-33 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Altyapı Durumu D-76

Tablo D-34 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Üstyapı Durumu (%) D-78

Tablo D-35 Kıyılarımızda Bulunan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yeni Sınıflandırmaya Göre Bölgesel Bazda Dağılımı (adet) D-80

Tablo D-36 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-37 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-38 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-39 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-40 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-41 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-82

Tablo D-42 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-86

Tablo D-43 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-86

Tablo D-44 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-86

Tablo D-45 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-87

Tablo D-46 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-87

Tablo D-47 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-87

Tablo D-48 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-88

Tablo D-49 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları D-88

Tablo D-50 Trabzon Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-98

Tablo D-51 Samsun Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-101

Tablo D-52 Bolu Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-102

Tablo D-53 İstanbul Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-102

Tablo D-54 Bursa Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-104

Tablo D-55 İzmir Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-106

Tablo D-56 Antalya Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-108

Tablo D-57 Adana Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi D-108

Tablo D-58 Deniz Ürünlerinin Bölgelere Göre Pazarlama Şekilleri ve Pazarlanan Ürün Miktarları (ton) D-111

Tablo D-59 Balıkçılık Kıyı Yapılarının Karayolu Bağlantı Yolu Tipleri D-112

Tablo D-60 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-117

Tablo D-61 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-122

Tablo D-62 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-126

Tablo D-63 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-129

Tablo D-64 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-133

Tablo D-65 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-136

Tablo D-66 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-139

Tablo D-67 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları D-141

Tablo D-68 Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Bu Alanlarda Yapılaşmanın Düzenlenmesine Ait Kanun ve Yönetmelikler D-145

Tablo D-69 Kurumların Balıkçılık Kıyı Yapıları ile İlgili Yetki ve Sorumlulukları D-150

Tablo D-70 Sorun, Çözüm Önerisi, İlgili Mevzuat ve Sorumlu Kurum D-177

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil A-1	Tipik Bir Barınma ve Çekek Yeri Yerleşim Planı	A-5
Şekil A-2	Tipik Bir Balıkçı Limanı Yerleşim Planı	A-6
Şekil A-3	Tipik Bir Büyük Balıkçı Limanı Yerleşim Planı	A-7
Şekil B-1	İllerin Türkiye Balıkçılık Sektörü GSYİH İçindeki Payı (2001)	B-4
Şekil B-2	İllerin Türkiye Balıkçılık Sektör İstihdamı İçindeki Payı (2000)	B-4
Şekil B-3	Denizlere ve Ülkelere Göre Avlanan Balık Miktarı	B-14
Şekil C-1	Bölgelere Göre Balıkçı Barınakları (İşletilmekte Olan)	C-9
Şekil C-2	Bölgelere Göre Barınma Yerleri (İşletilmekte Olan)	C-9
Şekil C-3	Bölgelere Göre Çekek Yerleri* (İşletilmekte Olan)	C-10
Şekil C-4	Bölgelere Göre Diğer Balıkçılık Kıyı Yapıları (İşletilmekte Olan)	C-10
Şekil C-5	Bölgelere Göre Balıkçılık Kıyı Yapıları (İşletilmekte Olan)	C-11
Şekil C-6	İşletmecisine Göre Balıkçı Yapıları Dağılımları (İşletilmekte Olan)	C-12
Şekil C-7	Balıkçılık Kıyı Yapıları Yaşları (İşletilmekte Olan)	C-15
Şekil D-1	Su Ürünleri Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi	D-5
Şekil D-2	Su Ürünleri Avcılık Üretimleri (1967-2009)	D-8
Şekil D-3	Yıllar İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi	D-9
Şekil D-4	Balık Türleri İtibarıyla Avcılık Üretimi	D-17
Şekil D-5	Balık Türleri İtibarıyla (Hamsi Hariç) Avcılık Üretimi	D-17
Şekil D-6	Yetiştiricilikte Meydana Gelen Artışlar	D-24
Şekil D-7	Potansiyel Su Ürünleri Yetiştiricilik Alanları	D-31
Şekil D-8	Su Ürünleri Üretim Tahmini için İdeal Süreç	D-42
Şekil D-9	Talep Tahmin Yöntemi	D-43
Şekil D-10	Kırsal ve Kentsel Nüfusun Arttığı İlçeler	D-45
Şekil D-11	Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (İyimser Senaryo)	D-49
Şekil D-12	Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (Ortalama Senaryo)	D-50
Şekil D-13	Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (Kötümser Senaryo)	D-50
Şekil D-14	Türkiye Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahminleri	D-51

Şekil D-15	Su Ürünleri Deniz Yetiştiricilik Üretimi Tahmini	D-51
Şekil D-16	Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Altyapı Durumunun Grafik Gösterimi	D-76
Şekil D-17	Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Üstyapı Durumunun Grafik Gösterimi	D-78
Şekil D-18	Balıkçılık Kıyı Yapılarının Atıl Kapasite Tespit Yönteminin Grafik Gösterimi	D-81
Şekil D-19	Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları	D-83
Şekil D-20	Balıkçılık Kıyı Yapılarının İlave Kapasite İhtiyacının Tespit Yönteminin Grafik Gösterimi	D-84
Şekil D-21	01.01.2010 İtibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağı (Toplam 64 319 km)	D-113
Şekil D-22	Havaalanları	D-114
Şekil D-23	Demiryolu Ağı	D-114
Şekil D-24	Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları	D-117
Şekil D-25	Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları	D-122
Şekil D-26	Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları	D-125
Şekil D-27	Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları	D-132
Şekil D-28	Balıkçılık Kıyı Yapıları İşletme Öncesi Süreç	D-153
Şekil D-29	Balıkçı Barınağında Kaçak Yapılaşmaya Örnek	D-168

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
AB-27	Avrupa Birliği'ne üye 27 ülke
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
BG	Beygir Gücü
BİB	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
BKY	Balıkçılık Kıyı Yapısı
CAQ	Su Ürünleri Yetiştiriciliği Komitesi
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemi
CFCLRBS	Karadeniz'de Balıkçılığın ve Canlı Kaynakların Korunması Konvansiyonu
CIHEAM	Milletlerarası Akdeniz Yüksek Zirai Araştırmalar Merkezi
CITES	Soyu Tehlikede Olan Türlerin Ticaretine Yönelik Uluslararası Sözleşme
ÇDP	Çevre Düzeni Planı
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
DİE[1]	Devlet İstatistik Enstitüsü
DLH	Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
DSİ	Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü
EIFAC	Avrupa İç Su Balıkçılığı Danışma Komisyonu
EUROFISH	Doğu ve Orta Avrupa Balıkçılığı Geliştirilmesi Uluslararası Kuruluşu
FAO	Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilatı
FIFG	Balıkçılık Kılavuzu İçin Finansal Enstrüman
GFCM	Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu

[1] 5429 Sayılı Kanun ile Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) adını almıştır. Bu nedenle Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) kaynak gösterilmektedir.

GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GT	Gross Ton
GPS	Küresel Konumlandırma Sistemi
GZFT	Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
ICCAT	Atlantik Ton Balıklarının Korunmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme
IPA	Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı
JICA	Japonya Uluslararası İşbirliği Teşkilatı
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KKGM	Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü
kW	Kilowatt
MİLE	Milli Emlak Genel Müdürlüğü
OBP	Ortak Balıkçılık Politikası
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
ÖÇKK	Özel Çevre Koruma Kurulu
SIPAM	Akdeniz Kültür Balıkçılığı Bilgi Erişim Sistemi
SUBİS	Su Ürünleri Bilgi Sistemi
TAGEM	Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü
TKİB	Tarım ve Köyişleri Bakanlığı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDGM	Teşkilatlandırma ve Destekleme Genel Müdürlüğü
TÜGEM	Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UB	Ulaştırma Bakanlığı
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Balıkçılığı Yasası
ZMO	Ziraat Mühendisleri Odası

GİRİŞ

Türkiye, toplam yüzey alanı 25 964 818 ha olan denizleri, baraj ve doğal gölleri ile toplam uzunluğu 177 714 km'yi bulan akarsu kaynakları ile balıkçılık üretimine uygun ve zengin su kaynaklarına sahiptir. Türkiye su kaynaklarının yüzey alanı orman alanlarından (20 703 000 ha) fazla, tarım alanlarına (26 968 000 ha) ise hemen hemen eşittir.

Türkiye, 2008 verilerine göre, su ürünleri üretiminde Avrupa'da 3., dünyada ise 22. sırada yer almaktadır (FAO, 2009b). Ancak, bitkisel üretim, hayvansal üretim ve ormancılıkla birlikte tarım sektörünü oluşturan balıkçılık alt sektörünün, tarım sektörü üretimi içerisindeki payı (% 4,6) ve GSYİH' deki payı (% 0,4) ülkenin sahip olduğu su potansiyeline karşılık oldukça düşüktür.

2000 yılı verilerine göre, GSYİH' deki payı yüzde 0,44 olan balıkçılık alt sektörü, toplam istihdamın binde 0,8'ini oluşturmaktadır (DİE, 2003a ve TÜİK, 2009).

Su ürünleri sektörü, 2009 yılı verilerine göre, denizlerde ve iç sularda avlanan 16 845 balıkçı teknesi, 1 805 yetiştiricilik çiftliği, ihracat izni verilen 137 adet ve iç piyasaya üretim yapan 66 adet toplamda 203 adet su ürünleri işleme ve değerlendirme tesisi ile ülkemize katma değer yaratmakta, deniz balıkçılığında 47 413 kişiye istihdam sağlamaktadır. Su ürünleri avcılığı yapmak üzere 2009 yılında gerçek kişilere verilen ruhsat sayısı iç sularda 7 494, denizlerde 141 677 olmak üzere toplam 149 171'dir. Aynı yıl ruhsat verilen balıkçı gemisi sayısı ise iç sularda 3 149 ve denizlerde 17 469 olmak üzere toplam 20 618 adettir. Su ürünleri sektöründe deniz, iç su balıkçılığı, yetiştiricilik, su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinde yaklaşık 140 000 kişinin istihdam edildiği tahmin edilmektedir.

Üretimden pazarlamaya istihdam yaratması, besin olarak bir başka eşdeğerinin olmaması, katma değer yaratacak şekilde işlendiğinde ihracat olanaklarının artması, balıkçılığı ve elde edilen ürünlerin önemini artırmaktadır (DPT, 2007).

Çevresel, sosyal ve ekonomik olarak sürdürülebilir su ürünleri üretiminin faydalarını maksimuma çıkarmak ve Türkiye'yi bölgesel endüstrinin en ön sırasına yerleştirmek, ülkemiz balıkçılık sektörü politikası stratejik hedefleri bakımından önemli bir aşamadır. Balıkçılık sektörüne hizmet veren alt ve üst yapılar, balıkçılık üretim miktarını ve kalitesini etkileyen faktörler olarak sektörün arzulanan seviyeye ulaşması bakımından önem taşımaktadır.

Sektörün üretim alanları olan denizlere ya da iç sulara açılan kapı, avlanan ürünlerin karaya çıkış ve kontrol noktası, sağlıklı ürün arzının ilk halkası ve sektörün pazarlama merkezlerine açıldığı ağ-geçit olmaları balıkçılık kıyı yapılarının önemini artırmaktadır.

Diğer taraftan, tüm dünyada olduğu gibi, çevre kirliliğinin yanı sıra, aşırı ve bilinçsiz avlanma eğilimi yüzünden balık stoklarındaki ve türlerindeki azalma, ülkemizin bu önemli doğal zenginliğinin sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir.

Toplam uzunluğu 8 483 km'yi bulan kıyılarımızda çeşitli yoğunlukta yer alan ve balıkçılık sektörünün temel altyapısı olan balıkçılık kıyı yapılarının ihtiyaçlar ışığında; koruma kullanma dengesi ve sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda planlanması sektörün stratejik hedeflerinin gerçekleşmesi bakımından önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda hazırlanan Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi çalışmasının amacı DLH tarafından "ülkemiz balıkçılık altyapı yatırımlarının 2030 yılı itibarıyla zamana ve mekana dayalı olarak en iyi şekilde planlanması" olarak tanımlanmıştır.

Çalışmanın kapsamı ana hatlar itibarıyla;

- balıkçılık kıyı yapılarının tanımlanması,
- balıkçılık sektörünü etkileyen dünyada ve bölgemizdeki gelişmelerin değerlendirilmesi,
- balıkçılık kıyı yapıları mevcut durum tespiti,
- balıkçılık faaliyetleri ihtiyacı talep tahmini,
- balıkçılık sektörü gelişimine paralel olarak zamana ve mekana dayalı olarak ülkesel ve bölgesel bazda yatırımların planlaması,
- işletme sorunları, idari ve hukuki düzenlemelere ait değerlendirmelerdir.

Yukarıda belirtilen amaç ve kapsam, çalışmanın "**ülkesel ölçekte sektörel-mekansal planlama**" olarak ele alınmasını gerektirmiştir.

Planlama değerler dizisi (anlayışı) son 20 yılda teknik bilgi, bilim ve demokrasi gibi kavramların dönüşümüne paralel olarak kapsamlı rasyonel planlamadan katılımcı stratejik planlamaya evrilmiştir. Katılımcı stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ele alınan ülkesel ölçekte sektörel-mekansal planlama çalışmasının sahip olması gereken temel özellikler;

- Stratejik,
- Mekanı dikkate alan,
- Bütüncül,
- Üst ölçek planlarla uyumlu,
- Katılımcı ve
- Sürdürülebilir

olarak belirlenmiştir. Bu özellikler Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi çalışması yönteminin ana çerçevesini oluşturmaktadır. Yaklaşımın bölümler itibarıyla uygulanma şekli, her bölümün girişinde açıklanmaktadır.

Stratejik

Stratejik planlama, sadece stratejik olan eylemler üzerinden ve bu stratejik eylemlerin tanımladığı patikanın güzergahında, dinamik, hızlı ve katılımcı öngörü kararlarını alarak ve aynı hızla bunları yenileyebilme esnekliğini göstererek ilerleyen ve kısa erimlilikten fazlasına sahip bir gelecek kurgusu oluşturma egzersizidir. Gelecek kurgusu, kuşkusuz, dış çevre, mevcut durum ve koşullar, sınırlayıcılar ve fırsatlarla ilgili stratejik bir analizin yapılabilmiş olmasına bağlıdır.

Bu nedenle, "Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi" çalışmasının ilk aşamasından ileriye dönük kararların alınmasına, zamana ve mekana dayalı önceliklendirmenin yapılmasına kadar geçen süreçte stratejik önemdeki veriler toplanarak ve bunlar analiz edilerek stratejik müdahale alanlarının belirlenmesi sağlanmıştır. Bu yaklaşım çalışmanın bağlantılı olduğu sektörlerin ve alanların (balıkçılık, ekonomik yapı, istihdam, ulaştırma, ekoloji, turizm vb.), bağlantıların, girdi-çıktı ilişkilerinin incelenmesine bir engel olarak yorumlanmamalıdır. Aşağıda bütüncüllük özelliği altında da belirtildiği gibi, çalışmanın bağlantılı olduğu sektörler gerektiği detayda incelenerek çalışma için kritik veriler elde edilmiştir.

Mekanı Dikkate Alan

Balıkçılık kıyı yapıları, balıkçılık sektörünün gerek üretim alanları olan açık denizlere ve iç sulara açılmasını sağlayan, gerekse de balıkçı gemilerinin karaya varış noktaları ve bakım onarım pazarlama gibi hizmetlerle sektörün hinterlandına açıldığı bir ağ-geçit (gate-way) konumundadır. Bu özellikleri ile balıkçılık kıyı yapılarını sadece balıkçılık politika ve kararlarının bir yansıması olarak değil, politikaların oluşumu ve uygulanmasına girdi veren bir öğe (altyapı) olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, mekan edilgen bir konumda değil, etkin ve ilişki içinde olan bir öğe olarak ele alınmaktadır.

Bu yaklaşım, çeşitli mekansal özellikler dikkate alınarak gerçekçi planların hazırlanmasını sağlayacaktır.

Denizlerle çevrili olan ve önemli içsu potansiyeli bulunan ülkemizde balıkçılık yapıları denizin ve kıyılardaki yerleşimlerin çeşitli özelliklerine göre kıyılarda çeşitli yoğunluklarda

konumlanmıştır. Bu nedenle, yukarıda bahsedilen çeşitli kriterler göz önüne alınarak bölgeleme yapılması ve mevcut durum analizlerinin ve ileriye yönelik kararların bu bölgeler düzeyinde verilmesi, mevcut durumun, potansiyellerin ve ihtiyaçların daha doğru bir ölçekte analiz edilmesini ve daha doğru, uygulanabilir kararlar verilmesini sağlayacaktır.

Bütüncül

Balıkçılık kıyı yapılarının ilişkili olduğu tüm sektörlerle birlikte incelenmesi, bir başka deyişle bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir. Balıkçılık kıyı yapıları balıkçılık sektörü ile doğrudan bağlantılı olmasının yanı sıra çeşitli sektör ve alanlarla da doğrudan veya dolaylı ilişki içindedir. Balıkçılık kıyı yapıları; üretim yapan ve istihdam sağlayan balıkçılık sektörüyle, gıda sektörüyle ve hinterlandındaki ulaşım bağlantısı ve denizlere ya da iç sulara açılan geçit-kapı olarak ulaştırma ve turizm sektörleriyle ilişkilidir. Balıkçılık sektöründeki yurt içi ve yurt dışı gelişmeler de bu kapsamda ele alınmıştır. Ayrıca, balıkçılık kıyı yapıları Avrupa Birliği'nin büyük önem verdiği balıkçılık politikası uyum süreciyle de ilişkilidir.

Yaklaşımın 'bütüncül' özelliği çerçevesinde balıkçılık kıyı yapılarının bağlantılı olduğu sektörler ve alanlar stratejik yaklaşım çerçevesinde yeterli detayda incelenerek ve balıkçılık kıyı yapıları bakımından değerlendirilmiştir.

Üst Ölçek Planlarla Uyumlu

Ülkesel ölçekte sektörel mekansal planlama çalışmasının üst ölçek planlar ve kararlarla uyumlu olması gerekmektedir. Bu özellik ülkesel ölçekte üretilecek plan kararlarının ulusal ölçekteki diğer plan kararları ile uyumlu olmasını sağlayarak plan çatışmalarını engelleyecektir.

Balıkçılık kıyı yapılarının mevcut durumunun yorumlanması, ileriye dönük kararların üretilebilmesi, balıkçılık faaliyetleri ihtiyacı talep tahminlerinin yapılabilmesi için su ürünleri ve balıkçılık sektörü politikasını belirleyen dokümanların ulusal, bölgesel ve sektörel planların incelenip değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca plan hiyerarşisi içinde üst ölçek planlardan alınması gereken bilgilerin yanı sıra, zaman zaman ülkesel ölçekte bulunmayan ancak alt ölçekte detaylandırılmış plan kararlarından da faydalanılması olasıdır. Ulusal kalkınma planı, bölgesel kalkınma planları, tarım il ve bölge master planları ve kıyı bütünsel planları bu kapsamdaki dokümanlar arasındadır.

Katılımcı

Katılımcı yöntemle hazırlanan planların; daha doğru ve güncel veriler elde ettikleri, sorunların tespiti ve çözüm önerileri geliştirilmesinde daha başarılı oldukları, ayrıca uygulanabilir plan kararları geliştirdikleri ve kararlar katılımı sağlanan grup tarafından benimsendiği için uygulandıkları bilinmektedir.

Katılım iki yönü ile düşünülmesi gereken bir kavramdır. Bir yönü ile katılımcıların görüşleri alınırken bir yönü ile de katılımcılar bilgilendirilmektedir. Bu yaklaşım, yerel sorunların tespiti ile çözüm önerileri geliştirilmesi ve uygulanabilir bir planın gelişmesi bakımından önem arz etmektedir.

Sürdürülebilir

Çevresel ve doğal veriler çalışmanın her aşamasında özenle analiz edilmekte ve esnetilemez girdiler olarak değerlendirilmektedir. Balıkçılık faaliyetleri talep tahmini, ilave kapasitelerin belirlenmesi ve önceliklendirilmesi, sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda yapılacak çalışmaların, çevre kirliliğini, aşırı ve bilinçsiz avlanma eğilimine bağlı (doğal zenginliğin sürdürülebilirliğine yönelik) tehdidini, artan tüketici duyarlılığı ve bilinciyle gelen sağlıklı ürün arzı zincirinin olmazsa olmaz halkalarını dikkate alması gerekliliği ortadadır.

Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi çalışması kapsamında hazırlanan 1. Ara Rapor 24 Ocak 2010 tarihinde idare tarafından onaylanmıştır.

İş programına göre 1. Ara Rapor'dan sonra hazırlanan 2. Ara Rapor'un idareye sunumunu müteakip ilgili tüm tarafların katılımı ile 1. Çalıştay düzenlenmiştir. 1. Çalıştay sırasında yapılan tartışma ve eleştiriler dikkate alınarak, 2. Ara Rapor'da gerekli revizyonlar yapılmıştır. 2. Ara Rapor 6 Temmuz 2010 tarihinde onaylanmıştır.

2. Ara Raporun onaylanmasının ardından 3. Ara Rapor idareye sunulmuş ve daha sonra ilgili tüm tarafların katılımı ile 2. Çalıştay düzenlenmiştir. 2. Çalıştay sırasında yapılan tartışma ve eleştiriler dikkate alınarak, 3. Ara Raporda gerekli revizyonlar yapılmıştır. 3. Ara Rapor 20 Aralık 2010 tarihinde onaylanmıştır.

İlk 3 raporda sunulan bilgileri içeren Taslak Sonuç Raporu 30 Mart 2011 tarihinde onaylanmıştır.

Sonuç Raporu, Taslak Sonuç Raporu'na küçük düzeltme ve ilave yapılarak hazırlanmıştır.

A

GÜNÜMÜZ BALIKÇILIK KIYI YAPILARINA İLİŞKİN TANIMLAMA VE NİTELİKLERİ HAKKINDA DEĞERLENDİRME

Balıkçılık kıyı yapıları, diğer kıyı yapıları ile benzerlik teşkil etmesinin yanında, diğer kıyı yapılarından sektörel olarak ayrılmaktadır. Konteyner limanları veya terminalleri, kuru yük iskeleleri, genel kargo rıhtımı veya akaryakıt iskeleleri vb. ulaştırma sektörü kapsamında; yat limanları, kruvaziyer limanları, yat yanaşma yerleri ve yat çekek yerleri turizm sektörü kapsamında incelenmektedir. Balıkçılık kıyı yapıları ise tarım sektöründe değerlendirilmektedir.

Balıkçılık kıyı yapıları, büyük sayıda balıkçı teknesi veya gemi filosuna sığınak, bağlanma ve bakım-onarım olanağı sunan yapılardır.

Bu yapılarda, tekne ve gemilerin yükleri boşaltılmakla kalmaz, aynı zamanda ayıklanır, işlenir, paketlenir, depolanır ve pazarlanır. Bu tip yapılarda işlem gören su ürünleri çabuk bozulan ürünlerdir. Bu yüzden balıkçılık kıyı yapılarında, diğer yapılardan daha farklı tesis ve üniteler bulunması gerekmektedir.

Balıkçılık kıyı yapıları büyük ticari limanların bünyesinde ayrılmış bir alanda konumlandırılabildiği gibi, çok sayıda balıkçı teknesi ve gemisine hizmet hedeflendiğinde, tamamen bağımsız ve uygun olarak seçilmiş bir mevkide de bulunabilmektedir. Tekne sayısı önemli ölçüde fazla ise, yeterli büyüklükte korunmuş su alanına ve yanaşma, bağlanma, yük transferi için rıhtım ve/veya iskele gibi tesisler ile geri sahaya ihtiyaç duyulmaktadır. Hizmet ölçüsüne göre bu yapıların bünyesinde geri sahalarında gerekli tesisler bulundurulmaktadır. Balıkçılık kıyı yapılarına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler bulunması zorunludur.

Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeridinden yararlanmada, öncelikle “kamu yararı” gözetilir. Bu yerlerin özelliklerini gözetmek, koruma ve kullanma esaslarını saptamak amacıyla, 17.04.1990 gün ve 20495 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 3621 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe konmuş bulunmaktadır. Bu çerçevede kıyılarda denizden doldurma suretiyle kazanılacak araziler 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve bu kanunun uygulama yönetmeliklerine tabidir. Kıyı Kanunu’nun 7. maddesine göre; denizlerden doldurma yolu ile arazi elde etmenin tek yolu, 1/1000 ölçekli “uygulama imar planı” yapmaktır. Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği’nin 12. maddesine göre kıyılarda 1/1000 ölçekli imar planı yapılıp onaylanmadan uygulama ve yapılanmaya geçilemez. Söz konusu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmaktadır.

Giriş bölümünde açıklanan genel yaklaşım çerçevesinde günümüz balıkçılık kıyı yapılarının tanımlama ve niteliklerinin değerlendirilmesi konu ile ilgili ulusal ve uluslararası kaynaklar bütüncül ve stratejik ilkeleri doğrultusunda taranmıştır.

A.1 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ SINIFLANDIRILMASI

2008 tarihli Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 3. maddesinde üst tanım olarak belirtilen balıkçı barınakları, 4. maddesinde balıkçı limanı, barınma yeri ve çekek yeri olmak üzere üç sınıfa ayrılmıştır. Bu çalışmada mevcut durum ve yurt dışındaki örnekler değerlendirilerek balıkçılık kıyı yapıları yeniden sınıflandırılmıştır. Balıkçılık kıyı yapılarının sınıflandırılması yapılırken her bir sınıf için işlevi, barındıracağı gemi özellikleri, verimli bir şekilde hizmet verebilmesi için gerekli alt ve üst yapı tesisleri ve gerekli donanımlar dikkate alınmıştır.

Bu bağlamda, Balıkçılık kıyı yapıları (balıkçı barınakları);

- **Barınma ve çekek yeri,**
- **Balıkçı limanları,**
- **Büyük balıkçı limanları,**

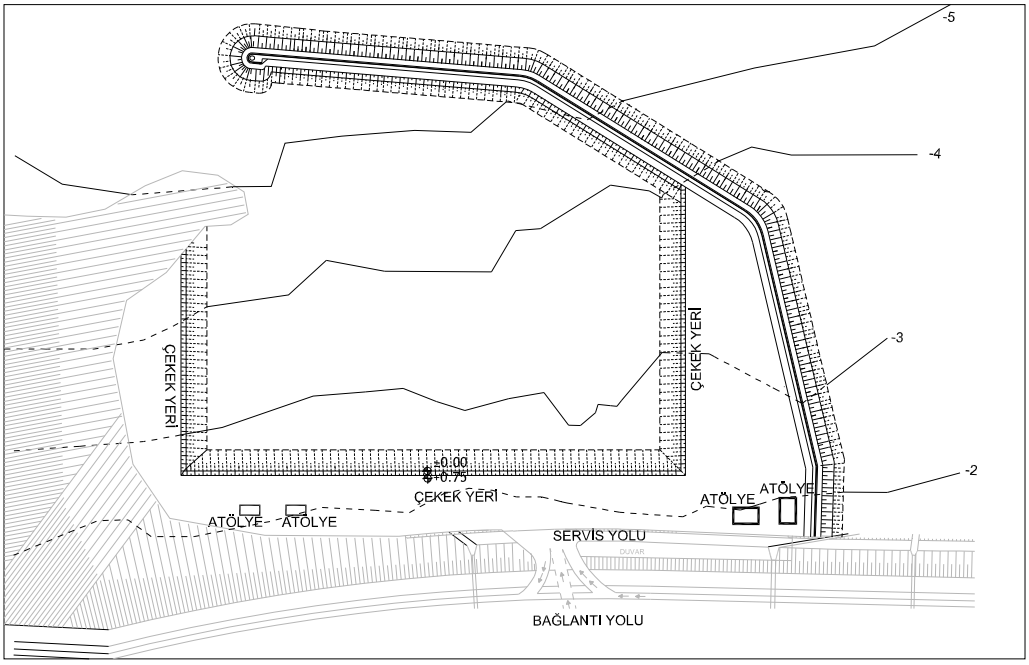
olmak üzere üç sınıfta ele alınmıştır.

A.1.1 Barınma ve Çekek Yeri

Çeşitli boy ve su kesimindeki balıkçı gemilerinin kötü hava şartlarında barınmaları maksadıyla mendireklerle çevrilmiş bulunan ya da dalga tesiri olmayan koy, göl ve nehirler gibi doğal ortamlarda manevra yapabilecekleri kadar su alanı ve derinliğe sahip, faydalanan gemilerin demirlenerek veya bağlanarak belli zamanlarda konakladıkları, küçük çaplı bakım ve onarımlarının yapılabilmesi için karaya alınmalarına olanak sağlayabilen, atölye, teçhizat ve/veya ekipmanı bulunabilen, karaya alındıktan sonra da bakım ve onarım çalışmalarına yetecek kadar kumsal, dolgu alanı veya betonlanmış meyilli alana sahip olan ve suyu, elektriği bulunan kıyı yapısıdır.

Yukarıda anlatılan işlevlere ilave olarak barınma ve çekek yerlerinde yangın söndürme sistemlerinin bulundurulması zorunludur.

Şekil A-1 Tipik Bir Barınma ve Çekek Yeri Yerleşim Planı



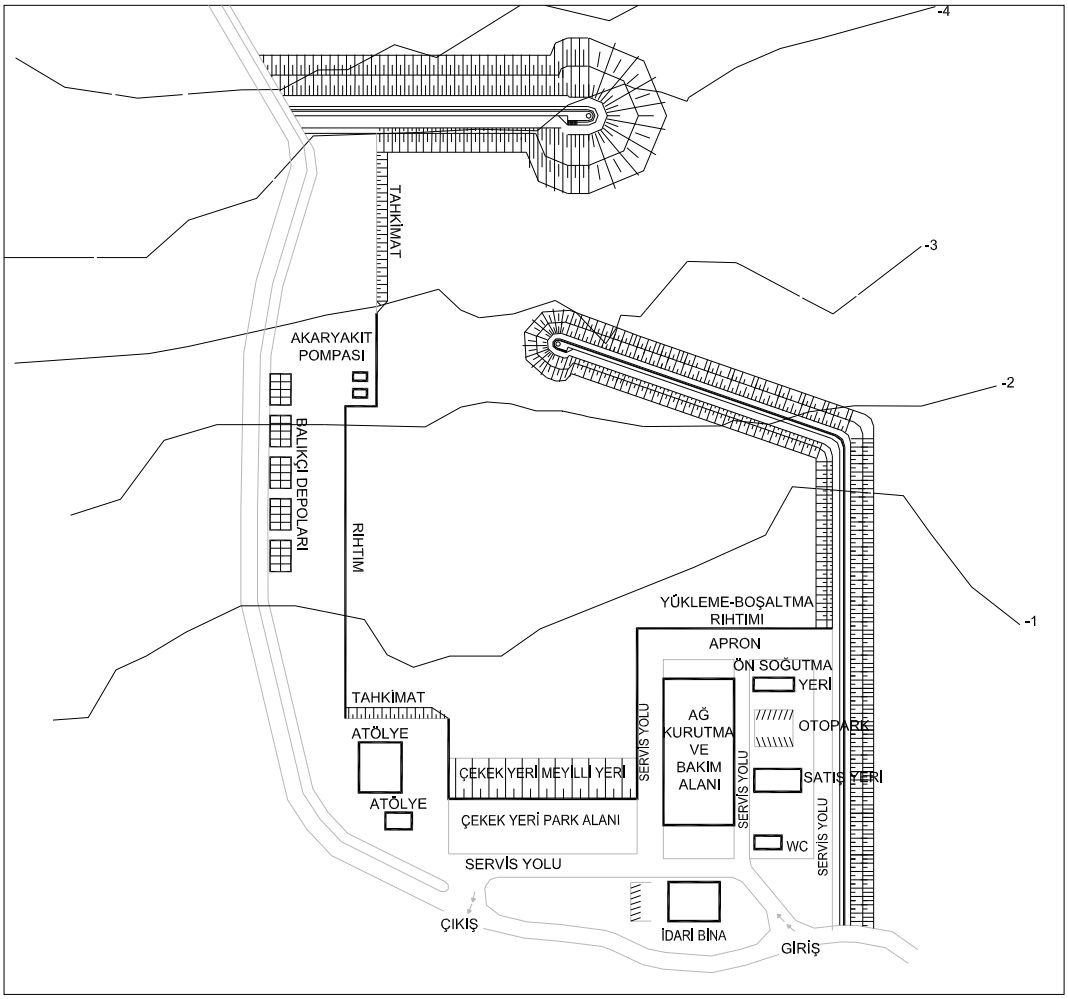
A.1.2 Balıkçı Limanları

Çeşitli boy ve su kesimindeki balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle ya da doğal şekilde korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetebilecek kadar korunmuş su alanı ve geri alana sahip, en fazla 100 adet balıkçı gemisinin yanaşmasına olanak sağlayacak şekilde ve 4 m su derinliğine kadar olan yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası (açık/kapalı), satış yeri, idare binası, balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, çekek yeri, balıkçı depoları, balıkçı lokali, personel ve satış yerine gelen müşterilerin kullanabileceği yeterli sayıda otopark, tuvalet, kanalizasyon bağlantısı veya tam sızdırmaz fosseptik çukuru bulunan kıyı yapılarıdır.

Çekek yerinde tekne ve gemilerin motor ve gövdelerinin bakımını yapabilecek nitelikte atölyeler bulunmalıdır. İhtiyaç duyulması halinde ön soğutma yeri, soğuk hava deposu ve buz üretim yeri bulundurulması tercih edilmektedir. Ayrıca, balıkçı limanını yerleşim birimlerine veya karayoluna bağlayan iyi koşullarda bağlantı yolu gerekmektedir. Yukarıda anlatılan işlevlere ilave olarak balıkçı limanlarında yangın söndürme sistemlerinin bulundurulması zorunludur.

Tipik bir tali balıkçı limanına ait yerleşim planı Şekil A-2'de verilmiştir.

Şekil A-2 Tipik Bir Balıkçı Limanı Yerleşim Planı



A.1.3 Büyük Balıkçı Limanları

Her boy ve su kesimindeki balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle ya da doğal şekilde korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetebilecek kadar korunmuş su alanı ve geri alana sahip, en az 100 adet balıkçı gemisinin yanaşmasına olanak sağlayacak şekilde ve en az 4 m ve daha derin su derinliğine sahip olan yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası (açık/kapalı), satış yeri, idare binası, balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, soğuk hava deposu, buz üretim yeri, çekek yeri, balıkçı depoları, balıkçı lokali, imkanlar dahilinde balık hali, kasa yıkama yeri, ilk yardım ünitesi, personel ve satış yerine gelen müşterilerin kullanabileceği yeterli sayıda otopark, tuvalet, kanalizasyon bağlantısı veya tam sızdırmaz fosseptik çukuru bulunan kıyı yapılarıdır.

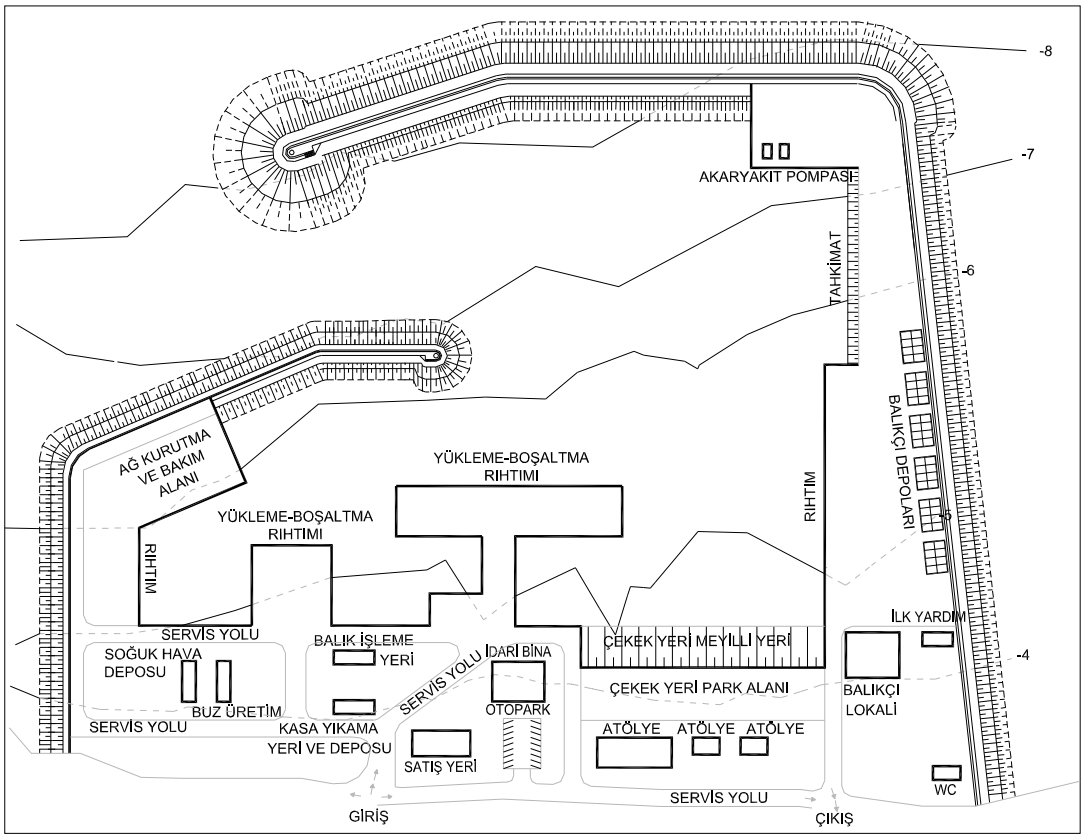
Bu tip limanlardan yararlanacak olan balıkçı gemilerinin güvertelerinde avlanma

takımları, buz konteynerleri, soğutma sistemleri, mekanik ve elektronik donanımlar bulunduğu için, tesis bünyesinde geniş çaplı bakım onarım hizmetinin verilmesi tercih sebebidir. Çekek yerinde tekne ve gemilerin motor ve gövdelerinin bakımını yapabilecek nitelikte atölyeler bulunmalıdır. Büyük balıkçı limanlarında, büyük balıkçı gemilerinin uzun deniz seyirlerinden sonra avladıkları deniz ürünlerini boşaltabilmeleri için limanda gerekli ekipmanların bulundurulması önerilmektedir.

Büyük balıkçı limanını yerleşim birimlerine veya karayoluna bağlayan iyi koşullarda bağlantı yolu gerekmektedir. Büyük balıkçı limanlarında, ürünlerin hızlı bir şekilde dağıtımını sağlayacak denizyolu, karayolu ve demiryolu bağlantılarının olması hizmet kalitesini artıracaktır. Denize yağ ve petrol ürünleri sızmasına karşı gerekli önlemleri alabilecek ekipmanın bulundurulması önemlidir. Yukarıda anlatılan işlevlere ilave olarak büyük balıkçı limanlarında yangın söndürme sistemlerinin bulundurulması zorunludur.

Tipik bir ana balıkçı limanına ait yerleşim planı Şekil A-3'de verilmiştir.

Şekil A-3 Tipik Bir Büyük Balıkçı Limanı Yerleşim Planı



Sınıflarına göre balıkçılık kıyı yapılarında sağlanması gereken fiziksel kriterler ve üstyapı işlevleri Tablo A-1'de verilmiştir.

Tablo A-1 Sınıflarına Göre Balıkçılık Kıyı Yapıları Fiziksel Kriterleri ve Üstyapı İşlevleri

Altyapı ve Üstyapı İşlevleri	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkçı Limanı	Büyük Balıkçı Limanı
Korunma-Barınma	√	√	√
Çekek Yeri	√	√	√
Bakım-Onarım (Atölye ve Ekipman)	√	√	√
Su-Elektrik-Yangın	√	√	√
Rıhtım (Yanaşma- Bağlama-Yükleme-Boşaltma)	**	En fazla 100 adet balıkçı gemisinin yanaşabileceği -4 m'ye kadar su derinliğinde rıhtımı olan	En az 100 adet balıkçı gemisinin yanaşabileceği -4 m ve daha derin su derinliğinde rıhtımı olan
Ağ Kurutma Yeri/Alanı		√	√
Satış Yeri		√	√
İdari bina		√	√
Akaryakıt Pompası		√	√
Ön Soğutma/Soğuk Hava Deposu		tercihen	√
Buz Üretim Yeri		tercihen	√
Balıkçı Depoları		√	√
Otopark		√	√
WC		√	√
Balıkçı Lokali		√	√
Kanalizasyon Bağlantısı veya fosseptik		√	√
Balık Hali			√ (İmkan dahilinde)
Kasa Yıkama Yeri			√ (İmkan dahilinde)
İlk Yardım Ünitesi			√ (İmkan dahilinde)

*** Bağlama rıhtımı bulunması zorunlu değildir.*

A.2 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ NİTELİKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde, balıkçılık kıyı yapılarında uyulması önerilen ve gereken bazı altyapı ve üstyapı nitelikleri ortaya konulmuştur. Bu bağlamda, Türkiye'deki ve dünyadaki önemli balıkçılık ülkelerindeki yapılar karşılaştırılmıştır.

Balıkçılık kıyı yapılarına ait **altyapı** koşullarının belirlendiği ve tasarıma yönelik önerilerin sunulduğu birtakım standart ve kodlar incelenmiştir. Bölüm A.2.1'de bu standart ve kodlarda önerilen temel esaslar verilmiştir.

Balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili altyapısal tasarım esasları, "British Standard BS 6349 Maritime Structures", "PIANC, Permanent International Association of Navigation Congresses", "UNCTAD, Port Development", "Fishing Port Structures Standard Design Methods, National Fishing Ports Association of Japan", "OCDI, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, Technical Standards for Harbour Facilities in Japan" ve "JICA, Japan International Cooperation Agency" ile "FAO, Food and Agricultural Organization" gibi kaynakların standart ve raporları incelenerek oluşturulmuştur.

Japonya, Hollanda ve bazı AB ülkelerindeki bazı balıkçı limanları incelenmiştir. Yapılan araştırmalar neticesinde, söz konusu ülkelerde kullanılan balıkçı limanlarının belirli standartlara uygun altyapı ve üstyapı işlevlerine sahip oldukları belirlenmiştir.

Söz konusu ülkelerde tasarım aşamasında, kıyı yapısını kullanacak olan yöre balıkçı teknelerine ilişkin detaylı bir analiz çalışması yapılmaktadır. Balıkçılık sektöründe söz sahibi dünya ülkelerinde altyapı gereksinimlerinin belirlenmesi esnasında, yöre balıkçıları hedef kullanıcı profili belirlenmektedir. Yöre balıkçı teknesi filo büyüklüğü, tekne boyutları, tekne avlanma kapasiteleri, ortalama üretim miktarları, gün içinde ortalama ürün boşaltma sayıları, rıhtım doluluk oranları gibi veriler incelenmekte, bu veriler kullanılarak, yöre balıkçı teknelerinin kullanacağı yeterli rıhtım uzunlukları belirlenmektedir. Yine hedef tekne filosuna bağlı olarak, basen içi su derinliği, apron genişliği, rıhtım üst kotu gibi tasarım parametreleri kararlaştırılmaktadır.

Türkiye'de 2008 yılında DLH tarafından 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları' adlı şartname yayınlanmıştır. Bu şartname, yukarıda adı geçen uluslararası standart ve kodlardaki esasları dikkate alarak Türkiye koşullarına göre uyarlanması ile oluşturulmuştur.

Türkiye'deki balıkçılık kıyı yapılarında, tasarım aşamasında, yöre balıkçıları hedef kullanıcı profili belirlenememektedir. Dolayısı ile ihtiyaca yönelik bir planlama

yapılamamakta, düzenli veri temin edilememektedir. Genel olarak, inşa edilmiş olan balıkçılık kıyı yapıları altyapısal olarak yukarıda adı geçen standartları dikkate almaktadır. Ancak, ihtiyaç analizi doğru bir şekilde yapılamadığı ve/veya yeterli ekonomik destek sağlanamadığı için, bazı yapıların yeterli rıhtım uzunluğuna sahip olmadığı belirlenmiştir. Ekler kısmında incelenen yapıların rıhtımlı ve toplam (rıhtımlı ve rıhtımsız) kapasite verileri bu durumu ortaya koymaktadır. Konumlarından ve/veya yeterli maddi kaynak aktarılamadığından dolayı, bazı balıkçılık kıyı yapılarında basen içi çalkantı, dalga aşması ve kumlanma etkisi olduğu bilinmektedir.

Türkiye'de genel anlamda balıkçı limanı statüsüne dahil edilebilecek bir yapı bulunmadığı tespit edilmekle birlikte, geliştirilme potansiyeline sahip olan kıyı yapılarının varlığı görülmüştür.

Balıkçılık kıyı yapılarının **üstyapı** işlevleri kapsamında bulunan hizmet yapılarının tasarımına ilişkin birtakım öneriler incelenmiştir.

Dünyadaki balıkçılık kıyı yapıları, genel anlamda işlevlerine göre küçük ve büyük ölçekli olarak değerlendirilmektedir. Uzakdoğu ülkelerinde hazırlanan kaynaklarda ise, işlevsel olarak basit yanaşma yerleri, kıyı balıkçı limanı, kıyı ötesi balıkçı limanı ve okyanus balıkçı limanı gibi detaylandırılmış tanımlar bulunmaktadır. Balıkçı limanını İngiltere esas olarak balıkçılık sanayi kullanımında olan barınak, koy ya da diğer karaya çıkma yeri (UK Sea Fish Industry Act, 1951) olarak Kanada ise esas olarak balıkçıların kullanımında bulunan (a) İlgili ekipman, faaliyet, arazi ve yapıları olan balıkçılıkla ilgili her türlü barınak, rıhtım, iskele, dalgakıran, çekek yeri, marina, (b) suda ya da su yakınında bulunan ilgili başka tesisler (Canada Fishing and Recreational Harbours Act, 1985) olarak tanımlamaktadır.

Söz konusu kaynaklarda, çeşitli balıkçılık kıyı yapılarında bulunması gereken üstyapı işlevleri belirlenmiştir. Bölüm A.2.2'de bu standart ve kodlarda önerilen temel esaslar verilmiştir.

Genel bir bakış açısı ile söylenebilir ki; balıkçılık konusunda önde gelen ülkelerin balıkçılık kıyı yapılarında altyapı ve üstyapı işlevleri, yukarıda belirtilen ve dünyada kabul görmüş standart ve kodlarda yer alan önerilere uygun bir şekilde planlanmış ve uygulanmıştır.

Tasarım aşamasında dünyada söz sahibi balıkçılık ülkelerindeki eğilim; avlanan ürün miktarı, avlanan ürünün işleme oranları, satış hızı, ürünün pazara dağıtım sıklığı gibi verilerin temin edilerek hizmet yapılarının tasarlanması yönündedir. Bu şekilde; buz üretim yeri, soğuk hava deposu, satış yeri/market gibi hizmet yapıları planlanmaktadır. Benzer şekilde ihtiyaç analizleri yapılarak, ofis binaları, akaryakıt üniteleri, atölye, çekek

yeri, tuvaletler, yollar ve park alanları gibi işlevlerin boyutsal planlaması yapılmaktadır. Ancak, üstyapısal anlamda Türkiye'deki balıkçılık kıyı yapıları yeterli işleve sahip değildir. Söz konusu üstyapılara sahip olan yapılarda ise, belirli standartlara sadık kalınmadığı saha gözlemlerinden tespit edilmiştir.

Altyapı ve üstyapı işlevlerine ilişkin sayısal veriler Bölüm C' de verilmiştir.

A.2.1 Altyapısal Değerlendirme

Balıkçılık kıyı altyapı tesisleri tasarlanırken, balıkçı tekne ve gemileri boyutları, ulaşım kanalı ve basen genişliği, manevra alanı, basen içi gerekli su derinliği, izin verilen çalkantı yükseklikleri, yanaşma düzenleri, rıhtım uzunluğu ve çekek yerinin fiziksel özellikleri gibi kriterler dikkate alınmaktadır. Bu fiziksel kriterlerin amaca yönelik belirlenmesinde aşağıdaki esaslar dikkate alınabilir:

Balıkçı tekne ve gemileri boyutları

Balıkçı tekne ve gemileri boyutları belirlenirken DLH 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları' dikkate alınabilir.

İzin verilen basen içi çalkantı yüksekliği

Balıkçı tekneleri için liman içi izin verilen çalkantı yüksekliği 40 cm'ye kadar çıkabilmektedir (British Standard BS 6349 Maritime Structures, 1984a).

Ulaşım kanalı ve giriş ağzı genişliği

Ulaşım kanalı ve giriş ağzı genişliğinin belirlenmesinde DLH 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları' dikkate alınabilir. Planlama aşamasında liman tasarım derinliği belirlenmesi önemlidir. Barınak veya limanı kullanacak tekne özelliklerine göre ulaşım kanalı ve giriş ağzı genişliği belirlenmelidir. Ortalama bir balıkçı limanı için giriş ağzı genişliğinin en az 35-50 m olması tavsiye edilmektedir.

Manevra alanı

Manevra çapı en büyük tekne uzunluğunun en az 2 katı olmalıdır. Genel olarak liman su alanları tasarlanırken en az 50 m çapında bir manevra alanı düşünülmelidir (PIANC, 1991).

Rıhtım boyu

Balıkçı limanı toplam kapasitesinin belirlenmesinde, balıkçı tekne ve gemilerinin yanaşma biçimleri önemlidir. Teknelerin boyuna yanaşması söz konusu olduğunda

tekne boyunun %15 fazlası yanaşma yeri tasarım boyu olarak alınabilir (British Standard BS 6349 Maritime Structures, 1984b).

Teknelerin kıçtan kara yanaşması durumunda ise teknelerin her iki yanında bulunması gereken net mesafe; boyu 7,5 m'ye kadar olan yatlar için 0,5 m, boyu 7,5 m – 12,0 m arasındaki tekneler için 0,75 m, 12 m'den büyük tekneler için ise 1,0 metre olarak belirlenmiştir. Kıçtan yanaşma şeklinde de bir tekne için tekne genişliğinin %15 fazlası tasarım genişliği olarak alınabilir (PIANC, 1991).

Kıyı yapısını kullanan tekne ve gemilerin avlanma sıklığına ve sezon şartlarına göre, boşaltma rıhtımı uzunluğunun yeterliliği tasarım esnasında dikkate alınmalıdır. Ayrıca kıyı yapısındaki kullanıcı sayısı, gün içindeki en yoğun yük indirme saatleri ve bağlanma koşulları dikkate alınarak gerekli yanaşma yeri tasarımı yapılmalıdır.

Basen içi minimum su derinliği

Balıkçı teknelerinin yanaşacağı rıhtım boyunca gerekli olan minimum su derinliği, yanaşma yerini kullanacak en büyük teknenin su çekiminden en az 0,5 m fazla olmalıdır. Kayalık zeminlerin bulunduğu yerlerde emniyet payı artırılabilir. Genelde balıkçı teknelerinin su çekimleri 2 m mertebelerindedir. Daha büyük trol ve gırgır gemilerinde ise su çekimi 3,5 m'ye kadar çıkabilmektedir. Tasarım esnasında hizmet seviyesine göre basen içi derinliğin yeterli olmasına dikkat edilmelidir (UNCTAD, 1985).

Rıhtım üst kotu

Rıhtım üst kotu +0,80 ila +1,50 m arasında değişebilmektedir. PIANC standartlarında verilen esaslar dikkate alınabilir (PIANC, 1991).

Ayrıca, Tablo A-2'ye göre, rıhtım üst kotu en yüksek su seviyesinden tabloda belirtilen değer kadar yukarıda olmalıdır (Türkiye koşullarında gelgit yüksekliği 30-40 cm mertebelerindedir).

Tablo A-2 Standart Rıhtım Üst Kot Yüksekliği

Gelgit Yüksekliği	Balıkçı Teknesi/ Gemisi Tonajı (GT)			
	0-20	20-150	150-500	500 ve üstü
0,0m - 1,0m	0,7m	1,0m	1,3m	1,5m
1,0m - 1,5m	0,7m	1,0m	1,2m	1,4m
1,5m - 2,0m	0,6m	0,9m	1,1m	1,3m

Kaynak: National Fishing Ports Association of Japan (n.d.).

Çekek yeri

Çekek yeri belirlenirken, çekek yeri önü deniz çalkantı koşullarının sakin olması, oyulma ve kumlanma gibi sediment hareketlerinden bağımsız olması, diğer tekne ve gemilerin yanaşma ve demirleme imkanlarını kısıtlamaması ve geri sahada teknelerin bakım-onarımı için yeterli çalışma alanı bırakılmasına dikkat edilmelidir.

Çekek yeri eğimi genelde 1/5 ila 1/12 arasında olmaktadır.

Çekek yeri önü su derinliği, çekilen veya indirilen tekne ve geminin yüklü su kesiminden en az 0,5 m fazla olmalıdır. Çekek yeri arkasında tekne park ve bakım-onarım sahası için çalışma şartlarını zorlamayacak şekilde yeterli alan bırakılmalıdır (OCDI, 2002).

Apron genişliği

Rıhtım boyunca konumlandırılacak yıkama, ayıklama, kasalama, tartma, buzlama, pazarlama, dağıtım ve depolama işlemlerinin yapılacağı kapalı bir alan düşünülmelidir. Tipik bir yerleşimde kapalı alan boyuna yönde ikiye ayrılmalıdır. Deniz tarafındaki kısım genelde yıkama işleminin yapıldığı kısım olarak ayrılmalıdır. Bu bölümün genişliği yaklaşık 8 m olmalıdır (UNCTAD, 1985). Benzer genişlikte tasarlanan kara tarafında ise ayıklama ve paketleme işlemleri yapılmalıdır. Ayrıca bu kısımda kamyonların yükü alabilmesi için yükleme platformu bulundurulmalıdır. Balıkçı limanlarında tüm apron genişliği (boşaltma rıhtımı ve işleme tesisi) 25 m civarında olabilmektedir (British Standard BS 6349 Maritime Structures, 1984b). Apron genişliği belirlenmesinde, apronda kullanılacak yük araçları ve ambulans gibi araçların yapacağı manevra koşulları düşünülmelidir. Rıhtım apron genişliği ön tasarımı için DLH 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları'nda verilen değerler kullanılabilir.

Balıkçı limanlarında büyük trol gemilerinin yükünü boşaltacağı apron genişliği 6 m yeterli olmaktadır (UNCTAD, 1985). Yağmur ve yıkama sularının drenajına imkan verecek şekilde apron eğiminin 1/50 ila 1/150 arasında olması uygundur.

Ayrıca balıkçıların ağlarını kurutabilmesi için ayrılmış ağ kurutma sahaları düşünülmelidir. Üst yapılarda kullanma suyu ve aydınlatma olmalıdır. Elektrik hattı deniz koşullarına karşı korumalı olmalıdır.

İstif yüksekliği

Balık depolama yüksekliği yaklaşık 2,5 m olarak alınabilir. Bu şekilde rıhtım tasarımındaki hareketli yükler belirlenebilir (British Standard BS 6349 Maritime Structures, 1984).

A.2.2 Üstyapısal Değerlendirme

Balıkçılık kıyı yapılarında üst yapı tesisleri tasarlanırken, idare binası, satış yeri, buz üretim yeri, soğuk hava deposu ile tamir-bakım ünitesi, yakıt istasyonu, depolama, atık-atık su arıtma, drenaj, yol ve park alanları ile hizmet binası ve alanları gibi yapılar dikkate alınmaktadır. Üst yapı planlanmasında, DLH 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları' Bölüm 3.4 esasları kullanılabilir.

Tekne ve gemilerin bakım-onarım hizmeti alabilmeleri için açık alanlar ve atölyelerin planlanması önemlidir. Uygun şekilde tasarlanmış çekek yerleri balıkçı limanları için vazgeçilmezdir.

Su ürününün tüketiciye yüksek kalitede sunulması ve hijyenik nedenlerden ötürü, avlanma sonrası boşaltmanın en kısa sürede yapılması gereklidir. Hızlı bir şekilde boşaltmayı sağlamak amacı ile özellikle balıkçı limanlarında rıhtım vinçleri, konveyör bantları ve kepçeli elevatör gibi ekipmanların bulundurulması tercih edilmelidir.

İşlevine göre bir balıkçılık kıyı yapısında bulunması gerekebilen diğer yapı ve ekipmanlar aşağıda verilmiştir:

- Soğuk hava deposu,
- Buz üretim tesisi,
- Teşhir dükkanı ve satış yeri,
- Teçhizat atölyesi,
- Akaryakıt tankı,
- Su ve elektrik tesisatı,
- Yangın söndürme ekipmanı,
- Ofis, kantin ve dinlenme salonları,
- Balık işleme tesisi.

Hizmet binalarının ön boyutlandırması için DLH 'Kıyı Yapıları ve Limanlar Planlama ve Tasarım Teknik Esasları' kullanılabilir.

Bir balıkçılık kıyı yapısında bulundurulması gereken üstyapı tesislerinin yaklaşık boyutlandırılması için kullanılabilecek değerler Tablo A-3'de verilmiştir.

Tablo A-3 Balıkçılık Kıyı Yapıları Üstyapı Tesisleri Boyutsal Tasarım Esasları

Üstyapı Tesisleri	İşlev	Birim Kişi	Birim Alan
Buz Üretim Yeri			
Buz üretim odası	Blok buz üretimi	2,5 ton x 2	Genişlik 6-10 m
Büro	Satış ofisi	2-4 kişi	4-6 m²/kişi
Ara oda	Soğuk hava kaçışını azaltmak		4-8 m²/oda
Buz depo odası	Buz deposu	Yaklaşık 35-40 ton	20/50 ton
Servis alanı	Buzun yüklenmesi		Genişlik 2-3 m
Makine odası	Kompresör vb. ekipmanın muhafazası		50-100 m²
Jeneratör odası	Jeneratörün muhafazası		
Akaryakıt Yeri			
Malzeme deposu	Kerosen, yağ vb. malzeme depolama	2-4 kişi	8-15 m²/kişi
Yakıt kabul yeri		1-2 kişi	4-6 m²/kişi
Depo	Akaryakıt pompası vb. depolama		
El arabası park yeri	4 adet el arabası parkı		
Yağ ikmal deposu	Yağ bidonları ve kutularının toplanması		
Yakıt tankı	Dizel yağ tankları		
Atölye			
Depolu çalışma alanı	Bakım işleri	4-6 kişi	8-15 m²/kişi
Ekipman depo odası	Bakım gereç edevatların depolanması		6-12 m²/oda
İdari (İşletme) Bina			
Müdür odası	Liman işletme işleri	2-4 kişi	10-30 m²/oda
Muhasebe	Muhasebe işleri	1-2 kişi	6-10 m²/kişi
Depo	Ofis malzemelerinin depolanması		5-12 m²
Ofis odası	Şef ve ekiplerin bölümleri	6-12 kişi	4-6 m²/kişi
Tuvalet	İşletme personelinden bağımsız		4-6 m²/kabin
Koridor	Diğer odalara geçiş		Genişlik 1,5-2,5 m
Büfe-Kantin			
Satış Yeri	Balıkçılara yiyecek/ içecek satımı	2-4 kişi	16-36 m²/oda
Depo	Yiyecek/içecek depolanması		10-20 m²/oda
Ofis odası	Tedarik hizmet işletmesi	1-4 kişi	10-30 m²/oda
Personel (toplantı) Odası	Kooperatif üyelerinin toplantı yeri	12-16 kişi	4-6 m²/kişi
Koridor	Diğer odalara geçiş		Genişlik 1,5-2,5 m
Soğuk Hava Deposu			
Günlük Ortalama Avlanan Balıkçı Teknesi Sayısı		**Soğuk Hava Deposu Alanı* (m²)**	
0-50		100 m²-120 m²	
50-100		120 m²-150 m²	
100-250		150 m²-250 m²	
>250		>250 m²	
Satış Yeri			
Günlük Ortalama Avlanan Balıkçı Teknesi Sayısı		**Satış Yeri Alanı** (m²)**	
0-50		50 m²-200 m²	
50-100		200 m²-300 m²	
100-250		300 m²-500 m²	
>250		>500 m²	

** Soğuk hava deposu alanları hesaplanırken, ortalama olarak günlük avlanan balıkçı tekne sayısı dikkate alınmaktadır. Öte yandan, tekne başına günlük ortalama üretim miktarı, balık işleme oranları, depolanan ürünün pazara dağıtım sıklığı ve satılan ürünün balıkçılık kıyı yapılarında bekleme süreleri tasarım aşamasını etkileyen önemli parametrelerdir. Tabloda verilen değerler ortalama değerler dikkate alınarak hesaplanmıştır.*

*** Satış yeri alanları hesaplanırken, ortalama olarak günlük avlanan balıkçı tekne sayısı dikkate alınmaktadır. Öte yandan, tekne başına günlük ortalama üretim miktarı, balık satış hızı, günlük balık satış süresi ve balık kasalarının ebatları (hacmi) tasarım aşamasını etkileyen önemli parametrelerdir. Tabloda verilen değerler ortalama değerler dikkate alınarak hesaplanmıştır. İlerleyen yıllarda tekne başına üretimin artabileceği de değerlendirilmiştir.*

Ayrıca bir balıkçı limanında bulundurulması gereken tuvalet sayısı balıkçı sayısına göre değişmektedir. Aşağıda balıkçı sayısına bağlı olarak limanda olması gereken tuvalet sayısı verilmiştir (FAO, 1999):

1-9 balıkçı için	1 tuvalet
10-24 balıkçı için	2 tuvalet
25-49 balıkçı için	3 tuvalet
50-100 balıkçı için	5 tuvalet

B

BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜ ETKİLEYEN DÜNYADA VE BÖLGEMİZDEKİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde balıkçılık sektörünü etkileyen dünyada ve bölgemizdeki gelişmelerin değerlendirilmesi yer almaktadır.

Balıkçılık sektörünü etkileyen dünyada ve bölgemizdeki gelişmelerin değerlendirilmesi stratejik, bütüncül ve katılımcılık ilkeleri doğrultusunda yürütülmüş, bu kapsamda yurtiçi gelişmeler basılı ve basılı olmayan istatistik verileri ile ilgili kuruluşlarca yapılmış, güncelliğini koruyan tüm çalışmalar, dünyadaki ve AB'deki su ürünleri sektörüne ilişkin istatistiki veriler ve kaynaklar derlenmiş ve analiz edilmiştir.

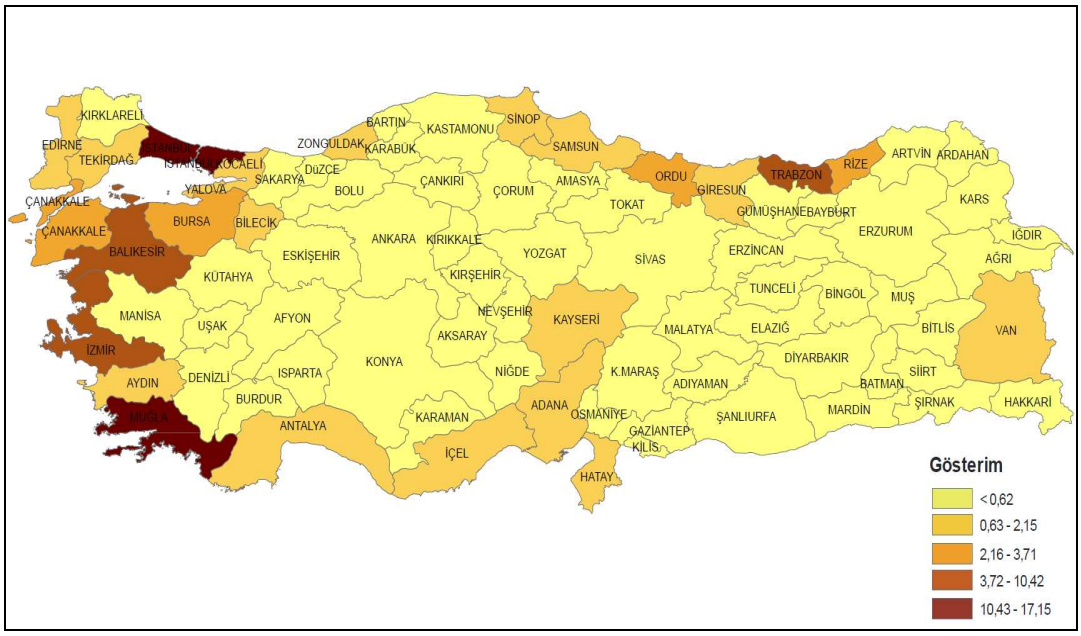
Türkiye su ürünleri üretiminde (avcılık ve yetiştiricilik) dalgalanmalar olsa da devamlı bir artış olmuş, buna karşın Türkiye'nin sahip olduğu su kaynakları ve üretim potansiyeline göre henüz istenilen düzeye erişilememiştir. Ülkemizde balıkçılık gemi başına üretimi ve kişi başına tüketimi dünya ve AB ortalamalarının oldukça gerisindedir.

Genel olarak Türkiye balıkçılık sektörü, küçük ölçekli üreticilerden oluşmakta olup, gemi büyüklüğü, motor gücü, tonajı, teknoloji kullanımı, pazarlama stratejileri ve istihdam yapısı küçük ölçekli üreticilere göredir.

Diğer yandan, son yıllardaki gemi büyüklüğü, motor gücü, tonajı, teknoloji kullanımı ve istihdam yapısındaki değişimler Türkiye balıkçılık sektörünün küçük ölçekli üretimden büyük ölçekli üretime doğru değişme eğiliminde olduğunu göstermektedir. Balıkçılık sektörünün kıyı kesimindeki kırsal alanlar için bir istihdam kaynağı ve ekonomik faaliyet olarak devam etmesinin yanı sıra küçük ölçekli üretimin ekonomik olarak yapılabilir olmaması, AB uyum sürecindeki düzenlemeler büyük ölçekli üretime geçiş eğilimini desteklemektedir.

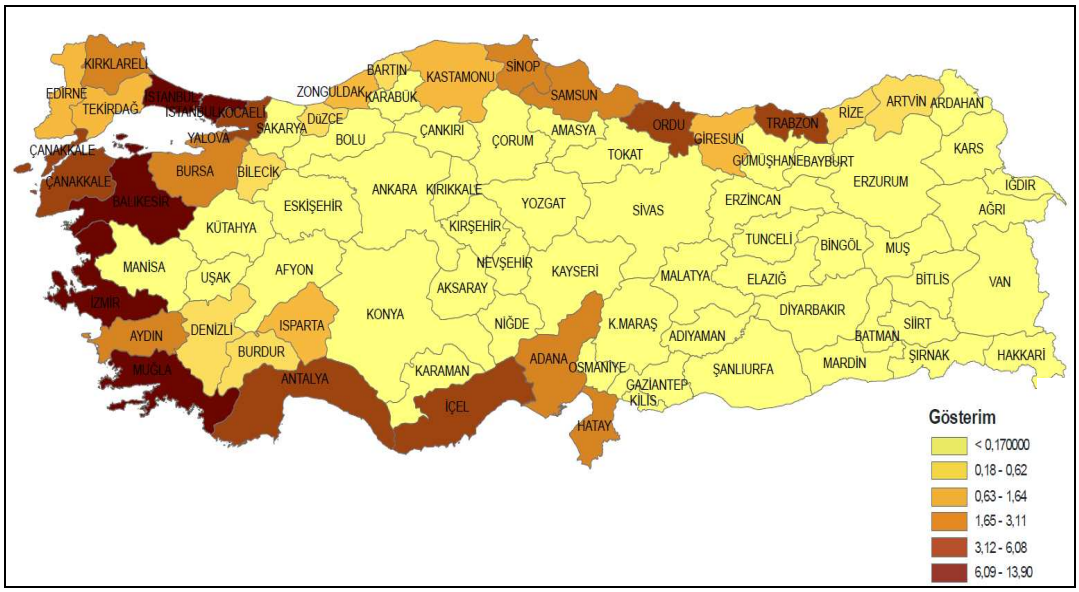
Türkiye'de avlanan su ürünlerinin yaklaşık yüzde 60'ının Doğu Karadeniz Bölgesi'nden karşılanmasına rağmen, üretimin ekonomik değeri düşüktür. Bu durumu illerin balıkçılık üretimlerinin Türkiye balıkçılık sektörü GSYİH'daki payı doğrulamaktadır (Şekil B-1). Şekil B-2 ise balıkçılık istihdamında Ege ve Akdeniz bölgelerinin paylarının daha fazla olduğunu göstermektedir.

Şekil B-1 İllerin Türkiye Balıkçılık Sektörü GSYİH İçindeki Payı (2001)



Kaynak: TÜİK 2001 GSYİH verilerinden üretilmiştir.

Şekil B-2 İllerin Türkiye Balıkçılık Sektör İstihdamı İçindeki Payı (2000)



Kaynak: TÜİK 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarından üretilmiştir.

Ülkemizde avlanan su ürünlerinin yaklaşık üçte ikisi Doğu Karadeniz Bölgesi'nden elde edilmektedir. Bu bölgeyi Batı Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgeleri izlemektedir (Tablo B-1).

Tablo B-1 Bölgeler İtibarıyla Avlanan Su Ürünleri Üretimi (2008-2009)

	2008		2009	
Bölge Adı	**Üretim (ton)**	**Yüzde**	**Üretim (ton)**	**Yüzde**
Doğu Karadeniz	293 117	59,3	245 862	52,9
Batı Karadeniz	62 161	12,6	67 567	14,5
Marmara	40 577	8,2	35 223	7,6
Ege	36 618	7,4	47 414	10,2
Akdeniz	20 640	4,2	29 209	6,3
İç sular	41 011	8,3	39 187	8,4
Toplam	**494 124**	**100,0**	**464 462**	**100,0**

Kaynak: TÜİK (2009) ve TÜİK (2010).

Tablo B-1'den de görülebileceği gibi 2009 yılında avlanan su ürünleri üretiminde 2008 yılına göre yaklaşık %6 azalma meydana gelmiştir. Doğu Karadeniz, Marmara Denizi ve iç sular üretiminde azalma meydana gelmesine karşın, Ege ve Akdeniz'in üretiminde artma olmuştur.

Bu bölümde, balıkçılık sektörünün mevcut durumu (üretim ve tüketimi, su ürünleri kaynakları, potansiyelleri) ve ileriye dönük politikaları, stratejileri yurtiçi ve yurtdışı ölçeğinde incelenmiştir.

Yurtdışı gelişmeler, sektörün dünyadaki genel durumunun değerlendirilmesinden sonra en büyük üretici konumundaki Çin ve Avrupa Birliği'nin incelenmesini kapsamaktadır.

Yurtiçi gelişmeler, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (TKİB) basılı ve basılı olmayan istatistik verileri ile TKİB ile Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT) başta olmak üzere, ilgili kuruluşlarca yapılmış olup güncelliğini koruyan tüm çalışmalar değerlendirilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin hali hazırdaki yurtdışı sektörel ilişkileri de bu bölümde sunulmaktadır.

Dünyadaki ve AB'deki su ürünleri sektöründeki gelişmelerin izlenmesi ve değerlendirmelerin yapılması için en güncel Avrupa Birliği (AB) ve Gıda ve Tarım Teşkilatı (FAO) verileri kullanılmıştır.

Türkiye su ürünleri sektörünün güncel veriler ile değerlendirilmesi için TÜİK tarafından yayınlanan Su Ürünleri İstatistikleri kullanılmıştır. En güncel verilerin sunulması amaçlandığından Dünya, AB ve Türkiye veri yılları farklılık göstermektedir.

Bu çalışmalarda kesit analizi yerine, uzun yılları kapsayan dönem analizlerine yer verilmeye çalışılmış, ülkemiz su ürünleri sektörü ile AB ve dünya su ürünleri sektörü karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Söz konusu bu değerlendirme sonucunda, ülkemiz

su ürünleri sektörünün dünya ve özellikle AB-27 ülkeleri ile kıyaslaması yapılmış, söktürün durumu irdelenmiştir.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (TKİB) Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü (KKGM), Tarımsal Üretim Genel Müdürlüğü (TÜGEM), Teşkilatlanma ve Destekleme Genel Müdürlüğü (TDGM), Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü (TAGEM), Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü (DSİ) ve Denizcilik Müsteşarlığı gibi konu ile ilgili pek çok kurum ve kuruluş ile görüşülmüştür.

B.1 YURT DIŞI GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

B.1.1 Dünyada Su Ürünleri Üretim ve Tüketimi

Dünya toplam su ürünleri üretimi (avcılık ve yetiştiricilik) genel olarak son yüz yılda devamlı artış göstermiştir. Teknolojik gelişmelerin de hızlanmasıyla denizler ve iç sularda avlanma arttıkça balık stokları da azalma eğilimi göstermektedir. 1910 yılında 4 milyon ton olan dünya su ürünleri üretimi, 1989'da 100 milyon tona ulaşmıştır. Stoklar üzerindeki bu baskı sonucu dünya su ürünleri üretimi azalma eğilimine girmiş, üretim 1991 yılında 96,9 milyon tona gerilemiştir (FAO, 2009a).

Balık bulucu modern cihazların büyük kapasiteli avcı ve taşıyıcı gemilerle birlikte kullanılması sonucu avcılıkta sağlanan gelişmelere ilave olarak 1990'dan sonra yetiştiriciliğin de geliştirilmesiyle dünya genelinde her yıl ortalama %0,5 artış gösteren su ürünleri üretimi, 2007 yılında 140,4 milyon tona, 2008 yılında ise 89,7 milyon tonu avcılıktan, 52,6 milyon tonu yetiştiricilikten olmak üzere 142,3 milyon tona yükselmiştir (FAO, 2009a, 2010). Dünya su ürünleri üretimi Tablo B-2'de verilmiştir.

Tablo B-2 Dünya Su Ürünleri Üretimi, 1910 - 2008 (milyon ton)

Yıllar	1910	1960	1976	1989	1991	2002	2005	2006	2007	2008
Su ürünleri üretimi (avcılık + yetiştiricilik)	4,0	38,0	73,5	100,0	96,9	133,6	142,7	143,7	140,4	142,3

Kaynak: FAO (2009a), FAO (2010)

Dünya su ürünleri üretiminin yaklaşık %63'ü avcılık, %37'si ise yetiştiricilik üretimine karşılık gelmektedir. Dünyada su ürünleri yetiştiriciliği hızlı bir şekilde artmaktadır. 1950 yılında 1 milyon tonun altında olan su ürünleri yetiştiricilik üretimi 2008 yılında 52,6 milyon tona yükselmiştir. Dünyada yetiştiriciliğin devamlı artmasına karşılık, avlanan su ürünleri üretiminde dalgalanma gözlenmektedir. Örneğin 2006 ve 2007 yılları arasında 3,3 milyon tonluk (%2,2) bir düşüş, 2008 yılında ise 1,9 milyon tonluk bir artış yaşanmıştır. Bu düşüş ve hafif yükseliş aşırı avlanma sonucu azalan stokların üretime yansıması olarak değerlendirilebilir.

2008 yılında dünyada üretilen su ürünlerinin 110,8 milyon tonu (%77'si) insan beslenmesinde, kalanı (% 23) gıda dışı (hayvan yemi, balık yağı vb.) diğer tüketimlerde kullanılmıştır. 6,591 milyar kişi olan dünya nüfusu esas alındığında, kişi başına su ürünleri tüketimi 2008 yılında 16,8 kg/kişi/yıl olmuştur (FAO, 2010). Dünyada 2,9 milyar kişi tarafından tüketilen hayvansal protein ihtiyacının yaklaşık %15'inin su ürünlerinden sağlandığı tahmin edilmektedir.

Yapılan tahminlere göre 2008 yılında ise avcılıktan elde edilen üretimin ortalama fiyatı 1046 dolar/ton, toplamda 93,9 milyar dolar, yetiştiricilikten elde edilen su ürünlerinin ortalama fiyatı 1874 dolar/ton, toplamda 98,4 milyar dolar olmuştur. Dünya genelinde ise su ürünlerinin ortalama tonu 1352 dolar/ton, toplam değeri ise 192,3 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (FAO, 2010).

Su ürünleri avcılığında dünyada ilk on sırayı alan ülkeler okyanuslara kıyısı bulunan, açık denizlerde büyük kapasiteli gemilerle avlanan ve avladığı su ürünlerini taşıyıcı gemilerle karaya çıkaran ülkelerdir. Söz konusu bu ülkeler su ürünleri üretimi, ticareti ve tüketiminde etkin olan ülkelerin başında gelmektedir. Avlanan su ürünleri taşıyıcı gemilerde veya karada işlenmekte, su ürünleri işleme sanayisi önemli bir istihdam yaratmakta, yan sanayinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Dünyada su ürünleri avcılığında ilk on ülke Tablo B-3'de verilmektedir.

Tablo B-3 Dünyada Su Ürünleri Avcılığında İlk On Ülke (2008)

Sıra no	Ülke	Üretim (milyon ton)	Yüzde
1	Çin	14,8	10,4
2	Peru	7,4	5,2
3	Endonezya	4,9	3,4
4	A.B.D.	4,3	3,0
5	Japonya	4,2	3,0
6	Hindistan	4,1	2,9
7	Şili	3,6	2,5
8	Rusya Federasyonu	3,4	2,4
9	Filipinler	2,6	1,8
10	Tayland	2,5	1,8
İlk on ülke toplamı		**51,8**	**33,0**
Dünya toplam		**142,3**	**100,0**
AB-27 ülkeleri		**6,4**	**4,5**

Kaynak: FAO (2010).

2006 yılı istatistik verilerine göre dünyada 2,1 milyon adet motorlu balıkçı gemisi avcılıkta kullanılmaktadır (FAO, 2008). Bu balıkçı gemilerinin %70'i Asya Kıtası'nda bulunmaktadır. Motorlu balıkçı gemilerinin %90'ının boyu 12 m'den daha küçük balıkçı gemileridir. Bu tür balıkçı gemileri Afrika Kıtası ve Yakın Doğu Asya ülkelerinde daha yaygındır. Boyu 24 m ve 100 gros tondan daha büyük endüstriyel balıkçı gemileri genelde Avrupa ülkeleri, Latin Amerika ve Karayipler'de daha yaygındır.

Dünyada 2007 yılında endüstriyel tipte büyük kapasiteli 23 000 balıkçı gemisi toplam 9,9 milyon gros ton (GT) ve 740 taşıyıcı gemi yaklaşık 1,0 milyon GT kapasite ile denizlerde avcılık yapmıştır (FAO, 2009a). Söz konusu büyük kapasiteli balıkçı gemilerinin ortalama tonajı 430 ton ve taşıyıcı gemilerin ortalama tonajı 1 351 ton'dur.

Taşıyıcı gemilerin tonajlarının daha yüksek olmasının nedeni, avlanan ürünlerin bu

gemilerde işlenmesidir. Bu gemiler bir anlamda “yüzer gıda fabrikası” olarak işlev yapmaktadır.

Rusya Federasyonu bayrağı taşıyan balıkçı gemileri 1,5 milyon ton kapasitelidir ve toplamda %16’lık pay almaktadır. Bu balıkçı gemilerine ilave olarak 3 300 adet gemi (%14,4) ABD bayrağı taşımakta, diğer balıkçı gemilerine göre daha büyük boyutta bulunmaktadır. Söz konusu iki ülke denizlerde avlanan gemi tonajları dikkate alındığında %30,4 pay almaktadır. Romanya ve Ukrayna’nın balıkçılık filoları da büyük kapasiteli olmasına karşın, Rusya, Romanya ve Ukrayna’nın balıkçı gemilerinin ortalama yaşları yaklaşık 31,4 yıl’dır.

Dünyada son gelişmeler dikkate alındığında av balıkçı gemilerinden ortalama 540 GT ve taşıyıcı balıkçı gemilerinden tonajı 590 GT olanların tercih edildiği görülmektedir. Petrol fiyatlarındaki artış nedeniyle balıkçı gemilerinin daha kısa mesafelerde ve balık stoklarının yoğun olduğu yerlerde avlanması ve taşıyıcı balıkçı gemilerinin avları taşıyarak ekonomi sağlanması bu tercih de etkin olmuştur.

Çin’in 2008 yılı avcılık üretimi 14,8 milyon ton, yetiştiricilik üretimi ise 32,7 milyon ton olmak üzere toplam 47,5 milyon ton üretim gerçekleşmiştir. Bu üretim 2008 yılında elde edilen dünya üretimi olan 142,3 milyon tonun %33’üdür. Çin’de 2008 yılı kişi başına su ürünleri tüketimi (26,6 kg/kişi/yıl) dünya ortalamasının iki katına oldukça yakındır.

FAO (2010) 2007 yılı verilerine göre su ürünleri tüketimi endüstriyel yönden ileri ülkelerde 29,0 kg/kişi/yıl; gelişmiş ülkelerde 24,1 kg/kişi/yıl; gelişmekte olan ülkelerde 14,9 kg/kişi/yıl; düşük gelirli ülkelerde 14,2 kg/kişi/yıl ve ekonomileri geçiş sürecinde olan ülkelerde 12,6 kg/kişi/yıldır. Ülkemizde 2009 yılı verilerine göre su ürünleri tüketimi 7,6 kg/kişi/yıl olarak gerçekleşmiştir.

2008 yılı verilerine göre Çin’den sonra dünya sıralamasında 6,6 milyon ton ile ikinci sırada yer alan AB-27 ülkelerinin üretimi 2008 yılında azalmış 6,4 milyon tona inmiştir. Buna karşılık Peru 7,2 milyon ton üretim ile AB-27 ülkelerini geride bırakmıştır. Avrupa Birliği’ne üye olan ülkeler (AB-27) arasında en fazla üretimi ise İspanya ve Danimarka yapmaktadır (EC, 2009).

Avrupa Birliği’ne üye olan 27 ülke (AB-27) dikkate alındığında yıllık su ürünleri üretiminin ve tüketiminin ülkelere göre büyük farklılıklar gösterdiği görülmektedir. 2007 yılı verilerine göre AB-27 ve aday ülkeler arasında en fazla su ürünleri üretimi İspanya’da gerçekleşmekte, bu ülkeyi Danimarka, Fransa ve İngiltere izlemekte, ülkemiz 5. sırada bulunmaktadır.

2007 yılı verileri esas alındığında su ürünleri tüketiminde Portekiz 57,2 kg/kişi/yıl ile ilk

sırada, Bulgaristan 4,2 kg/kişi/yıl ile sonuncu sırada bulunmaktadır (EC, 2008 ve 2009). Ülkemizde ise bu değer 2007 yılı için 8,5 kg/kişi/yıl olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2010).

Ülkemizde kişi başına tüketilen su ürünleri toplamı AB-27 ülkelerinin ortalama tüketimlerinin %38'i kadardır. AB ülkeleri protein ihtiyacının %15,5'i su ürünleri üretiminden karşılanmaktadır.

Dünya ülkeleri su ürünleri tüketimleri dikkate alındığında en fazla tüketim İzlanda'da gerçekleşmektedir. İzlanda'da 91,4 kg/kişi/yıl olan tüketim, dünya ortalaması olan 16,8 kg/kişi/yıl'ın 5,5 katıdır. Japonya 65,5 kg/kişi/yıl, Norveç 47,4, Çin 26,6, ABD 23,8, Kanada 23,1, Peru 20,3 ve Rusya Federasyonu'nda 17,7 kg/kişi/yıl su ürünü tüketilmektedir.

AB-27 ülkelerinin su ürünleri üretimleri ve kişi başına tüketimi Türkiye ile mukayese edilerek Tablo B-4'te verilmektedir.

Tablo B-4 AB-27 ve Türkiye Su Ürünleri Üretimi Miktarı (2007)

No	Ülke adı	Su Ürünleri Üretimi	AB Toplamına Oranı (%)	Tüketim kg/kişi/yıl
1	İspanya	1 020 908	15,84	44,2
2	Fransa	795 313	12,34	34,8
3	İngiltere	790 687	12,27	20,5
4	Danimarka	684 181	10,62	23,3
5	İtalya	467 631	7,26	25,2
6	Hollanda	467 011	7,25	19,1
7	Almanya	293 758	4,56	15,1
8	İrlanda	279 650	4,34	21,8
9	Portekiz	260 504	4,04	57,2
10	İsveç	243 619	3,78	28,7
11	Yunanistan	208 266	3,23	21,1
12	Litvanya	190 874	2,96	37,2
13	Polonya	180 271	2,80	10,1
14	Finlandiya	177 404	2,75	31,8
15	Letonya	156 001	2,42	12,6
16	Estonya	100 225	1,56	16,4
17	Çek Cum.	24 723	0,38	9,9
18	Belçika	24 667	0,38	23,4
19	Macaristan	22 946	0,36	5,1
20	Romanya	16 497	0,26	5,2
21	Bulgaristan	13 307	0,21	4,2
22	Malta	9 834	0,15	31,3
23	Kıbrıs	5 425	0,08	25,2
24	Slovakya	4 071	0,06	8,3
25	Avusturya	2 889	0,04	14,2
26	Slovenya	2 465	0,04	9,8
27	Lüksemburg	-	-	37,2
TOPLAM		6 443 127	100,0	
Türkiye		772 471		8,5
AB ortalama tüketimi (kg/kişi/yıl)				22,3

Kaynak: EC (2008) ve EC (2009).

AB-27 ülkelerinin balıkçı gemileri sayısı Eylül 2009 tarihi itibarıyla 84 909 adet, gros tonajı 1 844 292 ton, motor güçleri ise 6 752 739 kW'dir. Balıkçı filosunda yer alan balıkçı gemilerinin 2009 Eylül ayına göre 0-6 boyunda olanların oranı %32, boyları 6-12 m olanlar %51, boyları 12-18 m olanlar %9, boyları 18-24 m olanlar %4,3 ve kalan %3,7'nin ise boyları 24 m'den daha büyüktür. AB-27 ülkelerinin balıkçı filosunun ortalama yaşı ise 25,5 yıl olarak verilmiştir.

AB ülkelerinin balıkçı gemisi sayıları, balıkçı gemilerinin toplam ve ortalama tonajı, üretim ve balıkçı gemisi başına üretim miktarları irdelendiğinde, Belçika en az balıkçı gemisi sayısına sahip olmasına karşılık (103 balıkçı gemisi) ortalama gemi tonajı 190,1 tondur. Bu ülke balıkçı gemilerinin ortalama motor gücü 588,5 kW'dir (800 BG).

Balıkçı gemilerinin ortalama tonajı dikkate alındığında Litvanya (246,8 ton) ilk sırayı almaktadır. Bu ülke balıkçı gemilerinin ortalama gücü 278,9 kW'dir (378,9 BG). Bu ülkeyi 840 adet gemi ve ortalama 194,9 ton ve 463 kW (629 BG) ile Hollanda izlemektedir. Belçika ortalama 190,1 ton ve 463 kW (629 BG) kapasite ile ilk üç sıra içerisinde yer almaktadır.

Balıkçı gemilerinin toplam tonajı dikkate alındığında İspanya 468 035 ton ile ilk sırayı almakta, bu ülkeyi İngiltere 212 609 ton ile ikinci ve Fransa 207 992 ton ile üçüncü, İtalya 197 687 ton ile dördüncü sırada izlemektedir (Tablo B-5).

AB ülkelerindeki balıkçı gemilerinin ortalama tonajları ülkemiz balıkçı gemilerinin tonajının (9,3 ton) yaklaşık 2,3 katı olan 21,7 ton'dur. AB ülkelerine göre sayısal olarak Yunanistan'dan sonra en fazla balıkçı gemisine sahip olmamıza karşın filomuz oldukça küçük balıkçı gemilerinden oluşmaktadır (Tablo B-5).

Balıkçı gemisi başına avlama (gemi başına üretim) verileri dikkate alındığında Litvanya 628,9 ton/balıkçı gemisi ile ilk sırada yer almakta, bu ülkeyi Hollanda (564,3 ton/balıkçı gemisi) ve Danimarka (300,1 ton/balıkçı gemisi) izlemektedir.

AB ülkelerinin balıkçı gemisi başına ortalama üretimleri 64,9 ton iken ülkemizin balıkçı gemisi başına üretimi AB ülkelerinin yaklaşık %33'ü kadar; 21,8 ton/balıkçı gemisidir. Ortalama tonaj yönünden Litvanya ülkemizin balıkçı gemilerinden 26 kat, AB ülkeleri ortalaması ise 2,3 kat daha büyüktür (Tablo B-5).

Avlanan ürün miktarı esas alınırsa İspanya 1 005 788 ton ile ilk sırada, Danimarka 895 750 ile ikinci, Fransa 787 629 ton ile üçüncü sırada bulunmaktadır. Ülkemiz denizlerde 409 945 ton avcılık üretimi ile 6. sırada yer almaktadır. AB ülkelerinin balıkçı gemisi sayıları, tonajları, üretim miktarları Tablo B-5'de verilmektedir.

Tablo B-5 AB Ülkeleri* Balıkçı Gemisi Sayıları ve Üretim Miktarları (2006)

Sıra no	Ülke adı	Gemi sayısı	Toplam tonaj (ton)	Ortalama tonaj (ton	Motor gücü (kW)	Üretim (ton)	Üretim/tekne (ton)
1	Belçika	103	19 578	190,1	60 620	18 259	177,3
2	Slovenya	169	962	5,7	10 234	2 500	14,8
3	Litvanya	247	60 960	246,8	68 891	155 336	628,9
4	Romanya	440	2 606	5,9	8 700	15 772	35,8
5	Hollanda	840	163 754	194,9	388 950	473 985	564,3
6	Kıbrıs	867	4 994	5,8	38 725	5 705	6,6
7	Polonya	871	31 241	35,9	99 403	158 934	182,5
8	Letonya	880	33 806	38,4	57 219	140 955	160,2
9	Estonya	965	19 336	20,0	49 177	87 605	90,8
10	Malta	1 394	15 064	10,8	97 710	8 513	6,1
11	İsveç	1 561	43 497	27, 9	215 677	276 804	177,3
12	Almanya	1 899	69 342	36,5	162 103	316 721	166,8
13	İrlanda	1 955	71 388	36,5	208 993	263 792	134,9
14	Bulgaristan	2 556	8 337	3,3	63 101	10 802	4,2
15	Danimarka	2 979	78 069	26,2	281 030	895 750	300,7
16	Finlandiya	3 166	15 994	5,1	167 746	26 135	8,3
17	İngiltere	6 840	212 609	31.1	860 954	158 936	23,2
18	Fransa	7 586	207 992	27,4	1 060 490	787 629	103,8
19	Portekiz	8 666	106 624	12,3	380 730	235 875	27,2
20	İspanya	13 021	**468 035**	35,9	1 059 350	**1 005 788**	77,2
21	İtalya	13 858	197 687	14,3	**1 161 353**	485 625	35,0
22	Yunanistan	**17 657**	90 653	5,1	519 940	209 869	11,9
Toplam		**88 520**	**1 922 528**	**21,7**	**7 021 096**	**5 741 290**	**64,9**
Türkiye		***18 790***	***173 912****	**9,3**	***426 496***	***409 945***	**21,8**

* *Denize kıyısı olan 22 AB ülkesi değerleri verilmiştir.*

** *Ortalama tonaj ve gemi sayısı kullanılarak hesaplanmıştır.*

Kaynak: EC (2008).

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa Türkiye, AB ülkeleri içerisinde en fazla balıkçı gemisi sayısına sahip olmasına karşın, balıkçı gemisi başına üretimde beklenenin çok gerisindedir. AB ülkelerinin gemi başına avladığı su ürünü miktarı ülkemizin yaklaşık 3 katıdır.

Bu durumun temel nedeni ülkemiz balıkçılarının küçük boydaki (genelde 10-12 m'lik) balıkçı gemileriyle avlanma yaparken, denizcilikte ileri gitmiş ülke balıkçılarının daha büyük balıkçı gemileriyle ticari su ürünleri avcılığı yapmalarıdır. Gelişmiş ülkeler teknik donanımları yüksek balık bulucu cihazlar ve av araçları kullanarak avcılık yaptıklarından, tekne başına avladıkları balık miktarı daha yüksek olmaktadır.

AB-27 ülkelerinde 2010 yılında yayınlanan 2007 yılı verilerine göre su ürünleri sektöründe toplam 141 110 kişi çalışmaktadır. Sektörde çalışanların %60'ı İspanya, Yunanistan ve İtalya'da görev yapmaktadır. Sektörde çalışan 141 110 kişi, 2007 yılında 6,4 milyon ton su ürünleri üretimi gerçekleştirmiş, kişi başına üretim 45,3 ton olmuştur.

B.1.2 Dünya Su Ürünleri Kaynakları ve Potansiyeli

Açık deniz balıkçılığı, ülkelerin kendi deniz sınırları dışında genellikle okyanuslarda yaptıkları ve seyir süreleri bir kaç ay sürebilen denizaşırı balıkçılık faaliyetidir. Son 30 yılda açık denizlerde avlanma için bir çok ülke yasalarla açık deniz balıkçılığını teşvik etmiştir.

Dünya açık denizleri dikkate alındığında en fazla üretim Kuzey Pasifik Okyanusu bölgesinde yapılmakta, bunu Güney Pasifik, Orta Pasifik, Kuzey Atlantik, Doğu Hint Okyanusu ve diğer denizler izlemektedir. Dünya denizlerinde bölgelere göre yapılan üretimler ile ilgili veriler Tablo B-6'da ve Şekil B-3'de verilmiştir.

Tablo B-6 Dünya Denizlerinde Avlanan Su Ürünleri (2007)

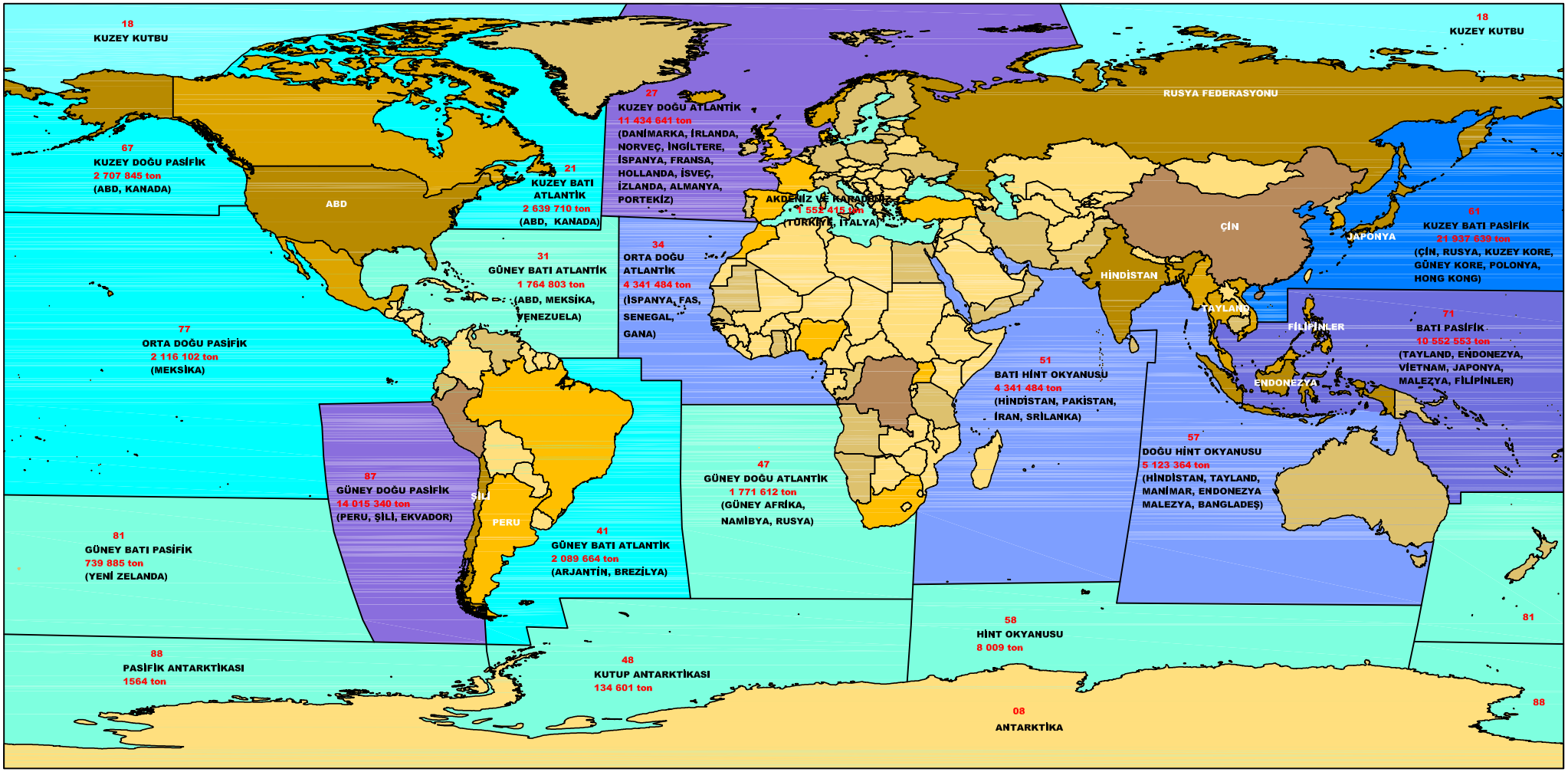
Bölge No	Deniz Adı	Avlanan (milyon ton)	Yüzde Payı
1	Kuzeybatı Pasifik	19,8	22,0
2	Güneydoğu Pasifik	11,7	13,0
3	Orta Batı Pasifik	11,5	12,8
4	Kuzeydoğu Atlantik	8,9	9,9
5	Doğu Hint Okyanusu	6,0	6,7
6	Batı Hint Okyanusu	4,2	4,7
7	Merkezi Doğu Atlantik	3,2	3,6
8	Kuzeydoğu Pasifik	2,9	3,2
9	Güneybatı Atlantik	2,5	2,8
10	Kuzeybatı Atlantik	2,1	2,3
11	Diğer denizler	17,2	19,1
Toplam		**90,0**	**100,0**

Kaynak: FAO (2009a), FAO (2010).

Kıtaların batı kıyıları genellikle besince zengin (upwelling) alanlarıdır. Hint Yarımadası ile Somali Yarımadası arasında kalan bölge Muson rüzgarlarının etkisiyle besince zengin özelliği göstermektedir. Bu alanlar pelajik stokların çok fazla olması nedeniyle yıllardan beri yoğun avlamaların gerçekleştirildiği yerlerdir.

Dünyada en fazla su ürünleri avcılığı Büyük Okyanus ve Hint Okyanusu'nda yapılmakta, Atlantik Okyanusu avcılıkta bu iki denizden sonra gelmektedir (FAO, 2008).

Şekil B-3 Denizlere ve Ülkelere Göre Avlanan Balık



GÖSTERİM

Avlanan Balık (Milyon ton, 2002)

- 0 – 1,9
- 2,0 – 2,9
- 3,0 – 5,9
- 6,0 – 10,9
- 11,0 – 14,9
- 15,0 – 22,0

Ülkelere Göre Üretim (Bin ton, 2007)

- 0 – 149,9
- 150 – 499,9
- 500 – 999,9
- 1 000 – 2 499,9
- 2 500 – 6 999,9
- 7 000 – 15 000

81 GÜNEY BATI PASİFİK] FAO İSTATİSTİK SINIRI

739 885 ton] TOPLAM AVLANAN (2002)

(YENİ ZELANDA)] BU ALANDA AVLANAN BAŞLICA ÜLKELER

Kaynak: FAO, 2009a ve FAO, 2009b verilerinden üretilmiştir.

BALIKÇILIK KIYI YAPILARI
DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ
SONUÇ RAPORU

DOLSAR DOLFEN

Denizlerdeki avcılıkla elde edilen üretim dikkate alındığında 2007 yılı verilerine göre en fazla üretimin 48,3 milyon ton ile Büyük Okyanus'ta gerçekleştiği, bunu 19,6 milyon ton ile Atlantik Okyanusu ve 10,2 milyon ton ile Hint Okyanusu'nun izlediği görülmektedir. Bu üç deniz 78,2 milyon ton üretim ile avlanan balıkların %86,8'ini sağlamaktadır (FAO, 2009a). Diğer denizlerin payları bu sıralamada oldukça düşüktür.

Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de yapılan üretimler dünyadaki diğer denizlerle karşılaştırıldığında oldukça düşüktür. Akdeniz, Ege ve Karadeniz'deki üretim 2006 yılı verilerine göre 1,44 milyon ton ile dünyadaki toplam üretimin yaklaşık %1,5'ine denk gelmektedir. 2007 yılı verilerine göre bu denizlerden elde edilen su ürünleri üretim toplamı 1,686 milyon ton, payları ise %1,9'dur.

Birleşmiş Milletler Deniz Balıkçılığı Yasası'nın (United Nations Convention of Law of Sea -UNCLOS) 1982 yılında imzalanmasından sonra kıtalara komşu olan ülkeler 200 millik ekonomik bölgeyi (zone) özel ekonomik bölgeleri olarak ilan etmişlerdir. Bu nedenle okyanuslara komşu olan ülkeler genelde daha fazla avlanma yapmaktadır.

B.1.3 Dünya Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Dünyada 2006 yılında elde edilen 102 milyon ton su ürünleri üretiminin %77'si doğrudan insan beslenmesinde tüketilmiştir. Su ürünleri üretiminin %48,5'i taze olarak tüketilmekte, kalan kısım ise işlenerek tüketiciye sunulmaktadır (FAO, 2009a). Ülkemizde taze tüketim ağırlıklı olmasına karşın, dünyada işlenmiş ürünler daha fazla tüketilmektedir. Yaklaşık 33 milyon ton ise balık unu (balık yemi) ve balık yağı üretiminde kullanılmıştır.

Gelişmekte olan ülkelerin çoğunda taze tüketim %60, dondurulan %12, tütsülenerek işlenen %10, konserve edilen %5, gıda dışı tüketimler (hayvan yemi vb.) %13 düzeyinde bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerde taze tüketim %5'ler düzeyindeyken, dondurularak tüketilen ürün miktarı %42, tütsülenen %15, konserve %5, gıda dışı tüketimler %33'dür (FAO, 2009a).

AB-27 ülkelerinde 2007 yılı verilerine göre su ürünleri işleme sanayisinde yaklaşık 4000 firma faaliyet göstermekte, bu tesislerde 126 000 kişi istihdam edilmekte, her bir firmada ortalama 31 kişi çalışmaktadır. Su ürünleri işleme sanayisinin 2007 yılı toplam üretimi yaklaşık 23 milyar avro olmuştur. Tesis başına işlenmiş su ürünleri üretimi 5,75 milyon avro, kişi başına üretim ise 182 540 avro olarak gerçekleşmiş bulunmaktadır. Su ürünleri işleme sanayisinde 2006 yılında 135 000 kişi istihdam edilirken, 2009 yılında bu sayı 9 000 kişi azalarak 126 000'e gerilemiştir.

Su ürünleri, dondurulmuş, fileto, konserve ve tütsülenmiş olarak tüketiciye sunulmakta

ve alıcı bulmaktadır. Su ürünleri işlendiği zaman istihdam yaratmakta, diğer sektörlerin gelişmesine katkı yapmakta ve raf ömürleri uzadığından daha uzun süre muhafaza edilebilmektedir. AB ülkelerinde su ürünleri işleme sanayisi önemli bir uğraş olmasına karşın söz konusu ülkelerin üretimleri kendilerine yeterli olmamaktadır.

B.1.4 Su Ürünleri Politikası ve Stratejileri

Deniz balık stoklarındaki azalma insanları su ürünleri yetiştiriciliğine, su ürünleri stoklarının korunması ve sürdürülebilir su ürünleri üretimine yöneltmiştir. Bunun sonucunda koruma ve kullanım dengesinin sağlanması ve kaynakların sürdürülebilirliğini sağlamak için ulusal ve uluslararası düzeyde bir takım arayışlara girilmiştir. Bu kapsamda ülkeler ve topluluklar yeni düzenlemeler geliştirmiştir. Aşağıda Çin ve AB'nin bu kapsamda geliştirdiği düzenlemeler ve stratejiler verilmektedir.

Çin'de "Balıkçılık Kaynaklarını Koruma Düzenlemeleri" (Protection Regulations of Fisheries Resources) 1979 yılında yayınlanmıştır. Bu düzenleme ile Çin'de yeni bir döneme girilmiştir.

1986'da Çin Halk Cumhuriyeti Balıkçılık Kanunu (Fisheries Laws of People's Republic of China) yürürlüğe girmiştir. Bu kanun balıkçılık kaynaklarının akılcı kullanımı, balıkçılık ekosistemlerinin geliştirilmesi, denetim ve balıkçıların haklarının korunması, üretim seviyelerinin kontrol altında tutulması ve sürdürülebilir balıkçılığın desteklenmesi gibi konuları kapsamaktadır.

Yakalanan balığın karaya alınması esnasındaki koşulların uygunluğu ürünün son tüketiciye taze bir şekilde ulaştırılmasını sağlamaktadır. Bu sebeple AB 1988 yılından bu yana ürünün karaya çıkarılması, depolanması, dondurulması gibi konularla ilgili iyileştirmeler yapmaktadır.

Bir grup balıkçının eylemi başka bir grup balıkçıyı etkiler. İşte bu yüzden balık stokları ortak kaynak olarak görülür ve kolektif olarak yönetilmesi gerekir. Gelecek kuşaklara bu mirasın devredilmesini teminen avlanacak balık miktarını, av tekniklerini ve ekipmanlarını düzenleyen politikalara ihtiyaç duyulmaktadır.

AB'deki durum ve gelişmelere bakıldığında; Avrupa'daki balıkçılık konusundaki ortak önlemlerin alınmasına 1970'li yıllarda başlandığı görülmektedir. Bu yıllarda balıkçılık alanlarına erişim, pazarlar ve yapılanmalar için kurallar söz konusudur. Bu önlemler 1976'da üye ülkelerin deniz kaynakları üzerindeki haklarını 12 milden 200 mile çıkarma kararıyla daha önemli hale gelmiştir. Yıllar süren zorlu görüşmelerden sonra, AB'nin balıkçılık ve akuakültür (su ürünleri kültürü) kaynaklarının yönetimi için bir araç olarak Ortak Balıkçılık Politikası (CFP-Common Fisheries Policy) 1983 yılında doğmuştur. AB

ülkeleri hem balıkçılar ve tüketiciler, hem de kaynakların korunması yararına ortak bir politika yürütmektedir. Burada dört temel alan dikkate alınmaktadır:

- Koruma – Avlanacak balık miktarını düzenleyerek küçük balıkların büyümesine izin vermek yoluyla koruma önlemlerine uyulmasını sağlamak.
- Yapılanma – Balıkçılık ve akuakültür sanayilerinin ekipman ve organizasyonlarını pazarın ve kısıtlı kaynakların empoze ettiği çevreye uymasına yardımcı olmak.
- Pazar – Balık ürünleri pazarını üreticilerin ve tüketicilerin ortak yararına hizmet edecek ve arz-talep dengesini sağlayacak şekilde ortak bir organizasyon içinde tutmak.
- Dış dünyayla ilişkiler – Bölgesel ve uluslararası balıkçılık organizasyonları ile derin deniz balıkçılığı için koruyucu ortak önlemler içeren anlaşmalar yapmak.

Balıklar doğal nedenler, avlanma ve diğer şekillerde ölürken balık stoklarının da kendilerini yenilemeleri gerekmektedir. Ortak Balıkçılık Politikası, her yıl için toplam avlanabilir miktarı belirlemekte ve balık neslinin sürekliliğini izlemektedir. Her üye ülkenin bu toplam miktarda "ülke kotası" olarak anılan bir payı vardır. Ortak Balıkçılık Politikası'ndaki 2002 reformu, balıkçılık faaliyetlerinin sınırlandırılması ihtiyacını belirlemiş ve bir takım teknik önlemleri zorunlu tutmuştur.

Balıkçılık filosunun modernizasyonu ve aşırı avlanan su ürünlerinin sınırlandırılması doğrultusunda, balıkçılığın ve akuakültürün tüm branşlarındaki projeleri finanse etmek için bir birim kurulmuştur (FIFG - Financial Instrument for Fisheries Guidance). Bu kuruluş ilk olarak 2000 – 2006 döneminde aktif olmuş olup, şu anda 2007 – 2013 dönemi için projeler yürütmektedir. Ortak Balıkçılık Politikası 2002 reformuyla filo yönetimi ile ilgili daha basit bir sistem önermiştir. Yeni sistemle kendi filo kapasiteleri ve erişilebilir kaynakları arasında daha iyi bir denge kurulması için üye ülkelere daha fazla sorumluluk yüklenmiştir.

AB istatistik kurumu olan Eurostat balıkçılık konusundaki verileri temel olarak balık avları (Avrupa denizleri bazında, ton olarak), akuakültür üretimi, (toplam motor gücü, toplam ton kapasitesi ve toplam gemi sayısı olarak) balıkçı filosu ve ithalat–ihracat bazında su ürünleri ticareti başlıkları altında düzenlemiştir.

Avrupa balıkçılık filosunda ciddi bir kapasite fazlası bulunmaktadır. Aşırı avlanma bütün deniz çevresi üzerinde önemli sonuçlar doğurabilir. Bazı trol gemilerinin kullandığı avlanma teknikleri deniz yatağı habitatına oldukça önemli hasarlar verebilmektedir. Besin zincirinin diğer ucundaki deniz kuşları, foklar, balinalar ve diğer memeliler de yiyecek bir şey bulamama riskiyle karşı karşıyadır.

Balıkçılık ve akuakültür AB'de önemli ekonomik aktivitelerdendir. Üye ülkelerde balıkçılık sektörünün genel ekonomi içindeki yeri genel olarak %1'in altında olsa da, çoğunlukla yörelerde çok az alternatif sektör bulunduğu için balıkçılık iş kaynağı olarak büyük önem oluşturmaktadır. Ayrıca balık ürünleri AB pazarına bu yol ile gelmektedir.

AB ülkeleri 2005 yılındaki yaklaşık 6,6 milyon tonluk balık üretimiyle Çin'den sonra dünya sıralamasında ikinci sırada yer almıştır. AB-27 ülkeleri 2006 yılında 2 milyon tondan fazla ihracat, 6 milyon tondan fazla ithalatla AB'nin ihtiyaçları karşılanabilmiştir.

İthalat–ihracat arasındaki bu fark AB ekonomisi için aynı yıl 13 milyar avrodan fazla bir açık doğurmuştur. AB balıkçılık filosu 2006 yılında 88 000'in üzerinde irili ufaklı ve farklı yeteneklerde ve kapasitelerde teknelerden oluşurken, bu sayı 2007 yılında 84 909 adede inmiştir. Filo büyüklüğü geçtiğimiz yıllarda küçülmüş ve her geçen yıl küçülmeye devam etmektedir. Mevcut avlanabilir balık stok miktarlarına göre bu sayı çoktur, dolayısıyla ekonomik olmamaktadır.

Balıkçılık ve akuakültür Avrupa Birliği'nin (AB) önemli ekonomik aktivitelerindendir. Balıkçılık sektörü üye ülkelerin milli hasılasının genellikle % 1'inden az bir orana karşılık gelmesine rağmen alternatif yerel iş imkanı kısıtlı olan pek çok yer için büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, bu sektör AB pazarının balık ihtiyacını karşılaması açısından da önemlidir.

AB balıkçılık sektörü dünyanın başka yerlerinde de görülen bazı sıkıntılarla yüzleşmek zorunda kalmıştır. Aşırı avlanma stoktaki balıkların küçülmesine, daha az ürüne ve daha az gelire yol açmaktadır, bu durum balık stoklarına ve genelde balıkçılık sanayine yönelmiş en önemli tehdittir. Balık ürünleri pazarlarında globalleşme nedeni ile görülen ve sürekli artan rekabet ek bir zorlayıcı durum olarak sektörün karşısındadır. AB, balıkçılık bakanlarının oluşturduğu bir konseyce kararlar alan Ortak Balıkçılık Politikası (Common Fisheries Policy – CFP) kurallarıyla balıkçılık aktivitelerini yönetip yönlendirmektedir. 1993 yılında yürürlüğe giren CFP 2002'de bir reformdan geçerek uzun vadeli yönetim ve eylem planlarını en önemli korumacı araç olarak benimsemiştir. Komisyon 2008 yılında kontrol uygulamaları için daha kolaylaştırıcı önlemler önermiş olup, yürürlük tarihi 1 Ocak 2010 olarak kararlaştırılmıştır.

AB'nin genel bir uygulaması olan yapısal politika çalışmaları balıkçılık sektörü için de devrededir. Bölgeler arası gelişmişlik farklılıklarını gidermek amacıyla yapısal politikaların uygulanması çeşitli fonlarla desteklenmektedir. Bunlar arasında öne çıkan fonlar Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (European Regional Development Fund – ERDF), Avrupa Sosyal Fonu (European Social Fund – ESF), Kırsal Gelişme İçin Avrupa Zirai Fonu (European Agricultural Fund for Rural Development – EAFRD) ve Avrupa

Balıkçılık Fonu'dur (European Fisheries Fund – EFF).

En yeni dönemi 2007 – 2013 yıllarını kapsayan Avrupa Balıkçılık Fonu'ndan AB'nin 2004 yılındaki büyük genişlemeden önceki 15 üye ülkesinin her biri faydalanmıştır. Bu fonlar şu başlıklar altında ilgili ülkelere destek sağlamıştır:

- Balıkçılık aktivitelerinde düzenleme (hedef grup: balıkçı teknesi sahipleri),
- Filo yenileme ve modernizasyonu (hedef grup: balıkçı teknesi sahipleri),
- Akuakültür (hedef grup: balık ve kabuklu deniz canlıları üretici ve işleyicileri),
- Kapalı su alanları (hedef grup: kamu kurumları ve özel sektör yatırımcıları),
- Balıkçı limanları (hedef grup: kamuca işletilen limanlar ve özel sektör limanları),
- Ürün işleme ve pazarlama (hedef grup: balık, kabuklu deniz canlıları ve akuakültür ürünleri işleyen ve pazarlayan işletmeler),
- Ürün tanıtımı (hedef grup: kamu kurumları, özel sektör, üretici birlikleri),
- İlgili sosyoekonomik önlemler (hedef grup: balıkçılar).

Balıkçı limanları kapsamındaki çalışmaların amacı daha etkili, güvenli ve sağlıklı balık elleçlemesini sağlamak üzere limanların modernizasyonudur. Ekipman/materyal alımlarını, mevcut rıhtım, pazar ve saklama tesislerinin inşa ve bakımını içermektedir (EC, 2009).

Her bir "AB-15" ülkesi için ayrı ayrı uygulanmış olan bu başlıklardaki çalışmaların amacı:

- Geri kalmış bölgelere yapısal müdahale,
- Endüstrisi ciddi olarak eskimiş bölgelerin dönüştürülmesi,
- İşsizlikle uzun vadeli mücadele, gençlerin ve işini kaybetme tehdidi altında olanların mesleki entegrasyonuna katkı,
- Endüstriyel değişime işçi adaptasyonunu sağlama,
    - Tarım ve balıkçılık yapılarının düzene sokulmasını hızlandırma,
    - Kırsal alanların gelişimi,
- Düşük nüfus yoğunluğundaki alanların geliştirilmesi

olarak özetlenmiştir (EC, 2009).

Tarım ve Gıda Teşkilatı (FAO) dünyada su ürünleri sektörünün koruma ve kullanma dengesini gözeterek tüm ülkelerin ortak mirası olan "sınır tanımayan canlılar" olarak

bilinen balıkların korunması için yetmişli yılların ortalarından sonra bazı önlemlerin alınması ve üye ülkelerde uygulanması için bir dizi önlem alınması için girişimde bulunmuştur.

Yetmişli yılların ortalarında "Münhasır Ekonomik Bölgelerin" uygulanması, 1982 yılında "Deniz Hukuku Üzerinde Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"nun onaylanmasıyla, deniz kaynaklarının daha iyi yönetimi için bir çerçeve oluşturulmuştur. Söz konusu çerçeve anlaşması denizlere kıyısı olan devletlere hak ve sorumluluklar vermiştir. Buna karşılık kıyı devletlerinin bir kısmı mali ve fiziki kaynakların eksikliği nedeniyle kendi karasularındaki bu kaynakları sürdürülebilirlik ilkesi içinde yeterince değerlendirememiştir.

Son yıllarda dünya balıkçılığı, piyasa tarafından yönetilen, dinamik olarak gelişen bir gıda sektörü haline gelmiştir. Denizler üzerindeki bu baskı sonucu kaynaklarda aşırı avlanma sonucu azalma gözlenmiş, Balıkçılık Komitesi Mart 1991 tarihinde yapılan 19. oturumunda, sorumlu sürdürülebilir balıkçılığa yönelik yeni kavramların geliştirilmesi için çağrıda bulunulmuştur. 1992 yılında Cancun'da (Meksika) yapılan toplantıda bu doğrultuda karar alınmış, 1993 yılı Kasım ayında "Açık Deniz Balıkçı Teknelerinin Uluslararası Koruma ve Yönetim Önlemlerine Uyumlarının Desteklenmesi Anlaşması" kabul edilmiştir. Söz konusu anlaşmada yer alan ilkeler 31 Ekim 1995 tarihinde yapılan toplantıda alınan karar ile uygulamaya konulmuştur. FAO tarafından belirlenen "ilkeler" ve "ilkelerin hedefleri" ana başlıkları özet olarak verilmektedir.

İlkelerin niteliği ve kapsamı:

1. İlkelerin uygulanması isteğe bağlıdır.
2. İlkeler kapsam bakımından küreseldir, üye devletler veya üye olmayan devletler resmi ve gönüllü kuruluşlara yöneliktir.
3. İlkeler tüm balıkçılık faaliyetlerinin korunması, yönetilmesi ve geliştirilmesi için uygulanacak prensipleri ve standartları sağlamaktadır.
4. Bu ilkelerde, devletlere yapılan atıflar, ilgili konularda Avrupa Topluluğu'nu da içermektedir ve "balıkçılık" terimi ise balık avcılığı ve su ürünleri yetiştiriciliğini kapsamaktadır.

İlkelerin hedefleri:

1. Sorumlu avcılık ve balıkçılık faaliyeti için uluslararası hukukun ilgili kurallarına uygun prensipler oluşturmak,
2. Balıkçılık kaynaklarının korunması ve balıkçılığın yönetilmesi ve geliştirilmesi konularında teknik, mali ve diğer işbirliği faaliyetlerini kolaylaştırmak ve

etkinleştirmek,

3. Yerel halkın beslenme ihtiyaçlarına öncelik vererek, balıkçılığın gıda güvencesine ve kalitesine olan katkısını artırmak,
4. Balıkçılık ve balık ürünlerinin ticaretinin, ilgili uluslararası kurallara uygun olarak yapılmasını desteklemek ve bu ticaret için gizli engeller oluşturan tedbirlerin uygulanmasından kaçınmak,
5. İlgili ekosistem ve çevresel faktörlerin yanı sıra balıkçılık araştırmalarını teşvik etmek,
6. Balıkçılık sektöründe yer alan herkes için davranış standartlarını sağlamak.

FAO ayrıca; “Diğer Uluslararası Belgeler”, “Uygulama, İzleme ve Güncelleştirme”, “Gelişmekte Olan Ülkelerin Özel Koşulları” ve “Genel Prensipler” başlıkları altında pek çok konuda ilkeler ve prensipler oluşturmuştur.

Tüm bu ilkeler ve hedeflerdeki temel amaç; dünya insanlarının ortak mirası olan su ürünlerinden “koruma ve kullanma dengesinin sağlanarak sürdürülebilirlik ilkesi içinde” yararlanılmasını öngörmektedir. FAO’nun zorlayıcı bir gücü bulunmamasına karşın tüm devletlerin koruma ve kullanma dengesini sağlayarak su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği konusunda kendi özel koşullarını dikkate alarak uygulamalar yapması gerekmektedir.

Ülkemiz prensip olarak sadece FAO tarafından konulan ilkelere değil aynı zamanda AB tarafından belirlenen “Ortak Balıkçılık Politikası”na uymak için de bir dizi önlem almakta ve uygulamaktadır. Bir örnek vermek gerekirse TKİB tarafından 34 adet balıkçı limanında karaya çıkış yerlerinde bina inşa edilmiştir. Söz konusu binalarda bulunan personel karaya çıkarılan su ürünlerinin denetimini yapacaktır. Bu denetimlerde; su ürünleri üretim miktarları (tür, boy, vb), üretimin kalitesi, hijyen durumu ve “Su Ürünleri Bilgi Sistemi”ne girecek olan diğer verilerin toplanmasına çaba harcanacaktır.

Söz konusu çalışmalar AB uyum sürecinde su ürünleri sektörünün bugünkü durumunun net olarak bilinmesine olanak yaratacak ve geleceğin planlanmasında önemli bir gösterge olacaktır.

B.2 YURT İÇİ GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye Gayri Safi Yurtiçi Hasılada (GSYİH) tarım sektörünün her geçen yıl payı azalmakta, sanayi ve hizmet sektörlerinin payı artmaktadır. VIII. Plan döneminde GSYİH içerisinde %14,1 olan tarım sektörünün payı, 2005 yılında 10,3'e gerilerken, tarımsal istihdamın payı 2000 yılında %36'dan 2005 yılında %29,5'e gerilemiştir.

Tarım sektörü içerisinde bir alt sektör olarak yer alan su ürünleri sektörü bu dönem içinde GSYİH içerisinde %0,42, tarım sektörü içerisinde ise %2,8'lik bir pay alabilmiştir. Son yıllarda ülkemiz denizlerinde avlanan balık miktarlarında artış ve azalma meydana gelmesine karşın, denizlerde ve iç sularda yapılan yetiştiricilikten elde edilen üretim miktarlarında devamlı bir artış görülmektedir.

B.2.1 Su Ürünleri Üretim ve Tüketimi

Denizlerimizde su ürünleri üretimi yıllara göre dalgalanma göstermesine karşın, yetiştiricilikte sağlanan gelişmeler nedeniyle, toplam üretimde genel olarak bir artış gözlenmektedir. 1997 yılında 500 260 ton olan üretim son on yılda %54 artarak (ortalama yılda %5,4 artış ile) 2007 yılında 772 323 tona yükselmiş, 2008 yılında 646 310 tona gerileyerek, bir önceki yıla göre %16,4 azalmıştır. 2009 yılında ise su ürünleri toplam üretimi 623 191 ton olarak gerçekleşmiştir.

Su ürünleri üretime paralel olarak iç tüketim miktarında her geçen yıl artış olmasına karşın, nüfustaki artış hızı nedeniyle 2005 yılında 7,2 kg olan kişi başına su ürünü tüketimi, 2008 yılında 7,8 kg, 2009 yılında 7,6 kg olmuş, fazla bir değişiklik meydana gelmemiştir. Söz konusu bu değer dünya ortalamasının %50'si (16,7 kg/kişi/yıl), AB-27 ortalamasının %33'ü (23,3 kg/kişi/yıl) kadardır.

Ülkemiz, su ürünleri ihracatını son on yılda 3 kat arttırmasına rağmen halen net ithalatçı ülke konumundadır. Ülkemizin su ürünleri üretim, ihracat, ithalat ve tüketimleri Tablo B-7'de verilmektedir.

Tablo B-7 Su Ürünleri Üretim, İhracat, İthalat ve Tüketimi (ton)

Yıl	Toplam Üretim	İhracat	İthalat	İç tüketim	İşlenen	Değerlendi-rilemeyen	Kişi başına tüketim (kg)
1997	500 260	18 402	39 829	490 339	21 000	10 348	7,7
1998	543 900	11 558	31 417	528 935	30 000	4 824	8,1
1999	636 824	15 955	39 552	503 249	150 000	7 172	7,6
2000	582 376	14 533	44 230	538 764	71 000	2 309	7,9
2001	594 977	18 978	12 971	517 832	62 755	8 383	7,5
2002	627 847	26 860	22 532	466 289	156 000	1 230	6,7
2003	587 715	29 937	45 606	470 131	120 000	13 253	6,6
2004	644 492	32 804	57 694	555 859	105 000	8 523	7,8
2005	544 773	37 655	47 676	520 985	30 000	3 809	7,2
2006	661 991	41 973	53 563	597 738	60 000	15 843	8,2
2007	772 323	47 214	58 022	604 695	170 000	8 436	8,6
2008	646 310	54 526	63 222	555 275	95 742	3 989	7,8
2009	623 191	54 354	72 686	545 597	90 211	5 715	7,6

Kaynak: TÜİK 1997 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Avlanan su ürünlerinin yaklaşık üçte ikisi Doğu Karadeniz Bölgesi'nden elde edildiği için Türkiye su ürünleri üretimi Karadeniz'de yakalanan hamsi miktarına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Denizlerde, iç sularda ve baraj göllerinde yapılan yetiştiriciliğe bağlı üretimler her yıl artış göstermesine karşın, ülkemiz mevcut doğal kaynaklar ve tüketim alışkanlıkları dikkate alındığında, su ürünleri üretimi ve tüketimi istenilen düzeyde değildir.

Denizlerde ve iç sularda yapılan yetiştiricilik miktarı her geçen gün artmaktadır. 1986 yılında 3 075 ton olan üretim, 1997 yılında 45 450 tona, 2008 yılında 152 186 tona, 2009 yılında ise 158 729 tona yükselmiştir. Denizlerde ve baraj göllerinde kafes balıkçılığının gelişmesi, iç sularda havuzlarda yapılan üretimlerin artması ile toplam su ürünleri üretim miktarı her geçen yıl artış göstermektedir.

İç sulardaki 2008 yılında yetiştiricilikten elde edilen üretim 66 557 ton (%43), denizlerde yapılan yetiştiricilik 85 629 ton (%56) olmuştur. Deniz ve iç sulardaki 2008 yılındaki toplam su ürünleri üretimi (avcılık ve yetiştiricilik) toplam üretiminin %23,55'i olmuş, 152 186 tona yükselmiştir. 2009 yılında ise 76 248 tonu (%48) iç sularda, 82 481 tonu (%52) denizlerde olmak üzere toplam üretim 158 729 ton olmuştur. Denizlerde ve iç sularda yapılan yetiştiricilikle ilgili 1986-2009 yılı verileri Tablo B-8'de verilmektedir.

Tablo B-8 Denizlerde ve İçsularda Yapılan Su Ürünleri Üretimi (2009, ton)

Yıl	İç su	Deniz	Toplam Yetiştiricilik	Toplam (avcılık + yetiştiricilik) Üretim	Yetiştiriciliğin Payı (%)
1986	-	-	3 075	582 920	0,53
1990	-	-	5 782	385 114	1,50
1995	-	-	21 607	649 200	3,33
1996	17 960	15 241	33 201	549 646	6,04
1997	27 300	18 150	45 450	500 260	9,09
1998	33 290	23 410	56 700	543 900	10,42
1999	37 770	25 230	63 000	636 824	9.89
2000	43 385	35 646	79 031	582 376	13,57
2001	37 514	29 730	67 244	594 977	11,30
2002	34 297	26 868	61 165	627 847	9,74
2003	40 217	39 726	79 943	587 715	13,60
2004	44 115	49 895	94 010	644 492	14,59
2005	48 604	69 673	118 277	544 773	21,71
2006	56 694	72 249	128 943	661 991	19,48
2007	59 033	80 840	139 873	772 323	18,11
2008	66 557	85 629	152 186	646 310	23,55
2009	76 248	82 481	158 729	623 191	25,47

Not: TÜİK tarafından 1986- 1995 yılları için deniz ve iç su ayrımı yapılmamıştır.

Kaynak: TÜİK (2010).

Ülkemizde avlanan su ürünlerinin yaklaşık üçte ikisi Doğu Karadeniz Bölgesi'nden elde edilmektedir. Bu bölgeyi Batı Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgeleri izlemektedir. Değerler Tablo B-9'da ve bölgelerde yer alan il ve ilçeler Cilt 2 Ek 2'de verilmektedir.

Tablo B-9 Su Ürünleri Üretim Bölgelerine Göre Avlanan Deniz Balıkları Üretimi (2009)

Bölge Adı	Üretim (ton)	Yüzde
Doğu Karadeniz	239 703	62,94
Batı Karadeniz	38 000	9,98
Marmara	31 709	8,33
Ege	45 030	11,82
Akdeniz	26 423	6,94
TOPLAM	**380 865**	100,00

Kaynak: TÜİK (2010).

İç sularda ve denizlerde üretim yapan tesis adedi 2002 yılında 1 275 adetten, 2008 yılı sonu itibarıyla 1 748, 2009 yılı verilerine göre ise 1 805 adede ulaşmış, artış oranı %41,5 olmuştur. Her yıl ortalama yaklaşık 60-70 civarında yeni tesis kurularak işletmeye açılmıştır.

TKİB denizlerde yapılan üretimleri teşvik etmekte ve üretimler her yıl ortalama %10 artmaktadır. Denizlerde yapılan yetiştiriciliğin Muğla, Mersin, İzmir ve Aydın illerinde yoğunlaşacağı öngörülmektedir (TKİB, 2009a). Söz konusu üretimi gerçekleştiren

üreticiler en yakın karaya çıkış noktasındaki balıkçılık kıyı yapılarını kullanmak durumunda kalacaklardır.

Denizlerde yapılan üretimlerde, yemleme, kafes temizliği ve balık hasatında modern araçların kullanımı gerekmekte bu nedenle ilk yatırım maliyeti ve işletme masrafları artmaktadır. Denizlerde yapılan üretimlerde yıllık kapasitesi 1 000 tondan az olan tesisler ekonomik olmamaktadır. TKİB'den alınan bilgilere göre mevcut ve gelecekte beklenen artışlar ile ilgili değerler Tablo B-10'da verilmektedir.

Tablo B-10 Su Ürünleri Üretimi Yapan Tesisler ve İleriye Yönelik Öngörüler

İl	Tesis adedi	Mevcut kapasite (ton)	2020 Yılı tesis adedi	2020 Yılı üretim (ton)
Muğla	120	65 320	134	90 000
Mersin	4	600	43	88 000
İzmir	71	28 210	80	78 000
Aydın	15	526	23	46 000
Diğer iller	31	24 034	40	30 000
Toplam	**241**	**118 690**	**320**	**332 000**

Kaynak: TKİB (2009a).

Tablonun tetkikinden görüldüğü gibi halen denizlerde kurulu bulunan 241 tesiste yapılan 118 690 ton olan su ürünleri üretiminin 2020 yılında 332 000 tona yükselmesi beklenmektedir. Muğla ili mevcut tesis sayısının yarısına sahiptir ve üretimin %55'ini gerçekleştirmektedir. Gelecekte su ürünleri üretimindeki artışın devam ederek avcılıktan elde edilen değere ulaşacağı, 2030 yılı su ürünleri üretiminin yılda 600 000 ton olacağı planlanmakta ve tahmin edilmektedir.

Söz konusu tesislerde 2020 yılında elde edilecek 332 000 tonluk üretimin karaya çıkış noktaları ile, bu tesislerde beslenen balıkların ihtiyaç duyacağı yaklaşık 1 000 000 ton/yıl yem ihtiyacının karşılanacağı yapıların planlanması gerekmektedir

Su ürünleri avcılığında kullanılan balıkçı gemisi ve balıkçı gemileri sayılarında son yıllarda azalma, buna karşılık balıkçı gemilerinin tiplerinde değişme, motor gücü ve boylarında artma meydana gelmiştir. Balıkçı gemisi sayısında 2003-2009 yılları arasında 1 697 adet (%9,2) azalma meydana gelmiş, balıkçı gemisi sayısı 18 542 adetten, 16 845 adete gerilemiştir (TÜİK, 2010).

2003-2009 döneminde trolle avcılık yapan balıkçı gemisi sayılarında yaklaşık %36,6, gırgır balıkçı gemisi sayılarında ise %23,8, taşıyıcı gemi sayılarında ise %16,4 artış olmuştur (TÜİK, 2010).

2003-2009 döneminde ahşap balıkçı gemisi sayısında %11,5, fiber balıkçı gemisi sayısında ise %17,8 azalma meydana gelirken, daha sağlam olan saç balıkçı gemisi

sayısında %57,2 artma meydana gelmiştir (TÜİK, 2010). Bu eğilim balıkçıların daha güçlü ve sağlam balıkçı gemileri ile trol ve gırgır avcılığına yönelmelerinin bir göstergesidir.

Tonajlar dikkate alındığında 2003-2009 yılları arasında 1-4 gros tonluk balıkçı gemisi sayılarında %-11,5, 5-9 gros tonluklarda %-8,0, 10-29 gros tonluklarda %4,2 azalma meydana gelirken, 30-49 gros tonluk balıkçı gemisi sayılarında ise %50,2 artış meydana gelmiştir (TÜİK, 2010).

Ülkemizdeki balıkçı gemilerinin ortalama tonajı 9,3 ton'dur. Söz konusu bu değer açık deniz balıkçılığı yapan ülkelerin ortalama 430 ton olan kapasiteleri yanında çok küçük kalmaktadır.

Balıkçı gemisi boyları analiz edildiğinde, 2003-2009 yılları arasında 5-9,9 m boyundaki küçük balıkçı gemisi sayısında %8,5'lik azalma meydana gelirken, 20 metreden büyük balıkçı gemisi sayılarında %50 artış meydana gelmiştir. Boyu 20 m'den büyük balıkçı gemisi sayısı toplam balıkçı gemisi sayısının % 5,3'ü, 30 m'den büyük balıkçı gemisi sayısı ise sadece %1,6'sıdır (TÜİK, 2010).

Genel bir değerlendirme yapıldığında, balıkçılar mevcut balıkçı teknelerini yönetmeliklerin verdiği izinler (%20'ye kadar büyütme) doğrultusunda büyütme eğiliminde olmalarına karşın, küçük balıkçı tekneleriyle avlanma önemini korumaktadır.

Tayfa sayıları irdelendiğinde 2003-2009 yılları arasında tayfa kullanmayan balıkçı gemisi sayısı %24,5 artarken, 1-4 arasında tayfa istihdam eden balıkçı sayısı %81,4 azalmış, 5-9 tayfa istihdam eden balıkçı sayısı %5,5 artmıştır, diğer balıkçı gemilerinde gemi başına tayfa sayıları azalmıştır. (TÜİK, 2009). İstihdam verileri de sektörün daha büyük ve güçlü balıkçı gemileriyle daha az personel istihdam ederek avlanma eğiliminde olduğunu doğrulamaktadır.

Balık avlamada jeneratör kullanmayan balıkçı sayısında 2003-2009 yılları arasında %11,3 azalma meydana gelirken, 1-5 kW gücünde jeneratör kullanan balıkçı sayısında %300 artış meydana gelmiştir. Özellikle 51 kW'dan daha büyük jeneratör kullanan balıkçı gemisi sayısı son beş yılda 83'den 203'e yükselmiş, artış oranı %144,6 olmuştur.

Balığın yakalandıktan sonra muhafaza edildiği soğuk hava depoları sayı ve hacim olarak artmaya başlamıştır. Soğuk hava deposu olmayan balıkçı gemisi sayısı 2003-2009 yılları arasında %12, azalırken, 1-10 m^3'lük soğuk hava deposu olan balıkçı gemisi sayısı %151,5, hacmi 51 m^3 ve daha fazla soğuk hava deposu olan balıkçı gemisi sayısı %104,2 artmıştır (Tablo B-11).

Tablo B-11 Niteliklerine Göre Balıkçı Gemileri (2003-2009)

	2003	2007	2008	2009	Değişim (2003-2009, yüzde)
Kullanım Şekli					
Trol gemisi	404	655	543	552	36,6
Gırgır gemisi	408	493	526	505	23,8
Trol-gırgır gemisi	492	423	469	431	-12,4
Taşıyıcı gemi	134	252	213	156	16,4
Diğer	17 104	15 858	15 410	15 201	114,0
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Yapım Malzemesi					
Ahşap gemi	17 796	16 560	16 007	15 748	-11,5
Saç gemi	645	1 051	1 071	1 014	57,2
Fiber gemi	101	70	83	83	-17,8
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Tonaj Grubu (groston)					
1-4	14 477	13 423	13 155	12 783	-11,7
5-9	2 210	1 904	1 753	2 033	-8,0
10-29	942	983	900	902	-4,2
30-49	413	553	547	376	-9,0
50+	500	818	806	751	50,2
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Motor Gücü Grubu (kw)					
1-9	9 197	6 658	6 141	6 490	-29,4
10-19	3 085	3 172	2 651	2 508	-18,7
20-49	3 096	3 435	3 297	3 402	9,9
50-99	1 445	1 802	2 147	1 924	33,1
100+	1 629	2 614	2 925	2 521	54,8
Motorsuz	90	-		-	-
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Uzunluk (m)					
1-4,9	472	226	159	-	
5-9,9	15 586	14 820	14 303	14 259	-8,5
10-19,9	1 930	1 716	1 797	1 755	-9,1
20+	554	919	902	831	50,0
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Tayfa Kullanım Durumu (kişi)					
Tayfa kullanmayan	11 621	10 793	10 874	14 469	24,5
1-4	6 363	6 102	5 420	1 876	-81,4
5-9	235	332	383	248	5,5
10-19	179	212	253	150	-16,2
20-29	114	203	195	78	-31,6
30+	30	39	36	24	-20,0
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Jeneratör Güç Grubu (kw)					
Jeneratör kullanmayan	18 212	16 855	16 311	16 162	-11,3
1-5	10	61	76	40	300,0
6-10	42	53	78	65	54,8
11-20	60	67	49	43	-28,3
21-50	86	159	170	145	68,6
51-99	49	210	222	187	281,6
100+	83	276	255	203	144,6
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2
Soğuk Muhafaza Oda Büyüklük Grubu (m^3)					
Soğuk muhafaza odası olmayan	18 151	16 749	16 266	15 963	-12,1
1-10 m^3	167	485	541	420	151,5
11-20 m^3	114	215	177	244	114,0
21-50 m^3	86	159	122	169	96,5
51+ m^3	24	73	55	49	104,2
Toplam	18 542	17 681	17 161	16 845	-9,2

Not: Veri üretim yöntemine bağlı olarak TÜİK verileri ile TKİB ruhsat verilen balıkçı gemi sayıları arasında farklılıklar bulunmaktadır.

Kaynak: TÜİK (2010).

Tüm bu veriler birlikte değerlendirildiğinde;

- Balıkçılar daha büyük ve güçlü balıkçı gemileriyle daha fazla avlanma eğilimindedir.
- Yönetmeliklerin izin verdiği ölçülerde balıkçılar gemilerini büyütmeye çalışmaktadır.
- Daha fazla balık avlamak için jeneratör kullanımı ve avlanan balıkların muhafazası için soğuk hava deposu gibi konulara yatırım yapmaktadırlar.
- Balıkçı gemileri büyüdükçe ve kapasiteleri arttıkça, balıkçı gemisi başına istihdam edilen personel sayısı artmakta, yeni iş alanları yaratılmaktadır.

İleri teknoloji ürünü ekipman kullanan balıkçı gemileri sayı ve yüzdeleri Tablo B-12‘de verilmiştir. Söz konusu veriler irdelendiğinde balıkçı gemilerinin %85’den fazlasının ileri teknoloji ürünlerini kullanmadıkları veya buna gerek duymadıkları görülmektedir. İleri teknoloji cihazlarının yaygın olarak kullanılmamasının nedenleri arasında aşağıdaki hususlar sayılabilir:

- Balıkçı gemilerinin büyük bir kısmının küçük balıkçı gemisi olması nedeniyle açık denizlere çıkılmaması, kıyı balıkçılığında söz konusu cihazlara ihtiyaç duyulmaması,
- Sermaye yetersizliği ve kredi desteğinden yeterince yararlanılamaması,
- Bilgi eksikliği ve bu cihazların faydalarının yeterince bilinmemesi,

İleri teknoloji ürünü ekipman ile donatılmış balıkçı gemisi sayıları ve sahip oldukları araçlarla ilgili bilgiler Tablo B-12’de verilmektedir.

Tablo B-12 İleri Teknoloji Ürünü Ekipman Kullanan Balıkçı Gemileri Sayı ve Yüzdeleri (2009)

Cihaz Adı	Adedi	Toplam içindeki yüzde
Radarı olan gemi sayısı	3 684	21,8
Sonarı olan gemi sayısı	2 136	13,7
Eco-sounderi olan gemi sayısı	2 834	16,8
GPS-cihazı olan gemi sayısı	2 459	14,5
Telsizi olan gemi sayısı	2 849	16,9
Toplam balıkçı gemisi sayısı	**16 845**	

Kaynak: TÜİK (2010).

TKİB 2008 yılı kayıtlarına göre ülkemiz denizlerinde 17 732 ve iç sularında 866 olmak üzere toplam 18 598 balıkçı gemisine ruhsat verilmiş bulunmaktadır. İllere göre balıkçı gemisi sayıları dikkate alındığında en fazla balıkçı gemisinin İzmir ilinde olduğu (2 292), bu ili İstanbul (1 939), Muğla (1 576) illerinin izlediği görülmektedir.

Barınak başına en fazla tekne sayısında Isparta 377 gemi ile ilk sırayı almakta, Antalya 174 ile ikinci, Hatay 141 tekne ile üçüncü sırayı almaktadır.

Motorlu, motorsuz balıkçı gemileri ve bunların işleticilerine 2008 yılı itibarıyla denizlerde avlanmak için 17 732 balıkçı gemisi ruhsatı düzenlenmiştir.

TKİB tarafından verilen balıkçı gemisi ruhsatlarının illere göre dağılımları Tablo B-13'de verilmiştir.

Tablo B-13 Balıkçılık Kıyı Yapısı Bulunan İllerde ve İçsularda TKİB Tarafından Ruhsatlandırılmış Balıkçı Gemisi ve Gerçek Kişiler (2008)

İller	Balıkçı Gemisi (adet)	Barınak Sayısı* (adet)	Balıkçı Gemisi/ Balıkçılık Kıyı Yapısı	Balıkçı (gerçek kişi)	Balıkçı / Balıkçılık Kıyı Yapısı
Adana	226	2	113,0	2 418	1209,0
Antalya	694	6	115,7	3 543	590,5
Artvin	202	8	25,3	1 236	154,5
Aydın	249	5	49,8	1 752	350,4
Balıkesir	1131	27	41,9	9 569	354,4
Bartın	273	4	68,3	1 764	441,0
Bursa	189	9	21,0	1 241	137,9
Çanakkale	1010	26	38,8	8 413	323,6
Düzce	0	2	0,0	412	206,0
Edirne	181	4	45,3	1 389	347,3
Giresun	627	25	25,1	3 343	133,7
Hatay	565	4	141,3	8 972	2243,0
Isparta	754	2	377,0	1 531	765,5
İstanbul	1939	48	40,4	15 271	318,1
İzmir	2292	34	67,4	16 701	491,2
Kastamonu	254	9	28,2	1 017	113,0
Kırklareli	191	3	63,7	1 288	429,3
Kocaeli	581	8	72,6	3 097	387,1
Mersin	588	7	84,0	9 142	1306,0
Muğla	1576	17	92,7	7 901	464,8
Ordu	597	12	49,8	6 959	579,9
Rize	954	39	24,5	6 296	161,4
Sakarya	147	1	147,0	1 018	1018,0
Samsun	521	5	104,2	3 201	640,2
Sinop	522	10	52,2	3 072	307,2
Tekirdağ	239	7	34,1	1 718	245,4
Trabzon	1092	27	40,4	4 667	172,9
Van	112	3	37,3	565	188,3
Yalova	252	8	31,5	1 750	218,8
Zonguldak	640	5	128,0	4 856	971,2
Toplam	**18598**	**367**	50,7	**134 102**	365,4

* *İşletilmekte olan, inşa halinde olan ve niteliği tanılanmayan balıkçılık kıyı yapılarını kapsamaktadır.*

Kaynak: TKİB (2009a)

B.2.2 Su Ürünleri Kaynakları ve Potansiyeli

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin toplam kıyı uzunluğu adalar hariç 8 483 km'dir. Ülkemizin denizleri, doğal gölleri, baraj gölleri, göletleri ile nehir ve akarsuları önemli su ürünleri avlanma ve üretim alanlarıdır. Ülkemiz su ürünleri potansiyelleri Tablo B-14'de verilmektedir.

Tablo B-14 Su Ürünleri Potansiyeli, 2008

Üretim alanları	Adedi	Alanı (ha)	Uzunluk (km)
Doğal göller	200	906 118	
Baraj gölleri	254	436 000	
Göletler	400	15 500	
Denizler	4	24 607 200	
Toplam		**25 964 818**	
Nehir ve ırmaklar	33		**177 714**

Kaynak: TKİB (2009)

Denizlerimizin ekolojik özelliklerinin birbirinden farklı olması nedeniyle Karadeniz'de 250, Marmara'da 200, Ege Denizi'nde 300 ve Akdeniz'de 500 dolayında balık türü olduğu ifade edilmesine karşın, bunların bir çoğu yok olma tehlikesi ile karşı karşıyadır (Hoşsucu, 2001).

Ülkemizde uzun dönemli koruma ve kullanım dengesinin kurulacağı bir su ürünleri sektör politikası oluşturulmadığından su ürünleri üzerindeki baskılar artmış, balık stokları azalmış ve azalmaya devam etmektedir.

İç sularda ise aşırı avlanma nedeniyle yumurta bırakacak boya gelmeden avlanan balıklar nedeniyle, balık stokları gittikçe azalmakta ve hatta yok olmaktadır. Son yıllarda yetiştiriciliğe daha fazla önem verilmesiyle iç sularda ve denizlerde üretilen su ürünleri miktarında artışlar sağlanmış ve sektördeki gelişme devam etmektedir.

Birleşmiş Milletler Deniz Balıkçılığı Yasası'nın 1982 yılında imzalanmasından sonra kıtalara komşu olan ülkeler 200 millik bölgeler özel ekonomik bölgeleri olarak ilan etmişlerdir.

Ülkemiz bulunduğu konum dolayısıyla 200 millik kıyı bölge uygulama imkanına sahip değildir. Ülkemiz için açık deniz balıkçılığında potansiyel gelişme sahası olarak Hint Okyanusu'nun uygun olacağına dair görüşler bulunmaktadır.

Ülkemiz denizlerindeki su ürünleri stokları tam olarak bilinmemektedir. Ülkemizin kuzey, batı ve güneyinde bulunan denizlerin ekolojik özellikleri farklı olduğundan balıklar göç etmektedir. Denizlerimizdeki mevcut balık ve diğer su ürünleri stoklarının ve bunların

göç hareketlerinin bilinmesi için düzenli aralıklar ile stok çalışmalarının yapılması ve avlanabilir su ürünleri potansiyelinin bilinmesi gerekmektedir.

Türkiye'de stok çalışmalarının en kapsamlısı 1991-1993 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti ile Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) arasında imzalanan sözleşme kapsamında yürütülen bir çalışmadır.

Bu çalışma kapsamında projenin amaçları şöyle özetlenmiştir:

- Ticari olarak avlanan ve tüketilen önemli türlerin yayılış sahalarının belirlenmesi,
- Karadeniz hariç olmak üzere Türk deniz karasuları içerisindeki yakalanabilir boydaki kıymetli türlerin tespiti,
- Demarsal balık türlerinin geliştirilmesi, avlanması ve yönetimi için öneriler yapılması

olarak özetlenmiştir.

Bu çalışma kapsamında Akdeniz, Ege ve Marmara denizlerindeki su ürünleri stokları belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma 52 000 km^2'lik bir alanda, 20-500 metre derinliği kapsayan sularda yapılmıştır. Çalışma alanı önce 5 parçaya ayrılmış, her parça kendi içinde 3'e bölünmüştür. Her bir parça 3 farklı derinlikte 100 m, 200 m ve 500 m olarak belirlenmiş, seçilen 170 istasyonda çalışmalar yürütülmüştür.

Balıkçı gemisi her bir araştırma istasyonunda gündüz saatlerinde 30 dakika süre ile 2-3 knot hızda seyretmiş, trol tipinde olan tekne ile dip taraması yapılarak avlanma gerçekleştirilmiştir. Avlanma yapılan süreler ve istasyonlar Tablo B-15'te verilmiştir.

Tablo B-15 Stok Çalışmasında Avlanma Yapılan Süreler ve İstasyon Sayısı (1991-1993)

Çalışılan Tarihler	**İstasyon Sayısı**	**Avlanma Yapılan Süre-**(gün)
3/Temmuz-31/Ağustos/1991	172	60
3/Aralık/1991-12/Ocak/1992	36	41
6/Nisan-4/Haziran/1992	140	60
14/ Eylül-17/ Kasım/ 1992	155	65
17/Ocak-25/Şubat/1993	86	40
Toplam	**589**	**266**

Kaynak: JICA (1993).

Balık yakalamada ağ olarak 50, 70, 90 ve 110 mm göz açıklığı olan ağlar ile karides için dip taraması yapabilmeye uygun yeni ağ kullanılmıştır.

Her bir istasyonda yakalanan 51 440 adet balığın boyları ve ağırlıkları ile istasyonlardaki

su sıcaklığı, tuzluluk değerleri ölçülmüş, deniz dip topografyası incelenmiştir. Değişik zamanlarda yakalanan 22 301 adet balık ve omurgalıda ayıca yaş, cinsiyet, yumurta olgunlaşma durumu, gonad ağırlıkları gibi biyolojik özellikler incelenmiştir. İnceleme sonucunda ekonomik önemi olan türlerin stokları belirlenerek sonuçlar yayınlanmıştır. Elde edilen sonuçlara göre:

Zurna (Saurida unosquamis), Bakalorya (Merliccius merliccius), Hani (Serranus scriba), İstavrit (Trachurus trachurus), Barbunya (Mullus barbatus), Tekir (Mullus surmuletus), Çipura (Sparus aurata) balık türleri için stok miktarı ve geçici yakalama oranı 0,26-0,82 arasında değişmiş, ortalama 0,64 olmuştur. Buna göre avlanabilir stok kaynağının %60'ı yakalanmaktadır.

- İncelenen türlerde yaş 0-3, uzun ömürlü türlerde bu değer 0-6,7 olarak belirlenmiştir. Bu sonuca göre balıkların sadece %37'si uzun süre yaşayabilmektedir. Bu sonuca göre genç juvenil balıkların yakalanma oranı yüksek, yaşlı balıkların yakalanma oranı düşüktür.
- Türkiye denizlerinde ortalama balık yoğunluğu Marmara Denizi'nde 1,0 ton/km^2, Ege Denizi'nde 0,5 ton/km^2, Akdeniz'de 0,5 ton/km^2 olarak belirlenmiştir. Bu değerler Güney Çin Denizi'nde 4,0 ton/km^2, Bering Denizi'nde 13,7 ton/km^2, Güney Afrika Agulhas Yakası'nda 4,5 ton/km^2, Yeni Zelanda'da 8,1 ton/km^2, Doğu Grönland'da 3,3 ton/km^2 olarak tespit edilmiştir. Denizlerimizin verimi dünyadaki bir çok denize göre daha düşüktür.
- Türkiye sularında demarsal (dip) balıklarının aşırı avlandığı tespit edilmiştir.

Raporun öneriler kısmında aşağıdaki hususlar yer almıştır.

- Balıkçılık sektörü genelde hükümetler tarafından "tepeden inme" (top down approach) kararların alınıp, uygulamaların yapıldığı bir sektör olarak tanımlanmıştır,
- Japonya örnek verilerek kamu yerine balıkçılık kooperatiflerinin uygulanacak kuralları belirlediği ve kamunun kural koyan ve denetim için büyük paralar harcadığı bir sistem yerine "aşağıdan yukarıya" (bottom up approach) organize olan ve oto kontrolün balıkçılarda olduğu bir yapılanma önerilmektedir,
- Veri toplama ve balıkçılık yönetiminin yeniden ele alınarak balıkçı gemisi sayısı, her bir karaya çıkış yerinde çalışma gününde yakalanan balık miktarının tespiti gibi konulara yer veren su ürünleri bilgi sistemi benzeri bir veri toplama sistemi önerilmektedir.
- Balıkçılık ve su ürünleri verilerini toplayan, değerlendiren ve balıkçılık yönetim

planlamasını yapan bir organizasyonun kurulması önerilmektedir.

- Balıkçılık yönetimine ve araştırmalara ağırlık verilerek, uygulamalı araştırmaların yapılması, avlanma, işleme ve ekonomik analizlerin yapılması önerilmektedir.
- Balıkçılık eğitimine daha fazla önem verilerek, araştırmalar için gerekli olan bina, araç, gereç ve ekipmanların temini ve kadroların güçlendirilmesi önerilmektedir.
- Mevcut verilerin değerlendirilmesi, araştırmalara devam edilmesi, ekonomik önemi olan türlerin araştırılmasına ağırlık verilmesi, araştırmaların bu işe tahsis edilmiş bir araştırma gemisi veya kiralanan bir balıkçı gemisi ile yapılması önerilmektedir.
- Balıkçılık için konulan av yasakları ve avlanma dönemlerinin yeterince kontrol ve denetlenmesi, uygulanmayacak kuralların etkili olamayacağı vurgulanmaktadır. Bu konuda balıkçıların görüşlerinin alınarak, ortak kararların uygulanması önerilmektedir.
- Üzerinde çalışılan türler ile ilgili bilgilere yer verilerek, söz konusu türler konusunda balıkçılık yönünden yorumlar yapılmakta, ayrıca balıkçı gemilerinin tipleri ve avlanma tekniklerinin dipte yaşayan su ürünleri avcılığına yönelmeleri önerilmektedir.
- Çalışma yapılan alanlardaki stokların yetersiz olduğu (diğer bölgelere göre 1/10), bu stokların 2 katı kadar olduğu tahmin edilse bile, denizlerimizde trol avcılığının daha fazla geliştirilerek, daha fazla avlanma yapma potansiyelinin bulunmadığı sonucuna varılmıştır.
- Deniz ve iç sularda yetiştiriciliğe daha fazla önem verilmesi, üretim ve yemleme tekniklerinin geliştirilmesi yanında çevreyi gözeten bir denge içerisinde üretimin artırılması önerilmektedir.

Sonuç olarak 1991-1993 yılları arasında yapılan, Karadeniz'in dahil edilmediği, balık stoklarının tespitine yönelik bu çalışma oldukça eskidir. Karadeniz bu çalışmaya dahil edilerek söz konusu çalışmanın yenilenmesi gerekmektedir. AB'nin üzerinde durduğu en önemli konulardan biri ve ilk önceliği denizlerimizde avlanabilir stok tespit çalışmaların başlatılması ve bir program dahilinde devam ettirilmesidir.

Eldeki bu çalışma temel çalışma olarak ele alınmalı, modern cihazlarla donatılmış uygun büyüklükteki balıkçı gemileri ile, ülkemiz denizlerine en uygun stok belirleme yöntemleri kullanılarak düzenli aralıklar ile stok çalışmaları yapılmalıdır.

B.2.3 Su Ürünleri Sektöründe İstihdam

2009 yılı verilerine göre balıkçılık sektörü istihdam yapısı irdelendiğinde balıkçının kendisinin çalıştığı (%34,1), pay karşılığı çalışan tayfa (%29,0) ile ücret karşılığı çalışan tayfa (%20,1) toplam üretimin %83,2'sini gerçekleştirdiği bir yapı ortaya çıkmaktadır. 2008 yılı verilerinde yer almayan, "pay karşılığı çalışan tayfa" sayısı 2009 yılı verilerinde yer almış ve bunların sayısı 9 531 olarak verilmiştir. Deniz balıkçılığındaki istihdam yapısı Tablo B-16'da verilmiştir.

Tablo B-16 Deniz Balıkçılığında Çalışanların Sayısı ve Niteliği (2009)

İstihdam	2008		2009	
	Kişi Sayısı	Yüzde	Kişi sayısı	Yüzde
Balıkçının kendisi	16 673	36,3	16 183	34,1
Pay karşılığı çalışan tayfa	-		13 746	29,0
Ücretli tayfa	20 486	44,7	9 531	20,1
Ücretsiz çalışan hane halkı fertleri	5 360	11,7	4 795	10,1
Ücretsiz çalışan ortaklar	1 917	4,2	1 789	3,8
Ücretli çalışan ortak ve hane halkı fertleri	804	1,8	1 026	2,2
Diğer	632	1,4	343	0,7
Toplam	**45 872**	**100,0**	**47 413**	**100,0**

Kaynak: TÜİK (2010).

Balıkçıların %90,6'sı tam zamanlı olarak balıkçılık işiyle uğraşırken, %9,4'ü diğer işler yanında yarı zamanlı olarak balıkçılık yapmaktadır.

AB-27 ülkelerinde su ürünleri avcılık sektöründe çalışanlar kişi başına 45,3 ton/yıl üretim yaparken, ülkemizde 2009 yılı verilerine göre deniz balıkları ve diğer su ürünleri üretimi yapan 47 413 kişi, 425 275 ton üretim gerçekleştirmektedir. Kişi başına su ürünleri üretimi 8,97 ton/yıl'dır. Bu değer AB-27 ülkelerinin yaklaşık %20'si kadardır. Diğer bir ifade ile AB-27 ülkelerinde su ürünleri sektöründe çalışanlar, ülkemizdeki çalışanların 5 katı üretim yapmaktadır.

B.2.4 Su Ürünleri Politikaları ve AB'ye Uyum Süreci

DPT tarafından hazırlanan Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)'de, "Tarımsal Yapının Etkinleştirilmesi" başlığı altında; "üretimin talebe uygun olarak yönlendirilmesini sağlayacak politika araçları uygulanırken, ülkemizin AB'ye üyeliği sonrasında Birlik içinde rekabet edebilmesi için tarımsal yapıda gerekli dönüşüme öncelik verilecektir" denilmektedir. Buna ilave olarak, "Gıda güvencesinin ve güvenirliğinin sağlanması ile doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı gözetilerek, örgütlü ve rekabet gücü yüksek bir tarımsal yapı oluşturulacaktır" ifadesi yer almaktadır (DPT, 2006).

Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı'nda (2007-2013) yapılmasında yarar

görülen düzenlemeler başlığı altında, balıkçılık için; Su Ürünleri Kanunu'nda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun" değiştirilecek kanunlar arasında yer almış, kanunun değiştirilme amacının "AB balıkçılık müktesebatına uyum gereklerini karşılamak, yasa dışı, kayıt dışı ve düzensiz balıkçılık etkinliklerini önlemek, sürdürülebilir balıkçılık sektörü sağlamak" olarak özetlenmiştir (ABGS, 2007a). Kanun taslağı TBMM'ye sunulmuştur.

Kanun taslağı yürürlüğe girerse, kanuna uygun olarak tüzük ve yönetmeliklerde gerekli değişiklik yapılacak, balıkçılık sektörünün AB balıkçılık sektörü ve ortak balıkçılık politikasına uyumunun sağlanmasına çalışılacaktır. Buna ilave olarak 5200 Sayılı Tarımsal Üretici Birlikleri Kanunu'nda ve/veya 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu'nda değişiklik yapılması, Su Ürünleri Üretici Örgütleri Kanunu düzenlenmesi gibi öneriler yer almaktadır. Söz konusu kanunlar, 2008-2009 yasama yılında işlerlik kazanması planlanmasına karşın henüz bu gerçekleşmemiştir.

Çıkarılması düşünülen ikincil düzenlemeler içerisinde yer alan, yönetmelik, tebliğ, genelge ve benzeri dokümanlar için de hazırlık yapılması planlanmıştır. Bu kapsamda, ilgili kanunlar yürürlüğe girdikten sonra mevcut Su Ürünleri Yönetmeliği'nin revize edilmesi ve ihtiyaç duyulan diğer yönetmeliklerin çıkarılması planlanmıştır. Ayrıca "Su Ürünleri Sektörü Yapısal Eylem Stratejisi"nin hazırlanması için teknik çalışmaların devam ettiği belirtilmektedir.

Tarım ve bunun alt sektörlerinden biri olan balıkçılık sektörünün geliştirilmesi için "Tarım Bakanlığı'nın Yeniden Yapılandırılmasına" ilişkin kanun taslağı hazırlanmış Başbakanlığa sunulmuştur. Söz konusu kanun taslağının amacı, "Tarım ve Kırsal Kalkınma Faslı, Gıda Güvenliği, Hayvan ve Bitki Sağlığı Politikaları Faslı ile Balıkçılık Faslı kapsamındaki müktesebata uyum için idari yapılanma" olarak belirlenmiştir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda tarım sektörü için belirlenen amaç şöyle ifade edilmektedir: "Gıda güvencesinin ve güvenliğinin sağlanması ile doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı gözetilerek, örgütlü ve rekabet gücü yüksek bir tarımsal yapı oluşturulacaktır" denilmektedir (DPT, 2006).

Su ürünleri sektörü için belirlenen uzun dönemli strateji "balıkçılık politikalarında, AB müktesebatına paralel şekilde, stok tespit çalışmalarının yapılarak avcılık üretiminde kaynak kullanım dengesinin oluşturulması, son dönemde sağlanan destekler ve artan talebe paralel olarak hızla gelişen yetiştiricilik faaliyetlerinde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması ile idari yapının bu amaçlara uygun olarak düzenlenmesi esas alınacaktır" denilmektedir (ABGS, 2007b).

Ülkemizin AB'ye üyelik sürecinde su ürünleri sektörünün uyumunu sağlamak amacıyla

TKİB bünyesinde bulunan Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü (KKGM), AB Katılım Öncesi Mali Yardım Programı çerçevesinde finanse edilen "Su Ürünleri Sektörünün AB Müktesebatına Yasal ve Kurumsal Uyumunu Desteklemek için Teknik Yardım" projesini yürütmüştür,

Projenin ana hedefi, 'sürdürülebilir bir balıkçılık yönetim düzeyi elde ederek Türkiye'nin AB'ye katılım ve ulusal ekonominin geliştirilmesine katkı sağlamak' olmuştur. Bu kapsamda;

- Su ürünleri sektörünün koruma ve kullanma dengesi gözetilerek sürdürülebilirliğinin sağlanması için kaynak yönetiminin geliştirilmesi ve kontrol hizmetlerinin etkinleştirilmesi,
- Su ürünleri sektörünün AB su ürünleri sektörü ile uyumunun geliştirilmesi "Ortak Piyasa Düzeni" ve "Ortak Balıkçılık Politikası"na (OBP) uyum sağlanması,
- Su ürünleri sektörü "bilgi sistemi"nin kurularak balıkçı gemisi kayıt sisteminin geliştirilmesi ve su ürünleri ile ilgili verilerin izlenmesi ve değerlendirilmesi,

konularında çalışmalar yürütülmektedir.

TKİB KKGM Su Ürünleri Bilgi Sistemi'ni (SÜBİS) kurarak "avcılık anından satışa" kadar olan sürecin izlenmesinin ve bu kapsamdaki çeşitli kayıtları içeren internet tabanlı bir yazılım programı geliştirmiştir. Bu sistem içerisinde yer alan genel bilgiler aşağıda verilmiştir.

- Gemi kayıt ve ruhsatlarının düzenlenmesi ve kayıt altına alınması,
- Gemi kayıtlarında meydana gelen değişimlerin izlenmesi,
- Deniz ve iç sularda avcılık yapan gemilerin ayrı ayrı izlenmesi,
- Yetiştiricilik alanında faaliyet gösteren gemilerin izlenmesi,
- Denizde faaliyet gösteren yardımcı gemilerin izlenmesi,

SUBİS'e kütük bilgisi olarak; gemi adı, bağlama limanı bilgisi, teknik kütük numarası, filo kayıt numarası, boyut bilgileri, ruhsat bilgileri, tonaj bilgileri, av araçları bilgileri, teknik donanım bilgileri, gösterge bilgileri (gemi izleme sistemi), telsiz çağrı kodu, gemi yapım bilgileri (yapım malzemesi, imalat yılı, yapım yeri), motor bilgileri, gemi iletişim bilgileri ve fotoğraf yer almaktadır.

AB üye ve üye olmayan devletlerde balıkçılığın geliştirilmesi ve uzun dönemli olarak OBP'nin uygulanması için bir dizi çalışma yapmaktadır. Bu anlamda;

- Balıkçılık yönetimine yönelik uzun vadeli bir yaklaşımın benimsenmesi,
- Balık stokları ve deniz ekosisteminin korunması,
- Filonun avlanma kapasitesi ile avlanma olanaklarının dengelenmesine yönelik basit ama daha etkili bir politika benimsenmesini,
- Balıkçılık faaliyetlerinin daha güçlü ve örnek kontrol mekanizmaları ile izlenmesinin yapılmasını,
- Bölgesel ve yerel düzeyde daha fazla paydaş katılımının sağlanmasını, talep etmektedir.

OBP'nin uygulanması için 2002 yılında bazı kilit kararlar alınmıştır. Bunlar:

- Balıkçılık kaynakları ile balıkçı filoları faaliyetlerinin rasyonel yönetimine yönelik bir koruma politikası geliştirilmesi,
- Üye devletler arasında işbirliğinin artırılması yoluyla kuralların etkin ve uyumlaştırılmış bir biçimde uygulanmasını amaçlayan bir kontrol politikası getirilmesi,
- Sanayinin rekabet gücünü korumasına yardımcı olmak üzere mali yardım sağlayan bir yapısal politika getirilmesi,
- Topluluğun kendi suları dışında kalan sularda balıkçılık kaynaklarının yönetiminde etkin olmasını sağlayan bir dış politika geliştirilmesi,
- OBP'nin şekillenmesinde daha aktif paydaş katılımını sağlayan bir yönetim politikası geliştirilmesi, kararlaştırılmıştır.

AB OBP'nin uygulanması için AB düzeyinde bir "Balıkçılık Genel Müdürlüğü" kurulmuştur. Söz konusu bu genel müdürlükte deniz biyolojisi, donanım mimarisi, ekonomi, hukuk, siyaset bilimi ve veterinerlik gibi birçok meslek grubundan yaklaşık 290 uzman görev yapmaktadır.

Balıkçılık Genel Müdürlüğü'nde bir çok teknik komite oluşturulmuştur ve her bir teknik komite kendi konusunda sektörün sorunlarını saptamakta, alınabilecek önlemleri belirlemekte ve entegre bir yaklaşımla OBP'nin belirlenmesi ve uygulanmasında görev almaktadır.

Tüm bu değerlendirmeler, yapılanmalar alınan kararlar dikkate alındığında, AB uyum süreci içerisinde ülkemizin gelecekte doğal kaynaklarını koruyarak, teknik ve ekonomik kriterleri dikkate alan, koruma ve kullanım dengesini gözeten, katılımcılığı üst düzeye çıkaran, paydaşların ortak çıkarını dikkate alan, sürdürülebilir bir balıkçılık politikası oluşturmasının gerekli olduğu görülmektedir. Gelecek için yapılacak planlamalarda bu

kriterlere uyulması halinde denizlerimizden ve iç sularımızdan daha verimli ve sürdürülebilir su ürünleri üretiminin gerçekleşeceği açıktır.

B.2.5 Su Ürünleri İşleme ve Değerlendirme Sanayi

Su ürünleri işleme sanayisi gelişen ve ileride gelişmesi beklenen bir sektördür. Su ürünlerinin çabuk bozulan gıda maddeleri arasında olması kısa sürede tüketilmelerini veya işlenerek muhafaza edilmelerini gerektirmektedir.

B.2.6 Dış Ülkelerle Halihazırda Yürütülen Balıkçılık Amaçlı Bağlantılar ve Faaliyetler

Türkiye'nin taraf olduğu pek çok uluslararası düzenleme bulunmaktadır. Ülkemiz bunların bir kısmında kurucu üye olarak görev almış, diğerlerinde ise sadece üye olarak alınan kararlara katılmaktadır.

Ülkemizin diğer ülkelerle bağlantılı projeler TKİB tarafından yürütülmektedir. Ülkemizin üye ve taraf olduğu uluslararası kuruluşlar sıralandığında bir çok kurum ile ortak çalışmalar yaptığımız görülmektedir. Söz konusu uluslararası kuruluşlar ve ülkemizin bu kuruluşlardaki sorumlulukları hakkında özet bilgiler verilmiştir.

Dünya Gıda ve Tarım Teşkilatı (FAO): Ülkemizin ve dünyada bir çok ülkenin üye olduğu bir kuruluştur. Ülkemiz bu kuruluşa veri temin etmekte ve yıllık toplantılarına katılmaktadır. FAO özellikle koruma ve kullanma dengesinin gözetilerek sorumlu bir balıkçılık yapılması, yasa dışı kaçak avcılığın önlenmesi ve göç eden balık türlerinin korunması konularında çalışmalar yürütmektedir.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) Balıkçılık Komitesi: OECD'nin kurucu üyesi olan ülkemiz, kuruluşun her yıl düzenli olarak yapılan 2 toplantısına katılarak, ülkemizi ilgilendiren balıkçılık konusundaki görüş ve önerilerini dile getirmektedir. OECD üç yıllık programlar yaparak su ürünleri sektörünün öncelikle ekonomik sorunları üzerinde yoğunlaşmaktadır. 2009-2011 yılları arasındaki dönemde aşağıdaki konular üzerinde çalışma yapılması planlanmıştır.

- Balık stoklarının iyileştirilmesi (rebuilding of fisheries),
- Su ürünleri (avcılık ve yetiştiricilik) sektörüne yapılan devlet yardımları ve destekler (akaryakıt, yem, ilaç, v.b),
- İklim değişikliğinin su ürünleri üretimi ve sektörü üzerindeki etkileri.

OECD her yıl üye ülkelerden avcılık ve yetiştiricilikten elde edilen üretim değerleri, su ürünleri (avcılık, yetiştiricilik, işleme) sektöründe çalışanların sayıları, devlet yardımlarının miktarları gibi istatistik verileri alarak çeşitli analizler yapmakta ve raporlar

yayınlamaktadır. OECD'nin aldığı kararlar üye ülkeleri bağlayıcı değildir, öneri niteliğindedir.

Atlantik Ton Balıklarının Korunmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (ICCAT): Dünyada orkinos avcılığı ve ticareti ICCAT kararlarına göre ülkeler için belirlenen kotalara göre yapılmaktadır. Ülkemiz 2003 yılından beri söz konusu kuruluş ile birlikte çalışarak ton balıkları avcılığı için yapılan düzenlemelere göre verilen kota miktarına göre avlanma yapmaktadır.

Komisyon, orkinos türlerinin avcılığını ülkeler bazında yıllık kotalar şeklinde düzenler. 2006 yılında kabul edilen ve 2008 ve 2009 Kasım ayında Brezilya'da yapılan Komisyon Toplantısı'nda tadil edilen "Doğu Atlantik ve Akdeniz' de Orkinoslar için Çok Yıllık İyileştirme Planı Oluşturan Tavsiye Kararı"na göre, orkinos stoklarının korunması için toplam av kotası tüm ülkeler için kademeli olarak düşürülmüştür. Bu plana göre Türkiye 2009 yılında 683,11 ton orkinos avcılığı yapabilmiştir. Brezilya'da gerçekleştirilen toplantıda ICCAT'a taraf ülkeler için 2010 yılından itibaren toplam avcılık kotası 13 500 ton, avcılık sezonu ise 15 Mayıs-15 Haziran arasında 1 ay olarak belirlenmiştir. Türkiye'ye tahsis edilen kota miktarı geçmiş avcılık verileri ve kapasitesine göre düşük olarak değerlendirilmekte bu konu da ICCAT Komisyonu'na her fırsatta dile getirilmektedir.

Doğu ve Orta Avrupa Balıkçılığı Geliştirilmesi Uluslararası Kuruluşu (EUROFISH): TKİB'nin üye olduğu bu kuruluşun amacı üye ülkeler arasındaki ilişkileri geliştirmektir. EUROFISH, su ürünleri üretimi ve ticaretinin daha modern hale getirilerek geliştirilmesi, su ürünleri kaynaklarının korunması, insan kaynaklarının geliştirilmesi konularına destek sağlamaktadır.

Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM): FAO bünyesinde 1949 yılında kurulan bu organizasyona Akdeniz'e komşu olan ülkeler ile Karadeniz'e komşu olan Bulgaristan ve Romanya dahil 22 ülke üyedir. GFCM'den İspanya Batı Akdeniz'de, İtalya ve Fransa Orta Akdeniz'de projeler yürütmekte ve katkı almaktadır. Ülkemiz Doğu Akdeniz için sunacağı projeler ile söz konusu kuruluştan daha fazla destek alabilir ve kuruluş yönetiminde daha etkin bir rol oynayabilir. Bu konuda ileriye dönük politikaların belirlenmesine ve uygulanmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu- Balıkçılık Danışma Grubu: Ülkemiz Karadeniz'de kirliliğinin önlenmesi ve balıkçılık ile ilgili konularına aktif olarak katılmakta ve alınan kararlara iştirak etmektedir.

Karadeniz Balıkçılık Sözleşmesi: Türkiye'nin gayretleri ve finansman sağlaması ile başlatılan çalışmalarda, balık türlerinin korunması, ortak koruma stratejilerinin

geliştirilmesi, araştırmaların koordine edilmesi amaçlanmıştır. Bu konuda bir komisyon kurulması çalışmaları devam etmektedir. Hazırlanan taslak sözleşme henüz imza edilmemiştir.

Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesislerinin Denizel Ekosisteme Olan Etkilerinin Belirlenmesi Projesi: TKİB, TÜBİTAK-MAM, Çevre ve Orman Bakanlığı, üniversiteler ve Su Ürünleri Federasyonu'nun da dahil olduğu "Su Ürünleri Yetiştiricilik İşletmelerinin Denizel Ekosisteme Olan Çevresel Etkilerin Belirlenmesi Projesi" 2007 yılında başlamış olup, yetiştiriciliğin çevresel etkileşimi ile ilgili bugüne kadar yapılan en kapsamlı araştırma olması nedeniyle tamamlandığında sektörün sürdürülebilir gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır.

Proje kapsamında; balık çiftliklerinin bulunduğu alanların su kalitesi, ekosistem üzerindeki etkilerinin belirlenmesi, tespit edilen önemli kontrol parametrelerinin merkezden kontrol edilmesi, ortamın taşıma kapasitesi ve potansiyel etkilerin tahminine yönelik bir model geliştirilmesi ve su ürünleri yetiştiriciliği çevresel etki veri tabanı ve izleme programının geliştirilmesi hedeflenmektedir.

FAO Türkiye'deki Mersin Balığı Popülasyonunun İyileştirilmesi -HABİTAT Değerlendirme ve Stok Takviyesi Projesi: TKİB tarafından hazırlanan "Türkiye'deki Mersin Balığı Popülasyonunun İyileştirilmesi: Habitat Değerlendirme ve Stok Takviyesi Projesi" FAO tarafından 24 Kasım 2008 tarihinde kabul edilmiştir. FAO, TKİB ve DSİ tarafından ortaklaşa yürütülen proje kapsamında, mersin balığı yetiştiriciliği ile ilgili teknik kapasitenin artırılması, mersin balıklarının stoklarının belirlenmesi, önemli mersin balığı yaşam alanlarının iyileştirilmesine yönelik bir strateji geliştirilmesi ve mersin balığı iyileştirme programıyla toplum bilincini ve katılımcılığı artırarak mersin balığı balıkçılığı yönetiminin geliştirilmesi konularında çalışmalar gerçekleştirilecektir.

Yassı Balık Yetiştiriciliği Projesi: TKİB ile JICA tarafından, daha önce Trabzon'da uygulanan "Karadeniz'de Balık Yetiştiriciliğini Geliştirme Projesi" kapsamında üretilen kalkan yavrularının pazar boyuna ulaştırılarak özel sektöre kazandırılması amacıyla, JICA 11 Mayıs 2007 tarihinde imzalanan antlaşma metni gereğince, Akdeniz Su Ürünleri Araştırma, Üretim ve Eğitim Enstitüsü'nde "Yassı Balık Yetiştiriciliği Projesi" uygulamaya konulmuş olup, proje halen devam etmektedir.

Balıkçılık Stok Değerlendirme Çalışmalarının Başlatılması Projesi: Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) programı kapsamında, TAGEM tarafından yürütülen "Türkiye Balıkçılık Sisteminde Stok Değerlendirmenin Başlatılması Projesi"nin amacı balıkçılık kaynaklarının bütünleşik yönetimi için bir yol haritasının oluşturulması ve balıkçılık kaynaklarının yönetimi için TKİB'nin araştırma kapasitesinin geliştirilmesidir.

Türkiye Deniz Ürünleri Yetiştiriciliğinde Ekosistem Yaklaşımlı Yer Seçimi ve Alan Tahsisi İçin Yol Haritasının Geliştirilmesi Projesi: TKİB tarafından su ürünleri yetiştiricilik sektörünün sürdürülebilir gelişimini temin etmek ve yaşanan sorunların giderilmesine katkı sağlamak amacıyla hazırlanan ve FAO tarafından kabul edilerek, 16 Haziran 2008 tarihinde başlatılmış olan "Türkiye Deniz Ürünleri Yetiştiriciliğinde Ekosistem Yaklaşımlı Yer Seçimi ve Alan Tahsisi İçin Yol Haritasının Geliştirilmesi Projesi" 15 Ocak 2009 tarihinde tamamlanmıştır.

Orta Asya Ülkelerinde Su Ürünlerinin Geliştirilmesi Programı: TKİB ile FAO arasında 2006 yılında imzalanan Ortaklık Çerçeve Anlaşması kapsamında, Tarımsal Üretim Genel Müdürlüğü (TÜGEM) ile FAO Orta Asya Alt Bölge Ofisi'nce hazırlanarak 2009 yılı Ekim ayında uygulamaya konulan "Orta Asya Ülkelerinde Su Ürünlerinin Geliştirilmesi Programı" çerçevesinde; Orta Asya ülkelerinde balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği alanında gıda güvenliği, yeni iş imkanları yaratılması ve gelir arttırıcı faaliyetler açısından performansın arttırılması ile çevresel ve sosyal politikaların oluşturulmasına yardımcı olmayı hedeflemektedir.

Orta Asya ve Kafkas Ülkeleri Balıkçılık ve Akuakültür Komisyonu: Ülkemiz önderliğinde, TKİB ve FAO Orta Asya Alt Bölge Ofisi'nce müştereken hazırlanan "Orta Asya ve Kafkasya Balıkçılık ve Akuakültür Komisyonu"nun kurulması talebi, FAO Komisyonu'nun 28 Eylül – 2 Ekim 2009 tarihinde yapılan 137. Oturumunda kabul edilmiş olup, söz konusu komisyonun kurulmasına ilişkin süreç TÜGEM tarafından takip edilmektedir.

Avrupa İçsu Balıkçılığı Danışma Komisyonu (EIFAC): Ülkemizin de üyesi olduğu, Avrupa İçsu Balıkçılığı Danışma Komisyonu 34 ülkenin katılımıyla 1957 yılında kurulmuş olup, FAO'nun önemli komisyonlarından birisidir. Ülke koordinatörlüğü TÜGEM tarafından yürütülmekte olan EIFAC'ın 25. Dönem toplantısı ve "Ticari İçsu Balıkçılığı, Amatör Balıkçılık ve Kültür Balıkçılığının Sosyal, Ekonomik ve Ekolojik Hedefleri Arasındaki Etkileşimler" konulu uluslararası sempozyum 2008 yılında TKİB'nin ev sahipliğinde ülkemizde gerçekleştirilmiştir.

Soyu Tehlikede Olan Türlerin Ticaretine Yönelik Uluslararası Sözleşme (CITES): 1963'de Dünya Koruma Birliği Genel Kurultayında "yabani türler ya da onların derileri ve trofelerinin ihracatı, transit ve ithalatı yönetmelikleri üzerine bir uluslararası sözleşme" kararı alınmış ve daha sonra bu karar doğrultusunda bir taslak hazırlanmıştır. Nesli Tehlike Altındaki Yabani Hayvan ve Bitki Türlerinin Uluslararası Ticaretine İlişkin Sözleşme 3 Mart 1973'de 21 ülke tarafından imzalamıştır. CITES Sözleşmesi nesli tehlike altında olan türlerin ticaretinin engellenmesi ve diğerlerinin ticaretinin ise etkin bir şekilde kontrol edilmesi için uluslararası ülkelere ortak bir sorumluluğu paylaşma imkanı

vermektedir. TKİB, Ekim 2001'de mersin balıklarının korunması ile ilgili toplantıya katılmıştır. Mersin balıklarının korunması ve geliştirilmesi ile ilgili bilimsel çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

Karadeniz'de Balıkçılığın ve Canlı Kaynakların Korunması Konvansiyonu (CFCLRBS - Convention for Fisheries Conservation of Living Resources of the Black Sea): Karadeniz ülkeleri arasında balıkçılık ve canlı deniz kaynaklarının korunması ve bu ülkeler arasında işbirliğini artırmak amacıyla kurulmuştur. Daha önce Karadeniz Balıkçılık Komisyonu (BSFC – The Black Sea Fisheries Commission) adıyla faaliyet gösteren kuruluş adını değiştirmiştir.

Milletlerarası Akdeniz Yüksek Zirai Araştırmalar Merkezi (CIHEAM – Center for Advanced Mediterranean Agronomic Studies): Akdeniz ülkeleri arasında işbirliğini geliştirmek amacıyla bitkisel üretim, hayvancılık, çevre ve pazarlama konularında kurslar sempozyum ve seminerler düzenler.

Akdeniz Kültür Balıkçılığı Bilgi Erişim Sistemi (SIPAM – Systems of Information for the Promotion of Agriculture in the Mediterranean): Bu proje FAO altında faaliyet göstermekte olup; Akdeniz ülkeleri arasında kültür balıkçılığına ilişkin bilgi paylaşımına işlerlik kazandıracak bilgi erişim sisteminin kurularak sektörün bölge bazında geliştirilmesi amacıyla kurulmuştur. Proje TÜBİTAK koordinatörlüğünde yürütülmektedir.

Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme (BARCELONA CONVENTION – Convention on Conservation of Mediterreanean Against the Pollution): Ülkemiz bu sözleşmeyi 1976 yılında imzalamış olup; bu kapsamda "Özel Çevre Koruma Alanları" protokolünü imzalamıştır.

Akdeniz'de Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Desteklenmesine Yönelik Bilgi Paylaşım Sistemi (SIPAM): Akdeniz'de Su Ürünleri Yetiştiriciliği Desteklenmesine Yönelik Bilgi Paylaşım Sistemi, 1995 yılında kurulmuş olup, 17 üyesi bulunmaktadır ve Akdeniz Balıkçılık Komisyonu (GFCM), Su Ürünleri Yetiştiriciliği Komitesi (CAQ) çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. SIPAM, üye ülkeler arasında su ürünleri yetiştiriciliği ile ilgili yüksek kalitedeki bilgilerin ve verilerin paylaşımı, sürdürülebilir yetiştiricilik politikalarının planlanması, uygulanması ve izlenmesine katkı sağlanması, paydaşlar arasında mevcut tecrübelerin paylaşımının arttırılmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Geliştirilmesi Eğitim Programı: Orta Asya ve Balkan ülkelerinde su ürünlerinin geliştirilmesine yönelik olarak, TKİB Japon Uluslararası İşbirliği Ajansının (JICA) ve Türk İşbirliği ve Kalkınma İdaresi Başkanlığı (TİKA) ile ortaklaşa hazırlanan "Sürdürülebilir Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Geliştirilmesine Yönelik Eğitim Programı"nın uygulanmasına ilişkin olarak kurumlar arasında mutabakat sağlanmıştır.

TÜGEM koordinatörlüğünde; 2010-2013 yılları arasında, uygulanacak projeyle, Orta Asya ülkelerindeki kamu, özel sektör ve araştırmacı/akademisyenlere su ürünleri yetiştiriciliği konusunda eğitim verilmesi öngörülmektedir.

Mersin Balığı Yetiştiriciliğinin Geliştirilmesine Yönelik, Türkiye- Azerbaycan İşbirliği Projesi: 2007 yılında "Mersin Balığı Yetiştiriciliğinin Geliştirilmesine Yönelik Türkiye - Azerbaycan İşbirliği Projesi" ile ilgili mutabakat sağlanmış olup, projenin uygulanmasına yönelik olarak tarafların sorumluluklarının belirleneceği protokolün hazırlıkları devam etmektedir.

İkili Balıkçılık Anlaşmaları: Ülkemiz Karadeniz'e komşu olan Ukrayna, Gürcistan ve Romanya ile Hint Okyanusu'na komşu olan Umman ve Moritanya ile ikili balıkçılık anlaşması planlamaktadır. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile balıkçılık anlaşması imzalanmıştır.

Özel İkili Anlaşmalar: Balıkçılarımız TKİB'den izin alarak Ukrayna ve Gürcistan'da faaliyet gösteren balıkçılar ile özel anlaşmalar imzalayarak söz konusu ülkelerin karasularında avlanmaktadır.

C

MEVCUT DURUMUN TESPİTİ

Bu bölümde mevcut durumun tespiti ve analizi çalışmaları yer almaktadır.

Türkiye kıyılarındaki balıkçılık kıyı yapılarının ve mevcut durumlarının tespiti amacıyla saha çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Saha çalışmaları aynı zamanda balıkçılık sektörü ile ilgili yerel durumun, sorunların ve olanakların tespit edilmesine olanak sağlamıştır. Saha çalışmaları için her bir balıkçılık kıyı yapısı ve balıkçılık sektörü ile ilgili bilgi edinmek amacıyla 2 ayrı envanter formu hazırlanmıştır. Bu formlardan biri mevcut balıkçılık kıyı yapıları için, diğeri ise yatırım programındaki (inşa halindeki) balıkçılık kıyı yapıları için tasarlanmıştır. Bu formlar ilk saha çalışmasında (Sinop ve Kastamonu illeri) test edilmiş ve gereksiz sorular çıkarılarak yeniden düzenlenmiş ve sahada her bir balıkçılık kıyı yapısı için doldurulmuştur. “Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapıları Envanter Formu” ve “Yatırım Programındaki Balıkçılık Kıyı Yapıları Envanter Formu” Cilt 2 Ek 1’de verilmiştir.

Ayrıca katılımcılık ilkesi doğrultusunda merkezde ve sahada balıkçılık sektörü ile ilgili kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları (su ürünleri kooperatifleri ve su ürünleri kooperatifleri merkez birliği), üniversitelerin ilgili bölümleri, balıkçılar ve konu ile ilgili diğer kurum ve kişilerle görüşülmüştür. Balıkçılık kıyı yapılarının mevcut durumunun tespit edilmesi amacıyla yapılan saha çalışmalarında mümkün olduğu ölçüde tarım il müdürlüklerine, su ürünleri kooperatiflerine, su ürünleri kooperatifleri bölge birliklerine ve ulaştırma bölge müdürlüklerine önceden haber verilerek balıkçılık kıyı yapıları ve balıkçılık sektörü ilgilileri ile toplantılar düzenlenmiştir. Toplantılarda çalışmanın amacı, kapsamı ve toplantının amacının açıklanmasından sonra her bir katılımcının görüşleri alınmıştır.

Çalışma kapsamında kıyılarımızda bulunan balıkçılık kıyı yapılarının mevcut durumunun yerinde birebir incelemeler yaparak tespit edilmesi amacıyla saha çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Saha çalışmalarında; mevcut balıkçılık kıyı yapılarındaki altyapı ve üstyapı tesislerinin neler olduğu, tesisi kullanan balıkçı tekne sayısı, balıkçı teknelerinin yanaşma düzenleri, kıyı tesisini kullanan başka sektöre ait tekne/gemi/yat olup olmadığı, bunların kullanım yoğunlukları, tesisin mevcut işletmecisi gibi ayrıntılı bilgiler elde edilmiştir. Ayrıca, balıkçılık kıyı yapılarının işlev olarak yeterliliği, tarama ihtiyacının olup olmadığı, yanaşma yerlerinin durumuna göre onarım ihtiyacının olup olmadığı sorgulanmıştır. Sahada, kıyı tesisinin bütün yapılarını içerecek şekilde görselleştirilmesi amacıyla kıyı yapısının genel görünüm fotoğrafları ve kıyı yapısındaki sorunlu alanların tespiti amacıyla detay fotoğrafları çekilmiştir. İşletilmekte olan, inşaatı devam eden ve yatırım programında olup henüz ihale edilmemiş kıyı yapılarını gösterir harita ve ilgili balıkçılık kıyı yapıları listesi Cilt 2 Ek 3’te verilmiştir. Her bir balıkçılık kıyı yapısına ait bilgiler, genel görünüm fotoğrafı ve vaziyet planı Cilt 2 Ek 4’te verilmiştir.

Bu bölümde sahada incelenen kıyı yapıları durumlarına göre kategorilere ayrılmıştır. Söz konusu yapılar ile ilgili detaylı bilgiler Cilt 2'de verilmiştir. Ayrıca, saha incelemeleri ve analizleri grafik ve tablolarla değerlendirilmiştir. Sonuç kısmında ise bölgeler bazında tespit ve gözlemler ortaya konulmuş, balıkçılık sektöründe yer alan kişilerin görüşlerine yer verilmiştir.

Mevcut durumun tespiti ve analizi; mekanı dikkate alan, stratejik, bütüncül, sürdürülebilir, üst ölçek planlarla uyumlu ve katılımcılık ilkeleri doğrultusunda geçekleştirilmiş, bu kapsamda yukarıda belirtildiği üzere saha çalışmaları yapılmış ve her bir balıkçılık kıyı yapısı için bilgiler tespit edilmiştir. Bu bilgiler bir veritabanına girilmiş, daha sonra bilgilerin mekansallaştırılması ve analizi amacıyla coğrafi bilgi sistemi kurulmuştur.

Balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili verilerin bir "veri tabanı"nda izlenmesi için coğrafi bilgi sisteminden (CBS) yararlanılarak balıkçılık kıyı yapısı ile ilgili bilgiler görselleştirilmiştir. Bu çalışma sonucunda hazırlanan veri tabanına ulaşıldığında, aşağıdaki bilgilere ulaşılabilmekte balıkçılık kıyı yapısı ile ilgili bilgiler elde edilebilmektedir.

- Balıkçılık kıyı yapısının Türkiye üzerindeki konumu koordinatları ile belirlenmiştir.
- Balıkçılık kıyı yapısı ile ilgili ana mendirek boyu, tali mendirek boyu, rıhtım uzunluğu, korunan su alanı, alt ve üst yapı durumu ile ilgili tesisin "fiziksel" özelliklerine ait bilgilere veri tabanında yer verilmiştir.
- Balıkçılık kıyı yapısını kullanan balıkçı sayısı ve tesisin doluluk oranları ile ilgili bilgiler veri tabanına işlenmiştir.
- Balıkçılık kıyı yapısının sektörü, işletme şekilleri, işletmeci kuruluş bilgilerine yer verilmiştir.
- Balıkçılık kıyı yapısının imar planları ile ulaşım bilgileri veri tabanına işlenmiştir.
- Balıkçılık kıyı yapısının çok sayıda fotoğrafı konularak görselliği sağlanmıştır.

C.1 İNCELENEN BALIKÇILIK KIYI YAPILARI

Saha çalışması sonucu tespit edilen balıkçılık kıyı yapıları durumlarına göre üç kategoride toplanmıştır. Birinci kategoride halihazırda işletilmekte olan (mevcut) balıkçılık kıyı yapıları yer almaktadır. Bu kategorideki yapılar, diğer limanlardan bağımsız ve diğer limanlar bünyesinde işletilen yapılar olarak iki ayrı grupta sunulmuştur. İkinci kategoride yatırım programı kapsamında veya ulaştırma bölge müdürlüklerince inşaatına devam edilen balıkçılık kıyı yapıları bulunmaktadır. Üçüncü kategoride ise, tasarlanmamış ancak balıkçılık sektörü tarafından yoğun şekilde kullanılan niteliği tanımlanmamış diğer balıkçılık kıyı yapıları bulunmaktadır.

C.1.1 İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Bu kategoride yer alan balıkçılık kıyı yapıları toplamda 338 adettir. Bu yapıların bölgeler itibarıyla analizi bu bölümde, detaylı bilgiler ise Cilt 2 Ek 4'te sunulmuştur.

C.1.1.1 Mevcut ve İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Bu kategoride yer alan balıkçılık kıyı yapıları toplamda 333 adettir. Bu yapılar hakkında detaylı bilgiler Cilt 2 Ek 4'te sunulmuştur.

C.1.1.2 Balıkçılık Sektörünün Yararlandığı Limanlar

Bu kategoride, ana hizmet amacı diğer yüklerin elleçlenmesi olan limanlar bünyesinde bulunan balıkçılık kıyı yapıları da incelenmiştir. Bu limanlar; Hopa Limanı (Artvin), Amasra Limanı (Bartın), İnebolu Limanı (Kastamonu), Ünye Limanı (Ordu) ve Antalya Limanı-Port Akdeniz (Antalya)'dır. Bu yapılar hakkında detaylı bilgiler Cilt 2 Ek 4'te sunulmuştur.

C.1.2 İnşaatı Devam Eden Balıkçılık Kıyı Yapıları

2010 yılı kamu yatırım programında 7'si ikmal, 8'i yeni inşa olmak üzere toplam 15 balıkçılık kıyı yapısı için ödenek ayrılmıştır (Tablo C-1).

Yeni inşa edilen balıkçılık kıyı yapılarından Alaçam Göçkün Doyran Balıkçı Barınağı (Samsun), Bandırma Balıkçı Barınağı (Balıkesir), Erdemli Balıkçı Barınağı (Mersin) ve Marmara Adası Çınarlı Köyü Balıkçı Barınağı (Balıkesir) inşaatları 2010 yılı içinde tamamlanmıştır.

Babakale Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı (Çanakkale), Samandağ Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı (Hatay) ve Tirebolu Balıkçı Barınağı Onarımı ve Tevsii (Giresun) ikmal inşaatları 2010 yılı içinde tamamlanmıştır.

İğneada Beğendikköyü Balıkçı Barınağı (Kırklareli), Demirciköy Balıkçı Barınağı (Sinop) ve Armutlu Balıkçı Barınağı (Yalova) yeni inşaatları devam etmektedir.

Tabloda verilen Karataş Balıkçı Barınağı (Adana), Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı (İstanbul), Ağva Balıkçı Barınağı (İstanbul) ve Doğanyurt Balıkçı Barınağı Onarımı (Kastamonu) ikmal inşaatları devam etmektedir.

Ekinlik Adası Balıkçı Barınağı İnşaatı (Balıkesir) henüz ihale edilmemiştir.

Bu yapılar hakkında detaylı bilgiler Cilt 2 Ek 4'te sunulmuştur.

Tablo C-1 Yatırım Programındaki Balıkçılık Kıyı Yapıları ve Yatırımın Kapsamı

Sıra no	Proje adı	Kapsamı	İl	Başlama	Bitiş
1	Armutlu Balıkçı Barınağı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım, Çekek Yeri ve Dolgu	Yalova	2007	2010
2	Babakale Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı	İkmal İnşaatı (ikmal)	Çanakkale	2006	2010
3	Karataş Balıkçı Barınağı	Rıhtım ve İskele İlave (ikmal)	Adana	2007	2011
4	Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı	Ana Mendirek Takviyesi ve Rıhtım İlavesi (ikmal)	İstanbul	2008	2011
5	Samandağ Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı	Ana Mendirek Uzatılması ve Onarımı (ikmal)	Hatay	2007	2010
6	Tirebolu Balıkçı Barınağı Onarımı ve Tevsii	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım,Çekek Yeri İnşaatı (ikmal)	Giresun	1994	2010
7	İğneada Beğendikköyü Balıkçı Barınağı İnşaatı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım,Çekek Yeri İnşaatı (yeni inşa)	Kırklareli	1995	2011
8	Alaçam Göçkün Doyran Balıkçı Barınağı	Ana,Tali Dalgakıran Rıhtım, Çekek Yeri ve Dolgu (yeni inşa)	Samsun	2007	2011
9	Bandırma Balıkçı Barınağı İnşaatı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım,Çekek Yeri İnşaatı (yeni inşa)	Balıkesir	1995	2010
10	Demirciköy Balıkçı Barınağı	Ana, Tali Dalgakıran, Rıhtım, Çekek Yeri ve Dolgu (yeni inşa)	Sinop	2007	2012
11	Ekinlik Adası Balıkçı Barınağı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım, Çekek Yeri ve Dolgu (yeni inşa)	Balıkesir	2007	2011
12	Erdemli Balıkçı Barınağı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım, Çekek Yeri ve Dolgu (yeni inşa)	İçel	2007	2011
13	Marmaraadası Çınarlı Köyü Balıkçı Barınağı İnşaatı	Ana,Tali Dalgakıran, Rıhtım, Çekek Yeri İnşaatı (yeni inşa)	Balıkesir	1995	2010
14	Ağva Balıkçı Barınağı İkmal İnşaatı	Rıhtım Onarımı (ikmal)	İstanbul	2010	2011
15	Doğanyurt Balıkçı Barınağı Onarımı	Ana Mendirek Onarımı (ikmal)	Kastamonu	2010	2012

Kaynak: DPT (2010)

C.1.3 Niteliği Tanımlanmamış Balıkçılık Kıyı Yapıları

Balıkçılar tarafından yoğun biçimde kullanılan Anadolu Hisarı Göksu Deresi Barınma Yeri (İstanbul), Çubuklu Barınma Yeri (İstanbul), Kabataş Barınma Yeri (İstanbul), Fener Ayakapı Barınma Yeri (İstanbul), Kadıköy Kurbağalı Dere Barınma Yeri (İstanbul), Menekşe Deresi Barınma Yeri (İstanbul), İstinye Doğal Barınma Yeri (İstanbul), Sarıyer Yeniköy Balıkçı Barınağı (İstanbul), Eyüp Çekek Yeri (İstanbul), Piripaşa Mah. Haliç Sahili Barınma Yeri (İstanbul), Paşabahçe Çekek Yeri (İstanbul), Çengelköy Barınma Yeri (İstanbul), Kapaklı Köyü Barınma Yeri (Yalova), Yarımada Yanaşma Yeri (Van Gölü), Akdamar İskelesi Yanaşma Yeri (Van Gölü), Küçük Tekne Yanaşma Yeri (Muğla), Gümüldür Balıkçı Barınağı (İzmir), Şakran Dereağzı Barınma Yeri (İzmir), Karaağaç Barınma Yeri (Balıkesir), Gömeç Barınma Yeri (Balıkesir), Eskifoça Doğal Barınma Yeri (İzmir), Bakü Barınma Yeri (İzmir), Melenağzı Barınma Yeri (Düzce), Karasu Yenimahalle Barınma Yeri (Sakarya) ve Kıyıkışlacık Rıhtımları (Muğla) niteliği tanımlanmamış balıkçılık kıyı yapıları olarak tanımlanmıştır. Bu yapılar hakkında detaylı bilgiler Cilt 2 Ek 4'te sunulmuştur.

C.2 SAHA ÇALIŞMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Saha çalışmalarından elde edilen bulgular analiz edilmiştir. Değerlendirmeler yapılırken, inşaatı devam eden yapılar göz ardı edilmiş, işletilmekte olan ve niteliği tanımlanmamış balıkçılık kıyı yapıları dikkate alınmıştır. Elde edilen sonuçlar, özet tablo, grafikler ve değerlendirmeler olarak aşağıda yer almaktadır.

Tablo C-2 Balıkçılık Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	Balıkçı Barınağı	Barınma Yeri	Çekek Yeri	Diğer*	Toplam
Doğu Karadeniz	40	16	67	2	125
Batı Karadeniz	28	5	1	2	36
Marmara	65	11	2	-	78
Ege	59	18	-	-	77
Akdeniz	16	1	-	2	19
İç Sular	3	-	-	-	3
Toplam	**211**	**51**	**70**	**6**	**338**

* *Diğer: Limanlardan Yararlanan Balıkçı Barınakları (5), Barınma Yeri ve Turizm Yat Limanı (1)*

Tablo C-3 Balıkçılık Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı (İşletilmekte Olan + Niteliği Tanımlanmayan)

Bölgeler	Balıkçı Barınağı	Barınma Yeri	Çekek Yeri	Diğer*	Toplam
Doğu Karadeniz	40	16	67	2	125
Batı Karadeniz	29	10	2	3	44
Marmara	66	15	3	1	85
Ege	60	22	0	3	85
Akdeniz	16	1	0	2	19
İç Sular	3	0	0	2	5
Toplam	**214**	**64**	**72**	**13**	**363**

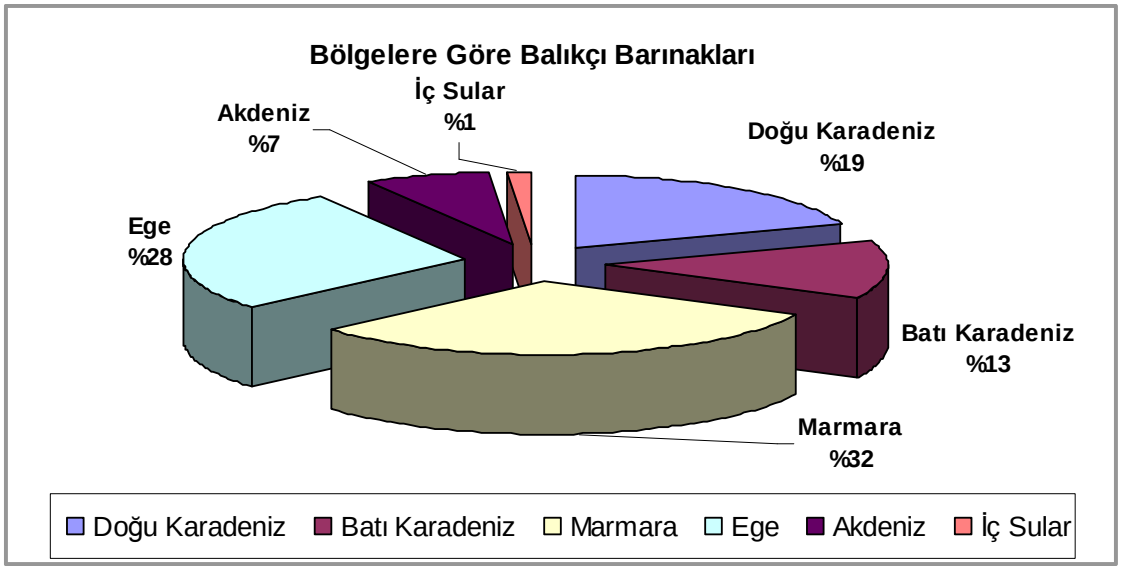
* *Diğer: Doğal Barınma Yeri (3), Limanlardan Yararlanan Balıkçı Barınakları (5), Yanaşma Yeri (3), Barınma Yeri ve Turizm Yat Limanı (1), Rıhtım (1)*

Tüm Türkiye kıyıları boyunca işletme halinde olan mevcut balıkçılık kıyı yapıları 338 adettir. Niteliği tanımlanmayan yerler dahil edildiğinde bu rakam 363'e çıkmaktadır. Bu yapılar balıkçı barınağı, barınma yeri ve çekek yeri olarak nitelendirilmiştir. Diğer sütunu altında verilen yapılar, doğal barınma yeri (3 adet), liman (5 adet), yanaşma yeri (3 adet), barınma yeri ve turizm yat limanı (1 adet) ve rıhtımdır (1 adet). Ancak, özellikle Akdeniz ve Ege bölgelerinde bazı balıkçı barınakları ve barınma yerleri tarım sektörünün yanı sıra turizm ve ulaştırma sektörüne de hizmet etmektedir.

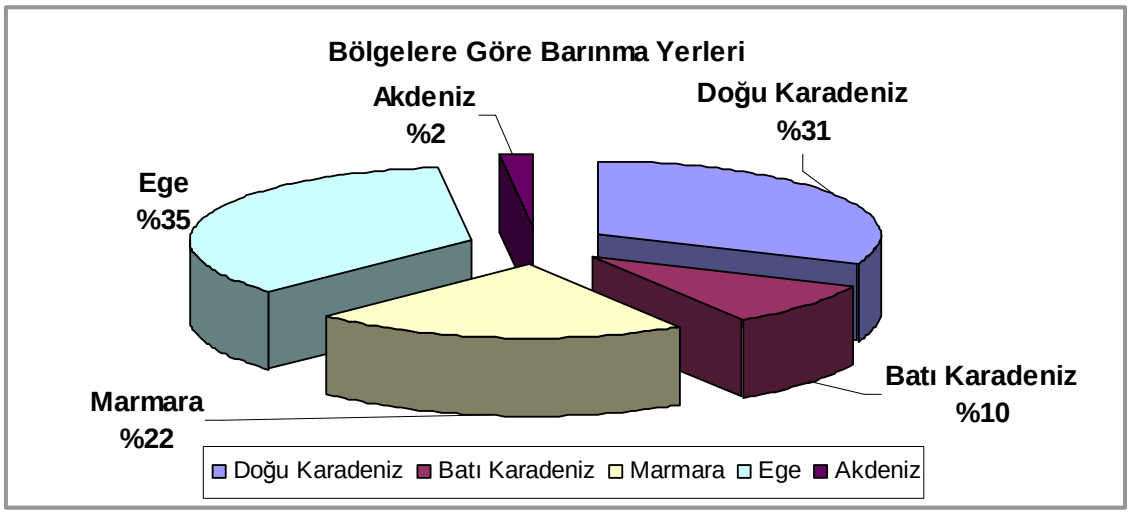
En fazla balıkçı barınağına sahip olan bölgeler Marmara ve Ege bölgeleridir (Şekil C-1). En fazla barınma yerine sahip olan bölgeler ise Ege ve Doğu Karadeniz bölgeleridir

(Şekil C-2). Çekek yerlerinin ise tamamına yakını Doğu Karadeniz Bölgesi'ndedir (Şekil C-3). Akdeniz Bölgesi ise, iç sular ile birlikte en az sayıda balıkçılık kıyı yapısını barındıran bölgedir. Balıkçılık kıyı yapılarının niteliklerine göre dağılımı haritası Cilt 2 Ek 3'te verilmiştir.

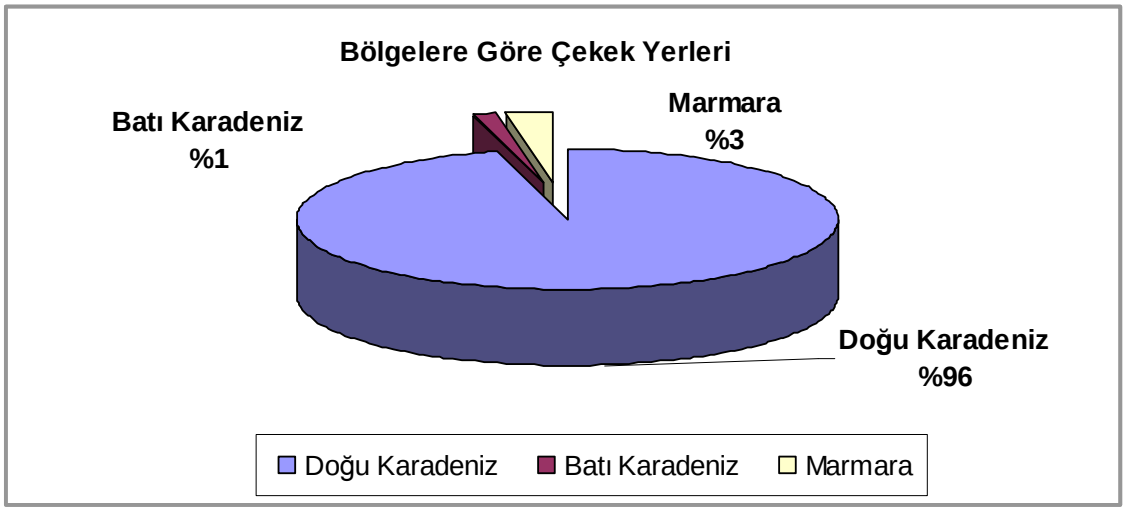
Şekil C-1 Bölgelere Göre Balıkçı Barınakları (İşletilmekte Olan)



Şekil C-2 Bölgelere Göre Barınma Yerleri (İşletilmekte Olan)

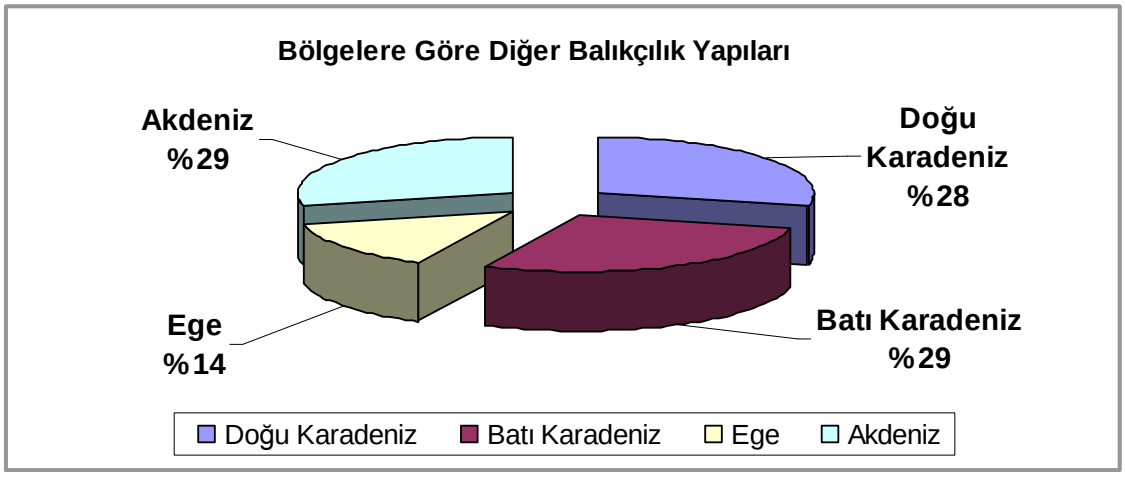


Şekil C-3 Bölgelere Göre Çekek Yerleri* (İşletilmekte Olan)

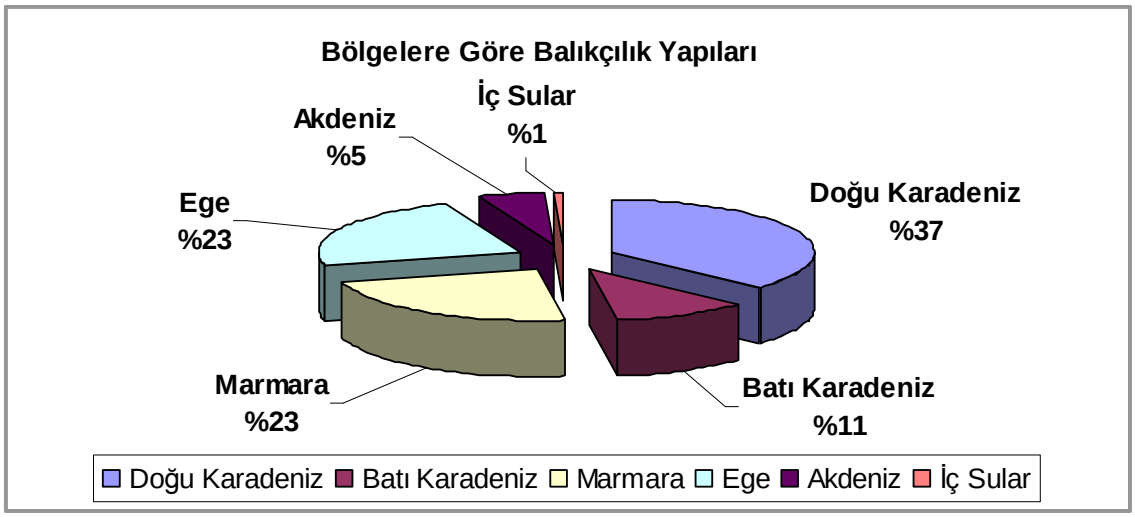


* *Diğer balıkçılık kıyı yapıları bünyesindeki çekek yerleri değerlendirmeye dahil edilmemiştir.*

Şekil C-4 Bölgelere Göre Diğer Balıkçılık Kıyı Yapıları (İşletilmekte Olan)



Şekil C-5 Bölgelere Göre Balıkçılık Kıyı Yapıları (İşletilmekte Olan)



Saha çalışmalarında, balıkçılık kıyı yapılarının işletilme durumları araştırılmıştır. Tablo C-4'te bölgelere göre ayrılmış balıkçılık kıyı yapılarının işletilme durumları gruplandırılmıştır. Balıkçılık kıyı yapılarının yaklaşık %43'ü kooperatiflere kiralanmıştır ve yaklaşık %5'i kooperatiflere kira aşamasındadır. Yapıların %13'ü geçici devir ile belediyelerin sorumluluğuna bırakılmıştır ve %1'i ise belediyelere devir aşamasındadır. Ayrıca yaklaşık %11'i belediyelere kesin devir edilmiştir. İnşaatı devam eden ve/veya işletmecisi olmayan yapılar "Diğer" grubu altında toplanmıştır. Balıkçılık kıyı yapılarının işletilme şekline göre dağılımı haritası Cilt 2 Ek 3 Şekil 3'de verilmiştir.

Tablo C-4 Bölgelere Göre Yapı İşletilme Durumu (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	K	GD	DA	KA	KD	D *	Toplam
Doğu Karadeniz	51	15	1	2	18	38	125
Batı Karadeniz	13	8	-	4	3	8	36
Marmara	30	13	-	6	8	21	78
Ege	42	7	3	3	6	16	77
Akdeniz	10	1	-	2	2	4	19
İç Sular	1	1	-	-	-	1	3
Toplam	**147**	**45**	**4**	**17**	**37**	**88**	**338**

K: Kira; GD:Geçici Devir; DA:Devir Aşamasında; KA:Kira Aşamasında; KD:Kesin Devir; D:Diğer

* *İnşaatı devam eden ve/veya işletmecisi olmayan yapılar, diğer grubu altında toplanmıştır.*

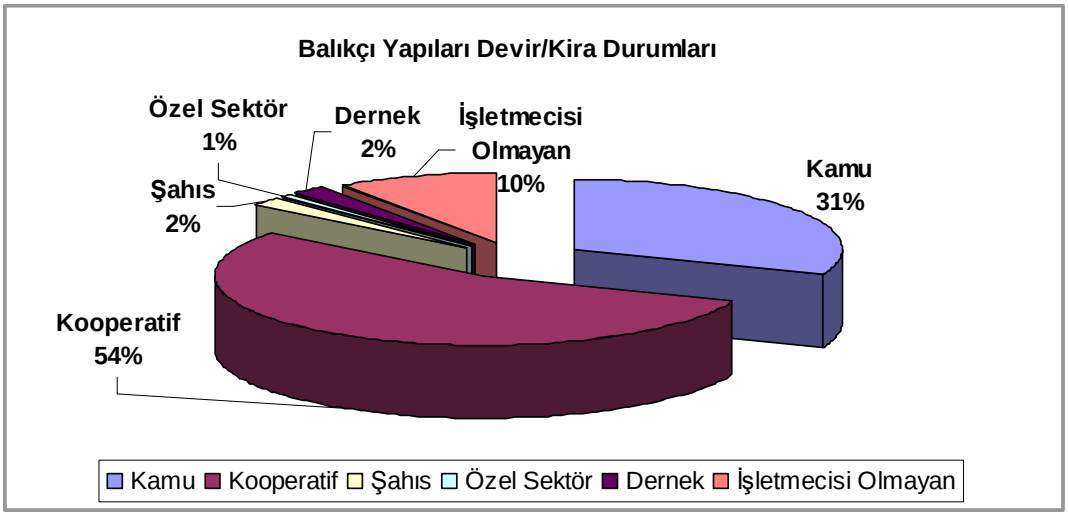
Tablo C-5 Bölgelere Göre Balıkçılık Kıyı Yapısının İşletmecisi (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	Kamu	Kooperatif	Şahıs	Özel Sektör	Dernek	İşletmecisi Olmayan	Toplam
Doğu Karadeniz	36	46	5	1	1	31	120
Batı Karadeniz	15	19	-	-	4	-	38
Marmara	22	47	1	-	1	-	71
Ege	21	46	-	2	-	-	69
Akdeniz	4	12	-	-	-	-	16
İç Sular	1	3	-	-	-	-	4
Toplam	**99**	**173**	**6**	**3**	**6**	**31**	**318**

Not: 20 adet balıkçılık kıyı yapısının verisi temin edilememiştir.

Balıkçılık kıyı yapılarının toplamda %55'ine yakını kooperatiflere kiralanmış veya kiralanma aşamasındadır. %31'inin işletmecisi kamudur ve geri kalan %14'ü şahıs, özel sektör veya derneklerin sorumluluğundadır.

Şekil C-6 İşletmecisine Göre Balıkçı Yapıları Dağılımları (İşletilmekte Olan)



Tablo C-6 Bölgesel Kapasite Kullanım Oranı ve Yoğunluklar (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	Toplam Kapasite	Toplam Kullanıcı	Tarım Kullanım Oranı (yüzde)	Turizm Kullanım Oranı (yüzde)	Ulaştırma Kullanım Oranı (yüzde)	Yoğunluk (yüzde)
Doğu Karadeniz	9 458	7 037	98,24	0,55	1,21	74,40
Batı Karadeniz	5 330	4 512	97,72	0,38	1,91	84,65
Marmara	8 520	4 871	88,26	10,24	1,50	57,17
Ege	7 380	5 972	86,03	11,67	2,29	80,92
Akdeniz	3 288	2 572	82,93	15,36	1,71	78,22
İç Sular	355	117	98,29	1,71	0,00	32,96
Toplam	**34 331**	**25 081**	**91,73**	**6,57**	**1,69**	**73,06**

Yoğunluk: (Toplam Kullanıcı / Toplam Kapasite)

Tablo C-7 Bölgesel Kapasite Kullanım Oranı ve Yoğunluklar (İşletilmekte Olan + Niteliği Tanımlanmayan)

Bölgeler	Toplam Kapasite	Toplam Kullanıcı	Tarım Kullanım Oranı (yüzde)	Turizm Kullanım Oranı (yüzde)	Ulaştırma Kullanım Oranı (yüzde)	Yoğunluk (yüzde)
Doğu Karadeniz	9 603	7 127	98,26	0,55	1,19	74,22
Batı Karadeniz	5 718	4 618	101,00	0,37	1,91	80,76
Marmara	9 643	5 356	86,71	11,84	1,46	55,54
Ege	7 947	6 096	86,25	11,50	2,25	76,71
Akdeniz	3 288	2 572	82,93	15,36	1,71	78,22
İç Sular	375	187	88,24	1,07	10,70	49,87
Toplam	**36 574**	**25 956**	**91,95**	**6,89**	**1,74**	**70,97**

Yoğunluk: (Toplam Kullanıcı / Toplam Kapasite)

Ülkemizdeki işletme halinde ve niteliği tanımlanmayan balıkçılık kıyı yapılarının toplam plan kapasitesi 36 574'tür. Balıkçılık kıyı yapılarının toplam kapasitelerini gösterir harita Cilt 2 Ek 3 Şekil 4'de verilmiştir. Bu yapılardan yararlanan kullanıcı sayısı ise 25 956'dır. Sektörlere göre kullanıcılar analiz edildiğinde, %91,95 oranında tarım sektörünün, %6,89 oranında turizm sektörünün ve %1,74 oranında ise ulaştırma sektörünün bu yapılardan faydalandığı tespit edilmiştir.

Türkiye balıkçılık kıyı yapılarında yoğunluk oranı %70,79 olarak hesaplanmıştır. Yoğunluğu en fazla olan balıkçılık kıyı yapıları Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerinde bulunmaktadır. Doluluk oranı en düşük olan yapılar ise iç sulardır.

Yukarıdaki tabloda yoğunluk, kullanıcı sayısının toplam kapasiteye oranını göstermektedir.

Toplam kapasite hesaplanırken, yanaşma yeri genişliği balıkçı teknesi başına 4 m olarak kabul edilmiştir. Çekek yerleri de yanaşma yeri kapasitesi hesaplanırken dikkate

alınmıştır. Ancak çekek yerlerinde rıhtım olmadığı için rıhtımlı kapasite hesaplarında etkisi olmamıştır. Aşağıda verilen her iki tabloda da sadece işletilmekte olan balıkçılık kıyı yapıları dikkate alınmıştır.

Tablo C-8 İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Halihazır ve Tevsii Edilebilir Kapasiteye Göre Bölgesel Yoğunlukları (Çekek Yeri Kapasitesi Dahil Edilerek) (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	Toplam Kapasite (A)	Çekek Yeri Kapasitesi (B)	Toplam Kapasite + Çekek Yeri Kapasitesi (C=A+B)	Toplam Kullanıcı (D)	Doluluk Oranı (%) (D/C)
Doğu Karadeniz	9 458	4 880	14 338	7 037	49,08
Batı Karadeniz	5 330	610	5 940	4 512	75,96
Marmara	8 520	935	9 455	4 871	51,52
Ege	7 380	636	8 016	5 972	74,50
Akdeniz	3 288	177	3 465	2 572	74,23
İç Sular	355	56	411	117	28,47
Toplam	**34 331**	**7 294**	**41 625**	**25 081**	**60,25**

Rıhtımsız bölge kapasiteleri çıkarıldığında elde edilen değerler Tablo C-9'da verilmiştir.

Tablo C-9 İşletilmekte Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Rıhtımlı Kapasiteye Göre Bölgesel Yoğunlukları

Bölgeler	Rıhtımlı Kapasite (A)	Toplam Kullanıcı (B)	Doluluk Oranı (%) (B/A)
Doğu Karadeniz	3 224	5 196	161,17
Batı Karadeniz	2 962	4 472	150,98
Marmara	6 464	4 821	74,58
Ege	4 126	5 972	144,74
Akdeniz	1 603	1 717	107,11
İç Sular	181	882	487,29
Toplam	**18 560**	**23 060**	**124,25**

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, rıhtımlı bölge kapasitesi 18 560'a inmektedir. Tüm Türkiye kıyılarındaki balıkçılık yapılarındaki yoğunluk oranı ise yüzde 124,25'e çıkmaktadır.

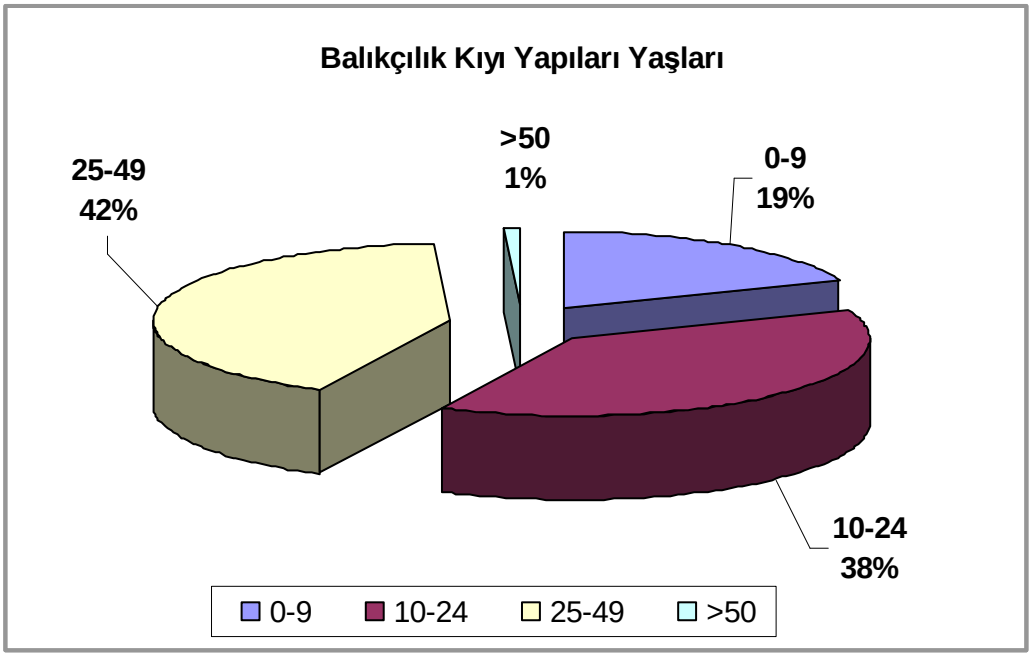
Tablo C-10 Bölgesel Bazda Yapı Yaşı (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	0-9 (yıl)	10-24 (yıl)	25-49 (yıl)	>50 (yıl)	Toplam
Doğu Karadeniz	24	48	40	1	113
Batı Karadeniz	11	7	9	1	28
Marmara	10	29	20	-	59
Ege	6	12	38	-	56
Akdeniz	-	6	7	-	13
İç Sular	-	2	-	-	2
Toplam	**51**	**104**	**114**	**2**	**271**

Not: 67 adet balıkçılık kıyı yapısının verisi temin edilememiştir.

Sahada yapılan çalışmalar neticesinde, işletme halinde olan balıkçılık kıyı yapılarının yaşları ortaya konulmuştur. Yapıların yaşları hesaplanırken inşaat bitiş tarihinden günümüze kadar olan süre dikkate alınmıştır. Kullanılabilir veriye erişilen 271 kıyı yapısının ortalama yaşı 22,1'dir. Yaşı tespit edilebilen balıkçılık kıyı yapılarının yaklaşık %19'u 10 yaşından küçüktür. %38 oranında ise yapılar 10 ila 25 yaş arasındadır. 25-50 yaş arası kıyı yapılarının oranı yaklaşık %42'dir. 50 yıldan daha uzun bir süre önce inşa edilmiş olan balıkçılık kıyı yapıları ise bütünün yaklaşık %1'ini oluşturmaktadır. Ülkemizdeki balıkçılık yapılarından en eski olanları Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Aynı zamanda Karadeniz sahil yolu inşaatından ötürü, en yakın zamanda inşaatı bitirilmiş olan yapılar en çok Rize ve Trabzon'da bulunmaktadır.

Şekil C-7 Balıkçılık Kıyı Yapıları Yaşları (İşletilmekte Olan)



Tablo C-11 Bölgesel Bazda Yapı Altyapı Hizmet Durumları (yüzde) (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	Su	Elektrik	Çekek Yeri	Fener
Doğu Karadeniz	54	57	91	34
Batı Karadeniz	50	69	67	75
Marmara	60	59	71	42
Ege	69	66	53	45
Akdeniz	68	68	53	79
İç Sular	33	33	100	0
Toplam	**59**	**61**	**73**	**45**

Tablo C-12 Bölgesel Bazda Yapı Üstyapı Hizmet Durumları (yüzde) (İşletilmekte Olan)

Bölgeler	İşletme Binası	Satış Yeri	Ön Soğutma Ünitesi	Buz Üretim Yeri
Doğu Karadeniz	19	5	4	3
Batı Karadeniz	31	11	6	6
Marmara	46	23	18	1
Ege	55	35	10	3
Akdeniz	47	5	0	0
İç Sular	33	33	33	0
Toplam	**36**	**17**	**9**	**3**

Balıkçılık kıyı yapıları altyapı ve üstyapı olanakları bakımından incelenmiş ve bölgesel olarak yeterlilik oranları tablolar halinde sunulmuştur. Tablo C-11'de yapı altyapı durumları verilmiştir. Buna göre; Türkiye genelinde su ve elektrik hattı olan balıkçılık kıyı yapı oranı yaklaşık %60'dır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin başı çektiği çekek yeri imkanı olan yapı oranı ise yaklaşık %73'tür. Öte yandan, balıkçılık kıyı yapılarının yarısından fazlasında fener bulunmamaktadır.

Yapılar üstyapı koşulları açısından değerlendirildiğinde daha olumsuz bir durum göze çarpmaktadır. Tablo C-12'ye göre, işletme binasına sahip olan kıyı yapıları oranı %36 olarak, satış yerine sahip olan kıyı yapıları oranı %17 olarak tespit edilmiştir. Ön soğutma ünitesine sahip olan yapı oranı %10'un altında kalmaktadır. Ayrıca, her 100 yapıdan sadece 3'ünde buz üretim yeri vardır.

Türkiye'deki bütün balıkçılık kıyı yapılarının her biri için yerinde yapılan incelemelerden sonra masa başında yapılan analiz ve tespitler, balıkçı limanı olarak hizmet verebilecek yapıların büyük bir bölümünün gerek altyapı gerekse üstyapı olarak birçok eksiği olduğunu göstermektedir.

Marmara illerindeki balıkçılık kıyı yapılarının çoğunluğu altyapısal olarak iyi koşullara sahiptir. Benzer şekilde Doğu Karadeniz illerindeki yapıların tamamına yakınında çekek yeri mevcuttur.

Balıkçılık kıyı yapılarının imar planı durumunun tespit edilmesi amacıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, ulaştırma bölge müdürlükleri, bayındırlık ve iskan il müdürlükleri ve Boğaziçi İmar Müdürlüğü kayıtları incelenmiştir.

3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği'nin yayımlandığı 1990 yılı öncesi için net bilgilere ulaşılamadığı için mevcut olan 367 adet balıkçılık kıyı yapısının 358'i (yüzde 97,5) için bilgi edinilebilmiştir. Elde edilen bilgilere göre balıkçılık kıyı yapılarının yalnız yüzde 26,2'sinin imar planı bulunmakta, yüzde 7,4'ünün imar planı teklifi BİB tarafından değerlendirilmektedir. Balıkçılık kıyı yapılarının yüzde 64,0'ünün imar planı yoktur. Türkiye geneli için geçerli olan bu oranlar bölgeler itibarıyla ciddi bir farklılık göstermemektedir. Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının bölgeler itibarıyla imar planı durumu Tablo C-13'de ve Cilt 2 Ek 3 Şekil 6'da verilmiştir.

Tablo C-13 Bölgeler İtibarıyla Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının İmar Planı Durumu (yüzde)

İmar Planı	Doğu Karadeniz	Batı Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz	İç Sular	Toplam
Var	29,4	28,9	21,8	22,4	42,1	0,0	26,2
Yok	67,5	48,9	70,1	63,5	42,1	100,0	64,0
Plan teklifi BİB tarafından incelenmekte olan	3,2	15,6	4,6	10,6	15,8	0,0	7,4
Bilgi mevcut değil	0,0	6,7	3,4	3,5	0,0	0,0	2,5
Toplam	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

D

İHTİYAÇ DUYULAN KAPASİTELERİN KARŞILANMASINA YÖNELİK MEVCUT BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ GELİŞTİRİLMESİ VE/VEYA YENİ TESİSLERİN PLANLANMASI

Balıkçılık Kıyı Yapısı Durum ve İhtiyaç Analizi çalışmasının bu bölümünde, ihtiyaç duyulan kapasitelerin karşılanmasına yönelik mevcut balıkçılık kıyı yapılarının geliştirilmesi ve/veya yeni tesislerin planlanmasını kapsamaktadır. Bu kapsamda mevcut kıyı yapılarının bakım onarım gereksinimi ve kapasite artırımı balıkçılık kıyı yapısı bazında ve kısa (2010-2015), orta (2015-2020) ve uzun (2020-2030) dönemler itibarıyla belirlenmiştir.

Değerlendirmeler, balıkçılık kıyı yapılarının yeterliliği ve ilave kapasite gerekliliği hakkında kabaca bir fikir verse de kıyı yapılarının bölgeler itibarıyla değerlendirilmesi, aşağıda açıklanan yöntem çerçevesinde raporun ilerleyen bölümlerinde detaylı biçimde yer almaktadır.

İleriye yönelik balıkçılık faaliyetleri talebinin tahmin edilmesi için zamana ve mekana dayalı balıkçılık üretim tahminleri gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda yapılan çalışmaların yöntemi “Talep Tahmini Metodolojisi”nde açıklanmaktadır.

Zamana ve mekana dayalı olarak balıkçılık faaliyetleri için gerekli gemi sayısının tespitinden sonra balıkçılık kıyı yapılarının yeterliliği ve geliştirilme olanakları (kapasite artırımı, tarama, altyapı ve üstyapı vb) incelenmiş ve öncelikle mevcut balıkçılık kıyı yapıları geliştirilerek talebin karşılanması hedeflenmiştir. Talebin mevcut balıkçılık kıyı yapıları geliştirilerek karşılanamaması durumunda ilave kapasiteler yerel özellikler de dikkate alınarak önerilmiştir.

Raporda mevcut balıkçılık kıyı yapısının işletilmesi sırasında yaşanan sorunlar, kıyı yapısının hinterlanda bağlantısı ile sektörde idari ve hukuksal düzenlemelere ilişkin bilgiler detaylı bir şekilde verilmektedir.

Balıkçılık faaliyetlerinin verimli bir şekilde yürütülmesi, kaynakların doğru şekilde kullanılması; avlanma yöntemlerinden başlayarak, balıkçı teknelerinin barınmaları, balıkçılık endüstrisinin teknolojiden yararlanarak ürünlerin işlenmesi ve pazarlanması ile sağlanacaktır. Böylelikle, hem balıkçılık faaliyetlerinin sürdürülebilirliği sağlanmış olacak hem de bu faaliyetlerden dolayı yöresel ve ülkesel katkı artmış olacaktır.

Ülkemizde deniz ürünlerinin pazarlanması gerektiği gibi yapılamamaktadır. Balıkçılar avladıkları ürünü genellikle kabzımala, lokanta gibi işletmelere, kooperatiflere ya da balık hallerine pazarlamaktadır.

Su ürünlerinin pazarlanmasında en önemli husus, ürünün bozulmadan ve tazeliğini yitirmeden tüketiciye sunulmasıdır. Yapılan saha çalışmalarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin yörede tüketildiği, yakın çevre illere ve/veya büyük balık hallerine

pazarlandığı bilgisi edinilmiştir. Pazarlama sırasında genel olarak karayolunun kullanıldığı bilinmektedir.

Balıkçılık kıyı yapılarının işletilmesi sırasında en sık görülen sorunlardan biri, giriş ağzında ve liman baseninde tarama ihtiyacının oluşmasıdır. Ayrıca, kıyı yapılarının çoğunda balıkçıların araç-gereçlerini koyacakları depo v.b. üst yapılarının olmaması karşılaşılan diğer önemli sorunlardan biridir. Balıkçı gemilerine verimli bir şekilde hizmet sunamayan yeterli alt ve üstyapısı bulunmayan kıyı yapıları, balıkçılık üretimini, kalitesini ve değerini düşürmektedir.

Kıyı yapılarının inşaatından önce alınması gereken izinler konusu birçok kurumun sorumluluk alanına girmektedir. Ortak alınan kararların; kararı alan kurumlarca dahi zamanla uygulanmadığı görülmektedir.

Sorunlar bölgesel olarak değişiklik göstermektedir. Örneğin, Doğu Karadeniz'de tespit edilen en büyük sorun Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde yer almayan bir yapı olan küçük barakaların (damların) inşa edilmiş olmasıdır. Ege'de ise kıyı yapılarının kiralarının yüksek olmasıdır.

Mevcut balıkçılık kıyı yapısının işletilmesi sırasında yaşanan sorunlar, kıyı yapısının hinterlanda bağlantısı ile sektörde idari ve hukuksal düzenlemelere ilişkin bilgiler ilgili bölümlerde detaylı bir şekilde verilmektedir.

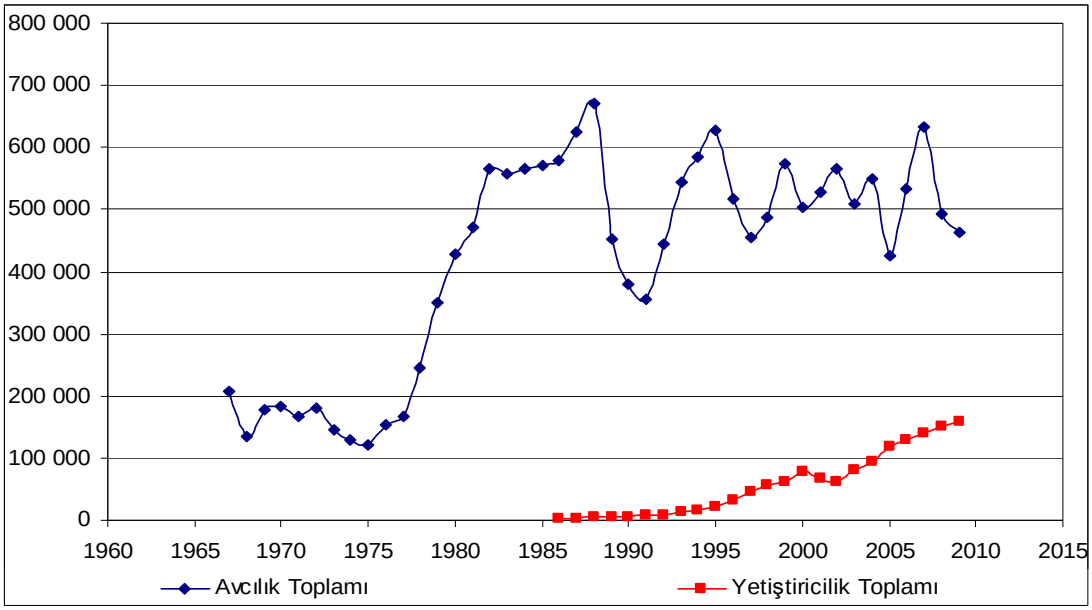
D.1 BALIKÇILIK FAALİYETLERİNE GENEL BAKIŞ

Su ürünleri üretimleri, denizlerimizde ve iç sularda yapılan avcılık ve yetiştiricilik olmak üzere iki ana başlık altında incelenmektedir. Ülkemizde 2009 yılında yetiştiricilikte bir miktar artış olmasına karşılık, deniz balıkları avcılık üretiminde önemli bir düşüş yaşanmıştır. 2009 yılında deniz balıkları avcılık üretimi 380 865 ton, iç sular üretimi 39 187 ton, yetiştiricilik üretimi 158 729 ton, diğer deniz ürünleri üretimi 44 410 ton, toplam su ürünleri üretimi 623 191 ton olmuştur. Bu değer bir önceki yıla göre 23 119 ton daha azdır.

Başlangıçta sadece avcılık olarak başlayan su ürünleri üretimleri, daha sonra yetiştiriciliğin geliştirilmesiyle yeni bir boyut kazanmıştır. İçsulardaki su ürünleri avcılığında önemli artışlar yaşanmamış, hafif yükseliş gösteren üretim eğilimi gözlenmiştir. Denizlerde yapılan avcılıkta yıllara göre artışlar veya azalmalar görülmüş, su ürünleri üretiminde dalgalı bir seyir izlenmiştir.

Ülkemizde yetiştiricilik verilerinin yayınlanmaya başlandığı 1986 yılından beri, iç su ve deniz balıkları üretiminde, 2001 kriz yılı hariç düzenli bir artış görülmüştür. İç ve dış pazardan gelen talepler ve deniz balıkları üretiminde yaşanan iniş ve çıkışlar devamlılığı olan yetiştiricilik üretimine ilgiyi artırmıştır. Su ürünleri avcılık ve yetiştiricilik üretimleri Şekil D-1'de verilmektedir.

Şekil D-1 Su Ürünleri Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimi



Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Ülkemizde su ürünleri üretimleri ile ilgili istatistik veriler Türkiye İstatistik Kurumu (önceki ismi ile Devlet İstatistik Enstitüsü) tarafından 1967 yılından itibaren denizlerde ve iç sularda avcılık üretimleri, balıkçı bilgileri ve balıkçı gemi sayıları olarak anketler yolu ile toplanmaya başlanmıştır. Avcılık üretimleri, balık ve diğer su ürünleri üretimlerini iç sular ve denizler olarak ayrı ayrı kapsamaktadır.

Yetiştiriciliğin gelişmesiyle 1986 yılından sonra iç sular ve denizlerde yapılan yetiştiricilik verileri de derlenerek yayınlanmaya başlanmıştır. İlk yıllarda TÜİK tarafından tür bazında derlenen yetiştiricilik verileri, 1996 yılından sonra deniz ve iç sularda yapılan yetiştiricilik verileri olarak ayrı ayrı verilmiştir. 1986-1996 yılları arasında alabalık ve sazan iç su yetiştiricilik üretimi, çipura, levrek, somon ve diğer deniz canlıları deniz yetiştiricilik üretimi kabul edilerek iç su-deniz ayrımı yapılmıştır 1996 yılından sonraki değerler deniz ve iç su yetiştiriciliği olarak TÜİK tarafından ayrı ayrı verildiğinden değerlendirmelerde bu husus dikkate alınmıştır.

Çalışmalarımızda söz konusu veri setleri kullanılmış, analizler, değerlendirmeler ve yorumlar eldeki veriler esas alınarak yapılmıştır. Düzenli olarak toplanmış ve yayınlanmış olan 43 yılı kapsayan avcılık ve 24 yıllık yetiştiricilik verileri, ülkemiz su ürünleri sektörü ile ilgili olarak; yapılan çalışmaların genel bir değerlendirilmesi yanında, sektörün geleceği ile ilgili olarak yapılan tahminlerde de yol gösterici olmuştur.

Türkiye iç su ve denizlerinde elde edilen su ürünleri üretimleri (avcılık ve yetiştiricilik) Tablo D-1'de verilmektedir.

Tablo D-1 İçsular ve Denizlerimizde Elde Edilen Avcılık ve Yetiştiricilik Üretimleri (1967-2009) (ton)

Yıl	Avcılık üretimi					Yetiştiricilik üretimi*			Su ürünleri toplam üretimi
	Deniz			İçsu	Avcılık toplam				
	Balık üretimi	Diğer su ürünleri	Toplam üretim	Balık üretimi		İçsu	Deniz	Toplam	
1967	193 915	6 084	199 999	6 377	206 376	-	-	-	206 376
1968	122 546	5 061	127 607	7 815	135 422	-	-	-	135 422
1969	156 237	10 574	166 811	11 115	177 926	-	-	-	177 926
1970	166 080	4 825	170 905	13 249	184 154	-	-	-	184 154
1971	145 743	5 868	151 611	14 442	166 053	-	-	-	166 053
1972	158 036	5 704	163 740	15 620	179 360	-	-	-	179 360
1973	130 121	2 732	132 853	13 618	146 471	-	-	-	146 471
1974	113 087	2 312	115 399	13 926	129 325	-	-	-	129 325
1975	101 596	2 070	103 666	18 482	122 148	-	-	-	122 148
1976	131 906	3 355	135 261	18 985	154 246	-	-	-	154 246
1977	145 346	3 411	148 757	18 320	167 077	-	-	-	167 077
1978	221 427	2 800	224 227	21 806	246 033	-	-	-	246 033
1979	324 913	4 355	329 268	22 244	351 512	-	-	-	351 512
1980	392 196	5 125	397 321	32 255	429 576	-	-	-	429 576
1981	434 244	5 062	439 306	31 760	471 066	-	-	-	471 066
1982	464 731	5 440	470 171	33 616	503 787	-	-	-	503 787
1983	511 526	7 067	518 593	38 695	557 288	-	-	-	557 288
1984	508 669	11 767	520 436	46 497	566 933	-	-	-	566 933
1985	519 911	12 691	532 602	45 471	578 073	-	-	-	578 073
1986	525 381	14 184	539 565	40 280	579 845	3 040	35	3 075	582 920
1987	562 697	20 156	582 853	41 760	624 613	3 205	95	3 300	627 913
1988	580 701	42 703	623 404	48 500	671 904	3 965	135	4 100	676 004
1989	361 770	48 159	409 929	42 833	452 762	3 504	850	4 354	457 116
1990	297 123	44 894	342 017	37 315	379 332	4 237	1 545	5 782	385 114
1991	290 046	27 379	317 425	39 401	356 826	4 510	3 325	7 835	364 661
1992	366 060	38 706	404 766	40 370	445 136	6 647	2 563	9 210	454 346
1993	453 123	48 908	502 031	41 575	543 606	7 392	5 046	12 438	556 044
1994	491 335	50 933	542 268	42 838	585 106	7 265	8 733	15 998	601 104
1995	557 138	25 472	582 610	44 983	627 593	13 113	8 494	21 607	649 200
1996	451 997	22 246	474 243	42 202	516 445	17 960	15 241	33 201	549 646
1997	382 065	22 285	404 350	50 460	454 810	27 300	18 150	45 450	500 260
1998	413 900	18 800	432 700	54 500	487 200	33 290	23 410	56 700	543 900
1999	510 000	13 634	523 634	50 190	573 824	37 770	25 230	63 000	636 824
2000	441 690	18 831	460 521	42 824	503 345	43 385	35 646	79 031	582 376
2001	465 180	19 230	484 410	43 323	527 733	37 514	29 730	67 244	594 977
2002	493 446	29 298	522 744	43 938	566 682	34 297	26 868	61 165	627 847
2003	416 126	46 948	463 074	44 698	507 772	40 217	39 726	79 943	587 715
2004	456 752	48 145	504 897	45 585	550 482	44 115	49 895	94 010	644 492
2005	334 248	46 133	380 381	46 115	426 496	48 604	69 673	118 277	544 773
2006	409 945	79 021	488 966	44 082	533 048	56 694	72 249	128 943	661 991
2007	518 201	70 928	589 129	43 321	632 450	59 033	80 840	139 873	772 323
2008	395 660	57 453	453 113	41 011	494 124	66 557	85 629	152 186	646 310
2009	**380 865**	**44 410**	**425 275**	**39 187**	**464 462**	**76 248**	**82 481**	**158 729**	**623 191**

Not 1: 1986-1995 yıllarında TÜİK tarafından derlenen verilerde deniz ve iç su ayırımı yoktur.

Not 2: Yetiştiricilik istatistikleri 1986 yılından sonra derlenmeye başlanmıştır. 1986-1995 yılları yetiştiricilik verileri türsel verilerin iç su ve denizlere dağıtımı ile elde edilmiştir.

Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

D.1.1 Avcılık Üretimi

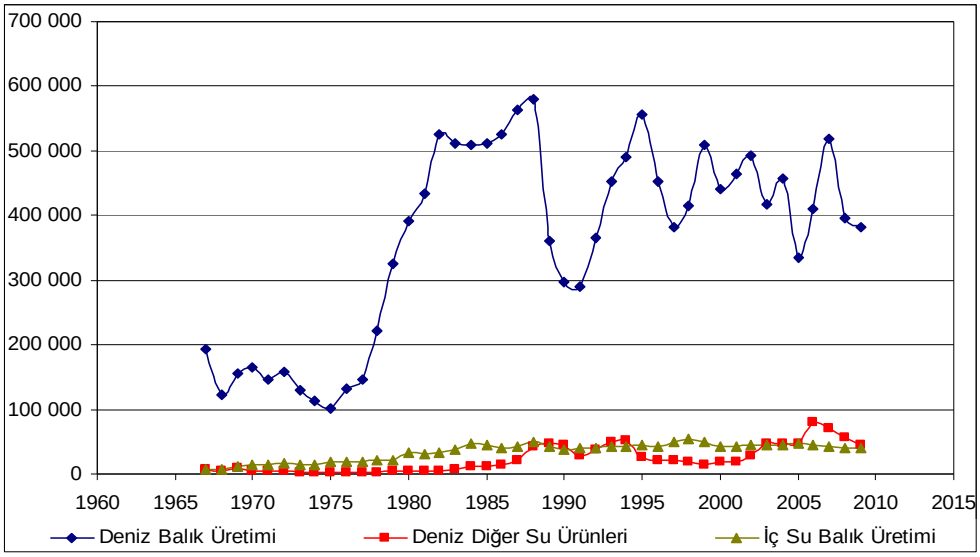
1967-1971 yılları arasında anketler yapılarak tam bir çerçeve elde ettikten sonra 1972 yılından 1980 yılına kadar bütün profesyonel balıkçılar ile anket yapılarak elde edilen su ürünleri avcılık istatistikleri, 1980 yılı anketinde yöntem değişikliği yapılarak büyük balıkçılar ile tam sayım, küçük balıkçılar ile ise örnekleme yöntemiyle anket yapılarak elde edilmiştir. Daha sonraki yıllarda da bu yöntem kullanılmıştır.

1967 yılında günümüze göre oldukça düşük bir düzeyde (199 999 ton) olan denizlerden avlanan balık ve diğer su ürünleri üretimleri, iç sularda avlanan tatlı su balıklarının ilavesiyle 206 376 ton olarak gerçekleşmiştir.

Denizlerde balık ve diğer su ürünleri avcılık üretimi 2008 yılı itibarıyla denizlerde 453 113 ton, iç sularda 41 011 ton, toplamda 494 124 olarak gerçekleşmiştir. Denizlerde balık avcılık üretimi 2009 yılı itibarıyla 380 865 ton, iç sularda 39 187 ton, toplamda 420 052 ton olarak gerçekleşmiştir. Denizlerdeki diğer su ürünleri üretimleri olan 44 410 ton bu değere ilave edildiğinde, su ürünleri toplam üretimi 464 462 ton olmaktadır. Su ürünleri avcılık üretimi 1967-2009 yılları arasındaki 43 yıllık dönemde; en az üretim 1975 yılında (103 666 ton) ve en fazla üretim ise 1988 yılında (623 404 ton) elde edilmiştir.

Tablo D-1'den de izlenebileceği gibi, denizlerde avcılık ile elde edilen su ürünleri 1978 yılına kadar düşük düzeyde seyretmiş, 1979 yılından sonra üretimde ciddi artışlar meydana gelmiştir. Bu artışın nedenleri arasında, balıkçı gemilerinin sayılarının ve tonajlarının artması yanında, balık bulucu modern cihazların kullanımı ile trol ve gırgır avcılığının gelişmesi sayılabilir.

Şekil D-2 Su Ürünleri Avcılık Üretimleri (1967-2009)



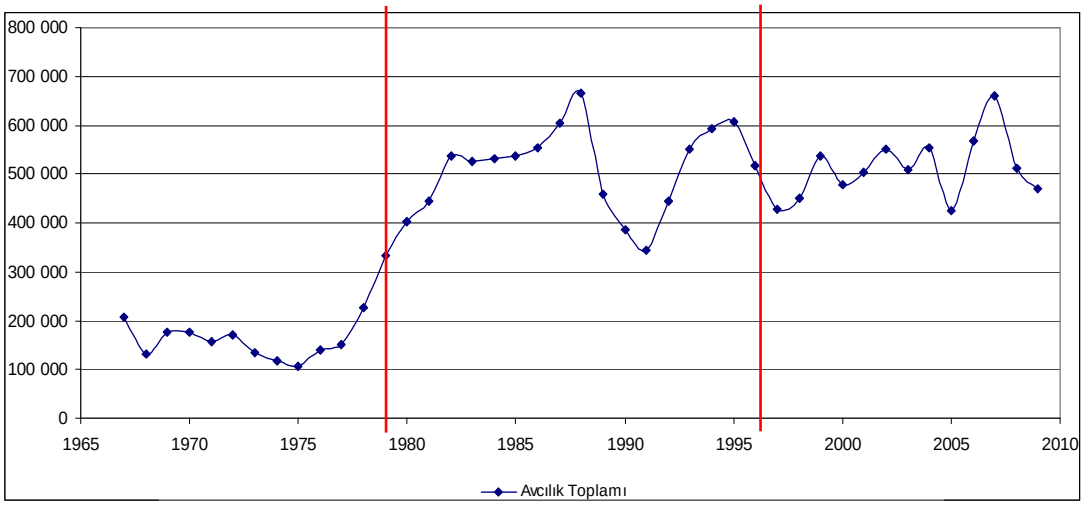
Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

D.1.1.1 Dönemler İtibarıyla Üretim

Türkiye su ürünleri avcılığı üretimi, gemi sayısı ve gemi başına üretim değerleri göz önüne alınarak üç döneme ayrılabilir:

- 1967-1978 yılları arasındaki gelişme dönemi,
- 1979-1996 yılları arasındaki altın dönem,
- 1997-2009 yılları arasındaki durgunluk dönemi.

Şekil D-3 Yıllar İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi



Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Dönemlere göre su ürünleri avcılık üretimi ve balıkçı gemisi sayıları Tablo D-2'de verilmektedir. 1967-1978 yılları arasındaki 12 yıllık dönemde deniz balıkları üretimi en az 1975 yılında 101 596 ton, en fazla 1978 yılında 221 427 ton, ortalama üretim 148 837 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde balıkçı gemisi sayısı en az 1973 yılında (4 287 adet), en fazla 1968 yılında (6 760 adet) ve ortalama 5 565 adet olarak gerçekleşmiştir.

Bu dönemde balıkçı gemisi başına balık üretimi 18,1 ton ile 37,2 ton arasında değişmiş, balıkçı gemisi başına ortalama balık üretimi 27,6 ton olmuştur (Tablo D-2). Bu dönemde diğer su ürünleri avcılığı 0,5-1,6 ton arasında değişmiş, ortalama 0,8 ton olmuştur. Toplamda su ürünleri üretimi balıkçı gemisi başına 28,4 ton olarak gerçekleşmiştir.

İkinci dönem olan 1979-1996 yılları arasındaki 18 yıllık dönemde deniz balıkları üretimi en az 1979 yılında (324 913 ton), en fazla 1988 yılında (580 701 ton), ortalama üretim 449 642 ton olmuş, üretim birinci döneme göre yaklaşık 3 kat artmıştır. Bu dönemde

balıkçı gemisi sayısı en az 1979 yılında (5 707 adet), en fazla 1995 yılında (9 710 adet) olmuştur.

Bu dönemde balıkçı gemisi başına balık üretimi 34,0 ton ile 72,3 ton arasında değişmiş, ortalama balık üretimi balıkçı gemisi başına 54,9 ton, diğer su ürünleri üretimi balıkçı gemisi başına 3,0 ton, toplamda balıkçı gemisi başına su ürünleri üretimi 57,9 ton olmuştur (Tablo D-2). Söz konusu bu değer, 1967-1978 yılları arasındaki dönemi kapsayan balıkçı gemisi başına üretimin iki katından (% 202) daha fazladır.

1979-1996 yıllarını kapsayan dönemde, bir önceki döneme göre balıkçı gemi sayısının fazla artmaması, balık bulucu cihazların kullanımı ve avlanma yöntemlerindeki gelişmeler nedeniyle üretimde artışlar yaşanmıştır. Bu yıllar “balıkçıların altın çağı” olmuş; balıkçı gemisi, kişi başına su ürünleri üretimi ve gelir yüksek olmuştur.

Üçüncü dönem olan 1997-2009 yılları arasındaki 13 yıllık dönemde deniz balıkları üretimi en az 2005 yılında (334 248 ton), en fazla 2007 yılında (518 201 ton), ortalama üretim 432 159 ton olmuş, deniz balıkları ortalama üretimi bir önceki döneme göre %4 azalmıştır. Bu dönemde balıkçı gemisi başına diğer deniz canlıları üretimi 1,0-4,4 ton arasında değişmiş, ortalama 2,2 ton olarak gerçekleşmiştir.

Bu dönemde balıkçı gemisi sayısı en az 1997 yılında (9 740 adet), en fazla 2003 yılında (18 542 adet) olmuştur. Bu dönemde balıkçı gemisi başına balık üretimi 18,2 ton ile 41,3 ton arasında değişmiştir. Toplamda deniz ürünleri üretimi balıkçı gemisi başına 30,0 ton olmuş, bir önceki dönem olan 1979-1996 yılları esas alındığında, balıkçı gemisi başına su ürünleri üretimi %48 azalmıştır (Tablo D-2). En son yıl olan 2009 yılı üretim verileri dikkate alınırsa, 16 845 adet geminin avladığı toplam su ürünü üretimi 425 275 ton ve gemi başına üretim 25,2 ton olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu bu değer 1979-1996 yılları arasında gemi başına elde edilen üretimin yarısından daha azdır. Bu durum sektörün verimliliğinin azaldığının tipik bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Şekil D-3’de ve Tablo D-2’de görüldüğü gibi, birinci dönemde düşük düzeyde seyreden balık üretimi, ikinci dönemde yükselmiş, üçüncü dönemde üretimde iniş ve çıkışlar meydana gelmiş, birinci döneme göre üretim artışı yaşanmasına rağmen, üretim ikinci dönemden daha düşük olarak gerçekleşmiştir. Birinci ve ikinci dönemde düşük düzeyde nispeten durgun seyreden balıkçı gemisi sayısı üçüncü dönemde aniden yükselmiştir. Balıkçı gemisi başına deniz balıkları üretimi ikinci dönemde birinci döneme göre önemli ölçüde artmasına karşın, balıkçı gemisi sayısının artması ile balıkçı gemisi başına üretim azalmıştır.

Su ürünleri sektöründe çalışanlarla ilgili olarak geçmiş yıllara ait istihdam verileri

bulunmadığından bir değerlendirme yapmak mümkün olamamıştır. Deniz balıkçılığında istihdam verileri irdelendiğinde, 2007 yılında 45 643 kişi, 2008 yılında 45 872 kişi ve 2009 yılında 47 413 kişinin deniz balıkları ve diğer deniz canlıları avcılığında çalıştığı belirlenmiştir. Söz konusu bu verilere göre kişi başına avlanan deniz balıkları üretimi 2007 yılında 12,9 ton/yıl/kişi, 2008 yılında ise 9,8 ton/yıl/kişi, 2009 yılında ise 8,9 ton/yıl/kişi olmuştur. Söz konusu bu değer AB ülkelerinde kişi başına yapılan üretimin yaklaşık beşte biri kadardır.

Burada göze çarpan en önemli hususun kişi başına su ürünleri avcılığında 2007-2009 yılları arasında yaklaşık 4 ton/yıl/kişi azalmanın meydana gelmesidir. Gemi başına su ürünleri üretimi azalırken, aynı zamanda kişi başına elde edilen su ürünleri üretiminin de azalması, su ürünleri sektörünün her geçen yıl verimliliğinin azaldığının bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Tüm bu veriler bir arada değerlendirildiğinde, balıkçı gemileri sayılarında artış belli bir düzeyde su ürünleri avcılığına olumlu etki yapmasına karşın, üretimi aynı düzeyde devam ettirmek ("sürdürülebilirlik") mümkün olamamıştır. Su ürünleri üretimi miktar olarak bir süre artmış, daha sonra balıkçı gemisi başına üretim yarı yarıya azalarak, sektörün verimliliği azalmaya başlamıştır. Bunun sonucunda, TKİB 2000 yılında aldığı bir kararla, balıkçı gemisi sayısının artmasını önlemiş, filoya yeni gemi ilavesi yapılmamıştır.

Sektörde çalışanlar, balıkçı gemisi başına üretim düşüp, sektörde kâr oranı azalınca kendiliklerinden sektör dışına çıkmaya başlamışlardır. Son yıllarda balıkçı gemileri sayısında düşüşler yaşanmakta, buna karşılık balıkçı gemilerinin boyutları büyümekte, motor güçleri artmakta, balık avlama yöntemleri gelişmekte, balık bulucu cihazlar, soğuk hava depoları ilave edilmektedir.

Denizlerde elde edilen su ürünleri üretiminde dönemlere göre yaşanan artış ve azalışlar bir çok nedene bağlıdır. Özellikle 1980 sonrası üretimde yaşanan artış aşağıdaki hususlar ile açıklanabilir:

- Balıkçılık teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucu, 1979 yılından sonra balık bulucu modern cihazların ve aletlerin (sonar, echo-sounder, jeneratör, v.b.) yaygın olarak kullanılması,
- Balık avlama teknolojisinde trol ve gırgır ağları gibi daha fazla av yapılmasına olanak sağlayan avcılık donanımlarının kullanılması,
- Daha güçlü motora sahip (10,0- 49,9 BG) balıkçı gemilerinde hidrolik gırgır makarası, avlanan balıkları taşıyıcı gemilere ileten balık pompaları gibi

ekipmanların kullanılması sonucu avcılık yapan balıkçı gemilerinin avlanma kapasitesinin artması ve aşırı av yapılması,

- Seyir güvenliğini artıran GPS uydu sistemi, radar gibi cihazların kullanılması sonucu, balıkçı gemilerinin kıyı balıkçılığı yanında, açık deniz balıkçılığına yönelmeleri

sonucu üretimde ciddi artışlar yaşanmıştır.

Üretimde artış sağlayan söz konusu yöntemlerin kullanılması bir taraftan üretime olumlu etki yaparken diğer taraftan üretimi olumsuz etkileyen düşüşler de görülmüştür. Diğer bir ifade ile bir kaç yıl devam eden yüksek üretim sonucu balık stoklarında meydana gelen azalma nedeniyle, üretimleri yüksek düzeyde devam ettirmek mümkün olamamış, sürdürülebilirlik sağlanamamıştır.

Tablo D-2 Dönemlere Göre Deniz Ürünleri Avcılık Üretimi ve Balıkçı Gemisi Sayısı (1967-2008)

No	Yıl	Deniz balığı (ton)	Diğer su ürünleri (ton)	Toplam üretim (ton)	Gemi sayısı (adet)	Gemi başına balık üretimi (ton)	Gemi başına diğer su ürünleri üretimi (ton)	Gemi başına toplam üretim (ton)
1	1967	193 915	6 084	199 999	5 840	33,2	1,0	**34,2**
2	1968	122 546	5 061	127 607	6 760	**18,1**	0,7	**18,9**
3	1969	156 237	10 574	166 811	6 410	24,3	1,6	**26,0**
4	1970	166 080	4 825	170 905	6 376	26,0	0,8	**26,8**
5	1971	145 743	5 868	151 611	6 267	23,3	0,9	**24,2**
6	1972	158 036	5 704	163 740	5 866	26,9	1,0	**27,9**
7	1973	130 121	2 732	132 853	4 287	30,4	0,6	**31,0**
8	1974	113 087	2 312	115 399	4 294	26,3	0,5	**26,9**
9	1975	101 596	2 070	103 666	4 520	22,5	0,5	**22,9**
10	1976	131 906	3 355	135 261	4 599	28,7	0,7	**29,4**
11	1977	145 346	3 411	148 757	5 616	25,9	0,6	**26,5**
12	1978	221 427	2 800	224 227	5 945	**37,2**	0,5	**37,7**
Ortalama		**148 837**	**4 566**	**153 403**	**5 565**	**27,6**	**0,8**	**28,4**
1	1979	324 913	4 355	329 268	5 707	56,9	0,8	**57,7**
2	1980	392 196	5 125	397 321	6 764	58,0	0,8	**58,7**
3	1981	434 244	5 062	439 306	7 392	58,7	0,7	**59,4**
4	1982	464 731	5 440	530 821	7 263	**72,3**	0,7	**73,1**
5	1983	511 526	7 067	518 593	7 672	66,7	0,9	**67,6**
6	1984	508 669	11 767	520 436	7 691	66,1	1,5	**67,7**
7	1985	519 911	12 691	532 602	8 604	59,5	1,5	**61,0**
8	1986	525 381	14 184	539 565	8 661	60,7	1,6	**62,3**
9	1987	562 697	20 156	582 853	8 594	65,5	2,3	**67,8**
10	1988	580 701	42 703	623 404	8 704	66,7	4,9	**71,6**
11	1989	361 770	48 159	409 929	8 488	42,6	5,7	**48,3**
12	1990	297 123	44 894	342 017	8 749	**34,0**	5,1	**39,1**
13	1991	290 046	27 379	317 425	8 646	33,5	3,2	**36,7**
14	1992	366 060	38 706	404 766	7 796	47,0	5,0	**51,9**
15	1993	453 123	48 908	502 031	8 301	54,6	5,9	**60,5**
16	1994	491 335	50 933	542 268	8 846	55,5	5,8	**61,3**
17	1995	557 138	25 472	582 610	9 710	57,4	2,6	**60,0**
18	1996	451 997	22 246	474 243	9 590	49,5	2,3	**51,8**
Ortalama		**449 642**	**24 180**	**473 822**	**8 177**	**54,9**	**3,0**	**57,9**
1	1997	382 065	22 285	404 350	9 740	39,2	2,3	**41,5**
2	1998	413 900	18 800	432 700	10 023	**41,3**	1,9	**43,2**
3	1999	510 000	13 634	523 634	13 797	37,0	1,0	**38,0**
4	2000	441 690	18 831	460 521	13 381	33,0	1,4	**34,4**
5	2001	465 180	19 230	484 410	12 989	37,9	1,6	**37,3**
6	2002	493 446	29 298	522 744	17 696	27,9	1,7	**29,5**
7	2003	416 126	46 948	463 074	18 542	22,4	2,5	**25,0**
8	2004	456 752	48 145	504 897	17 953	25,4	2,7	**28,1**
9	2005	334 248	46 133	380 381	18 396	**18,2**	2,5	**20,7**
10	2006	409 945	79 021	488 966	17 823	23,0	4,4	**27,4**
11	2007	518 201	70 928	589 129	17 681	29,3	4,0	**33,3**
12	2008	395 660	57 453	453 113	17 161	23,1	3,3	**26,4**
13	2009	380 865	44 410	425 275	16 845	22,6	2,6	**25,2**
Ortalama		**432 159**	**39 624**	**471 784**	**15 540**	**27,8**	**2,2**	**30,0**

Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

D.1.1.2 Türler İtibarıyla Üretim

Türkiye denizlerinden elde edilen türlere göre balık üretimi yıllara göre değişmekle beraber, balık üretiminin yaklaşık %57'si hamsi avcılığından elde edilmektedir. Hamsi üretimleri yıllara veya dönemlere göre önemli miktarda farklılıklar göstermekte, üretimde artışlar ve azalmalar görülmektedir. Hamsi üretimindeki bu değişmelerden etkilenen üretim verileri, toplam su ürünleri üretim miktarını artış veya eksiliş yönünde etkilemektedir.

Hamsi balığı üretimi en düşük olduğu yılda deniz balıkları toplam üretiminin %24,9'u, en yüksek olduğu yılda ise %75,6'sı olmuştur (Tablo D-3 ve Şekil D-4). Hamsi üretimleri dönemlere göre irdelenmiş, üretimdeki artış ve azalışlar net olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Hamsi balığı üretimleri 1967-2009 yılları arasını kapsayan dönemde irdelendiğinde, yıllık hamsi üretiminin 1968-1980 yılları arasında 35 000-140 000 ton arasında değiştiği görülmektedir. 1980 yılından sonra artan üretim, 1984 yılında 330 967 tona yükselmiş, 1985-1988 arasındaki 4 yıllık dönemde üretimler 250 000-300 000 ton arasında değişmiştir.

Aşırı avlanma sonucu bu yüksek düzeydeki üretimin devamlılığı sağlanamadığından, 1989 yılında hamsi üretimi bir önceki yıl üretimi olan 310 618 tondan, yaklaşık 212 000 ton azalarak, 98 620 tona, 1990 yılında ise daha da azalarak 74 035 tona düşmüştür. 1991 yılından sonra yeniden toparlanmaya başlayan hamsi stoklarındaki artış, 1967-2008 yılları arasındaki en yüksek üretim değeri olan 387 574 tona yükselmiştir. 1995 yılında elde edilen bu değere bir daha ulaşılamamıştır.

Daha sonraki yıllarda hamsi üretiminde yine dalgalanmalar gözlenmiş bir veya iki yıllık yüksek üretim sonrasında üretimde ciddi düşüşler yaşanmıştır. 1967-2009 verileri bir arada değerlendirildiğinde ortalama yıllık hamsi üretiminin 207 972 ton, üretimin nispeten daha yüksek olduğu 1980-2009 yılları arasındaki 30 yıllık dönem dikkate alınırsa üretimin yıllık ortalama yaklaşık 264 661 ton olduğu görülmektedir. 1998-2009 yılları arasındaki ortalama hamsi üretimi 286 329 ton (%65,61) olarak gerçekleşmiştir.

Tablo D-3 ve Şekil D-4 'den de görüldüğü gibi, yüksek üretimin sürdürülebilirliğini uzun bir dönemde sağlamak mümkün görülmemekte, hamsi üretiminde hafif veya keskin düşüşler yaşanmakta, bu durum tüm su ürünleri avcılık üretim miktarını olumlu veya olumsuz etkilemektedir.

TÜİK tarafından yayınlanan 2009 yılı verilerine göre, diğer balık türlerinden ikinci sırada

olan istavrit (kraça) avcılığı toplam balık üretiminin yaklaşık %8,96'sını karşılamaktadır. İstavrit balığı üretimi 1985 yılında 109 531 ton, 1986 yılında 108 239 ton üretim değerine ulaşılmış olsa da 1999 yılında üretim 9 220 tona kadar düşmüştür. Söz konusu bu artış ve düşüşler görülse de, genelde üretim daha düzenli bir seyir izlemekte, ortalama üretim 33 305 ton olarak gerçekleşmiş bulunmaktadır. Hamsi üretiminde görülen ani keskin düşüşler ve yükselişler bir iki yıl görülmüş olsa da, bu durum istavrit üretiminde genelde yaşanmamaktadır.

Diğer önemli bir tür olan palamut, balık üretiminde % 4,06 pay almakta, dönemlere göre üretimde artış ve keskin düşüşler görülmekte, bir kaç yıl devam eden nispeten yüksek üretimin arkasından, üretimde bir kaç yıl devam eden azalmalar görülmektedir. 2005 yılında 70 797 ton olan palamut üretimi, 2007 yılında 5 965 ton, ortalama üretim 14 671 ton olarak gerçekleşmiştir.

1967-2009 yılları ortalamalarına göre diğer türlerin üretimlerinin toplam içindeki payı sardalya %3,83, mezgit %3,49, lüfer %2,79, istavrit (karagöz) %2,64, kefal %2,51, berlam ve bakalorya üretimleri %1,26 şeklinde gerçekleşmiştir. Söz konusu bu türler bireysel olarak ele alındığında, bir kaç yıl nispeten yüksek seyreden üretimlerin arkasından gelen yıllarda azalmalar görülmektedir. 2002 yılında 25 000 ton olan lüfer balığı üretimi, 2005 yılında 18 357 tona, 2008 yılında 4 048 tona gerilemiş, 2009 yılında ise 5 999 ton olmuştur.

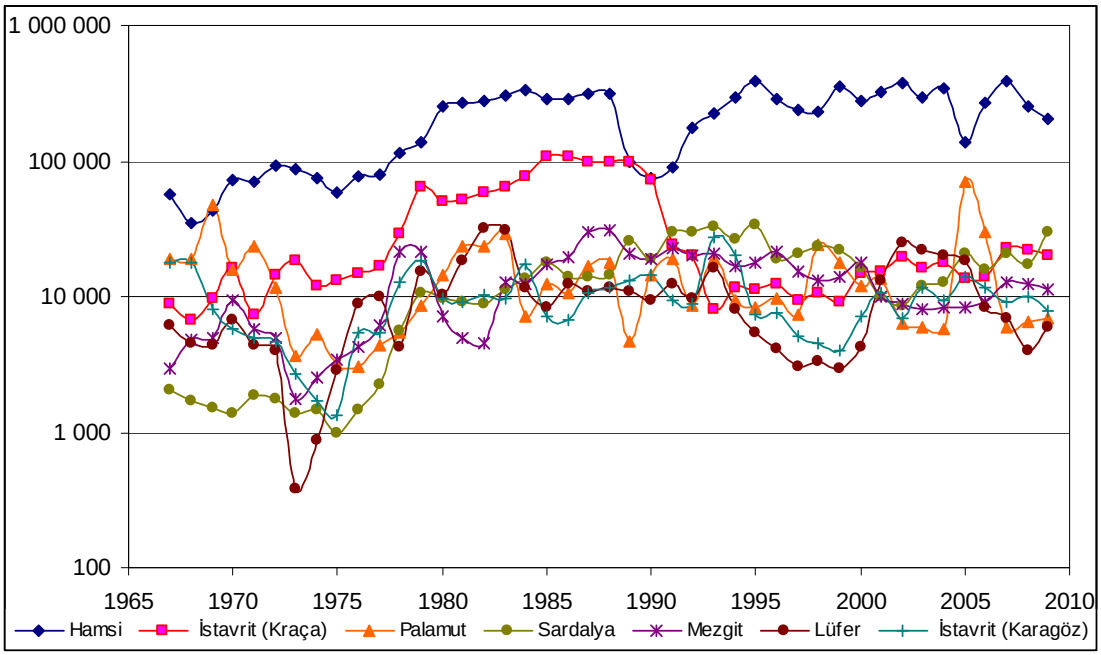
Denizlerimizde avlanan ve istatistik verilerde yer alan yaklaşık 50'den fazla tür %12,83 pay almakta, bu türlerin av miktarlarında da dalgalanmalar görülmektedir. Deniz balıkları avcılık miktarları Tablo D-3'de, hamsi dahil balık türleri avcılık üretimi Şekil D-4'de, hamsi hariç balık türleri avcılık üretimi Şekil D-5'de verilmektedir.

Tablo D-3 Türlere Göre Deniz Balıkları Üretimi (ton)

Yıl	Hamsi	Hamsi (%)	İstavrit (kraça)	Palamut	Sardalya	Mezgit	Lüfer	İstavrit (karagöz)	Kefal	Bakalorya+ berlam	Diğer	Toplam
1967	57 038	29,4	8 745	19 134	2 408	2 967	6 169	17 737	7 044	171	72 502	**193 915**
1968	34 577	28,2	6 812	19 025	1 689	4 798	4 545	9 959	4 622	173	36 346	**122 546**
1969	42 905	27,5	9 707	46 947	1 512	4 941	4 439	8 136	3 662	189	33 619	**156 057**
1970	71 548	43,1	16 517	15 832	1 399	9 350	6 776	5 741	6 239	145	32 533	**166 080**
1971	70 426	48,3	7 312	23 801	1 882	5 857	4 402	5 025	4 313	44	22 681	**145 743**
1972	91 755	58,1	14 205	11 755	1 760	5 327	3 950	4 735	2 180	90	22 279	**158 036**
1973	86 965	66,8	18 444	3 654	1 363	2 359	380	2 677	1 506	83	12 690	**130 121**
1974	75 753	67,0	12 143	5 287	1 483	2 888	875	1 710	1 540	36	11 372	**113 087**
1975	59 302	58,4	12 980	3 145	989	3 913	2 841	1 353	1 782	116	15 175	**101 596**
1976	77 794	59,0	14 967	3 025	1 445	4 309	8 811	5 361	2 210	94	13 890	**131 906**
1977	79 459	54,7	16 720	4 338	2 226	6 080	9 988	5 429	2 278	233	18 594	**145 345**
1978	115 938	52,4	29 393	5 431	5 573	21 525	4 244	12 871	3 777	213	22 462	**221 427**
1979	139 515	42,9	64 094	8 639	10 493	21 183	15 129	18 231	5 067	231	42 331	**324 913**
1980	251 870	64,2	50 032	14 292	9 651	7 136	10 306	9 558	4 880	229	34 242	**392 196**
1981	273 020	62,9	51 399	23 174	9 133	4 998	18 430	9 200	4 556	149	40 185	**434 244**
1982	275 350	52,4	58 214	23 397	8 934	4 565	32 184	10 402	4 589	218	107 528	**525 381**
1983	300 372	58,7	63 498	29 034	11 241	12 649	30 854	9 775	5 790	382	47 931	**511 526**
1984	330 967	65,1	78 263	7 220	13 758	12 352	11 737	17 240	3 549	267	33 316	**508 669**
1985	284 576	55,6	109 531	12 281	17 693	17 410	8 383	7 054	2 748	298	51 552	**511 526**
1986	288 105	54,8	108 239	10 756	14 013	19 325	12 251	6 673	3 084	840	62 095	**525 381**
1987	310 298	55,1	97 416	16 973	13 873	29 528	10 842	10 864	3 666	766	68 471	**562 697**
1988	310 618	53,5	98 056	17 613	14 513	30 488	11 822	11 504	4 626	1 086	80 375	**580 701**
1989	98 620	27,3	99 786	4 667	25 871	20 498	11 076	13 124	10 128	1 368	76 632	**361 770**
1990	74 035	24,9	71 924	14 387	18 808	18 950	9 460	14 216	10 663	1 339	63 341	**297 123**
1991	90 637	31,3	24 548	19 151	30 298	22 694	12 334	9 300	14 580	4 105	62 399	**290 046**
1992	174 626	47,7	20 421	8 654	29 765	20 197	9 697	8 913	13 688	7 239	72 860	**366 060**
1993	227 130	50,1	8 027	19 000	32 911	20 487	16 442	27 321	11 873	10 317	79 615	**453 123**
1994	294 418	59,9	11 742	9 460	26 399	16 615	8 078	20 019	14 943	10 601	79 060	**491 335**
1995	387 574	69,6	11 260	8 380	33 812	18 094	5 456	7 431	17 710	9 717	57 694	**557 128**
1996	290 680	64,3	12 500	9 736	18 972	21 450	4 117	7 559	23 308	11 668	52 007	**451 997**
1997	241 000	63,1	9 500	7 400	20 500	15 500	3 050	5 100	20 500	15 025	44 490	**382 065**
1998	228 000	55,1	10 500	24 000	23 600	13 150	3 350	4 500	24 500	27 215	55 085	**413 900**
1999	350 000	68,6	9 220	17 900	22 000	14 110	2 995	4 000	26 000	16 980	46 795	**510 000**
2001	320 000	68,8	15 545	13 460	10 000	10 000	13 060	10 635	22 000	20 810	29 670	**465 180**
2000	280 000	63,4	15 000	12 000	16 500	18 000	4 250	7 200	27 000	18 190	43 550	**441 690**
2002	373 000	75,6	19 500	6 286	8 684	8 808	25 000	6 982	12 000	10 500	22 686	**493 446**
2003	295 000	70,9	16 400	6 000	12 000	8 000	22 000	11 600	11 000	7 500	26 626	**416 126**
2004	340 000	74,4	18 068	5 701	12 883	8 205	19 901	9 337	12 424	4 380	25 853	**456 752**
2005	138 569	41,5	13 540	70 797	20 656	8 309	18 357	13 978	10 560	4 100	35 382	**334 248**
2006	270 000	65,9	14 127	29 690	15 586	9 112	8 399	11 800	8 915	3 460	38 856	**409 945**
2007	385 000	74,3	22 991	5 965	20 941	12 940	6 858	9 030	8 291	3 337	42 848	**518 201**
2008	251 675	63,6	22 134	6 448	17 531	12 231	4 048	10 043	3 345	1 252	66 953	**395 660**
2009	**204 699**	**53,6**	**20 373**	**7 036**	**30 091**	**11 146**	**5 999**	**7 895**	**2 987**	**1 557**	**90 082**	**381 865**
Ort.	**207 972**	**58,0**	**32 404**	**14 671**	**13 833**	**12 615**	**10 076**	**9 563**	**9 073**	**4 575**	**46 387**	**361 645**
%	**57,51**		**8,96**	**4,06**	**3,83**	**3,49**	**2,79**	**2,64**	**2,51**	**1,26**	**12,83**	**100,00**

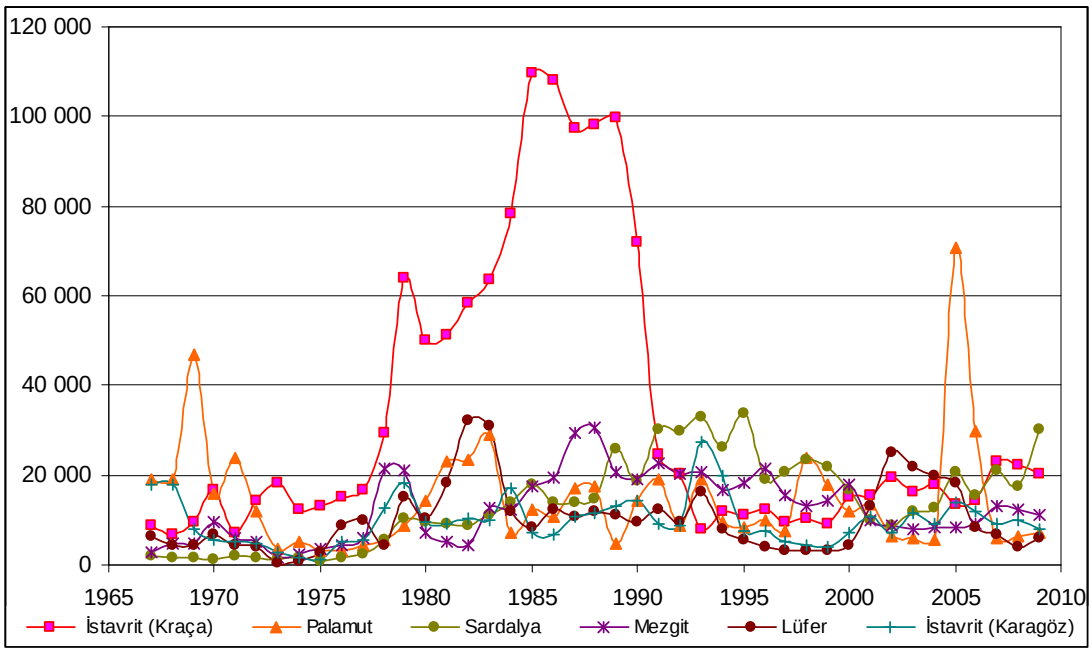
Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Şekil D-4 Balık Türleri İtibarıyla Avcılık Üretimi



Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Şekil D-5 Balık Türleri İtibarıyla (Hamsi Hariç) Avcılık Üretimi



Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

D.1.1.3 Bölgeler İtibarıyla Deniz Balıkları Üretimi

2009 yılı verilerine göre Türkiye'de su ürünleri avcılığı ile elde edilen deniz balıkları üretiminin %62,9'u Doğu Karadeniz Bölgesi'nden elde edilmektedir. Hamsi üretiminin en yoğun olduğu bölge de Doğu Karadeniz Bölgesi'dir. Avlanan hamsinin yaklaşık üçte ikisi Doğu Karadeniz Bölgesi'nden elde edilmektedir.

Batı Karadeniz Bölgesi balık üretiminde %10,0 pay almakta, Doğu ve Batı Karadeniz toplam üretimin %72,9'unu karşılamaktadır. Balık üretiminde Ege Denizi üçüncü sırayı %11,8 pay ile, Marmara Denizi dördüncü sırayı %8,3 pay ile ve Akdeniz beşinci sırayı %7,0 pay ile almaktadır.

1967-2009 yılları arasındaki 43 dönem esas alınırsa, Doğu Karadeniz Bölgesi balık üretiminde %58,6 pay almakta, Batı Karadeniz %18,9, Doğu ve Batı Karadeniz toplam üretimin %77,5'ini karşılamaktadır.

Balık üretiminde Marmara Denizi üçüncü sırayı %10,9 pay ile, Ege Denizi dördüncü sırayı %7,6 pay ile ve Akdeniz beşinci sırayı %4,0 pay ile almaktadır. Denizlerimizin balık üretimindeki bu payları yıllara göre çok az değişmekte, fazla bir dalgalanma görülmemesine karşın bazı yıllarda Ege ve Marmara denizi sıralamada yer değiştirmektedir. Bu sıralamada, Doğu Karadeniz her zaman ilk sırada, Akdeniz ise son sırada yer almaktadır.

Çevre kirliliği faktörleri, çöp ve katı atıklar, arıtılmadan denize boşaltılan atık sular, ve aşırı avlanmanın balık stoklarını olumsuz etkilediği dile getirilmektedir (Nuhoğlu ve Öymen, 1993). Bölgelere göre deniz balığı üretimleri Tablo D-4'de verilmektedir.

İçsularda nehir, baraj gölleri ve doğal göllerde yapılan avcılıktan elde edilen su ürünleri üretimleri 1967 yılında 6 377 ton iken, 2009 yılında 39 187 ton olmuştur (Tablo D-1). İçsu balıkları üretimlerinin toplam su ürünleri üretimindeki payı %3,09-15,12 arasında değişmiş, 2008 ve 2009 yıllarında ise %6,3 olmuştur.

Tablo D-4 Bölgelere Göre Deniz Balıkları Üretimi (ton)

No	Yıl	Doğu Karadeniz	Batı Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz	Toplam
1	1967	140 079	6 943	38 852	4 620	3 421	193 915
2	1968	77 416	4 829	28 271	4 895	7 135	122 546
3	1969	94 860	10 612	43 056	3 394	4 315	156 237
4	1970	134 156	6 863	17 447	4 279	3 335	166 080
5	1971	115 330	4 791	19 589	2 813	3 220	145 743
6	1972	123 334	11 205	18 569	2 125	2 803	158 036
7	1973	100 801	17 300	8 022	1 686	2 311	130 121
8	1974	88 971	5 897	13 623	1 685	2 911	113 087
9	1975	74 235	13 682	7 143	3 532	3 004	101 596
10	1976	94 472	14 148	13 883	6 177	3 225	131 906
11	1977	91 217	27 588	16 365	5 992	4 183	145 346
12	1978	138 461	40 271	20 181	12 707	9 806	221 427
13	1979	249 210	40 203	10 000	18 000	7 500	324 913
14	1980	290 860	44 919	30 365	18 176	7 876	392 196
15	1981	289 228	74 019	40 649	18 231	12 117	434 244
16	1982	311 411	86 470	41 970	14 267	10 613	464 731
17	1983	335 390	100 997	43 313	17 063	14 763	511 526
18	1984	295 412	146 223	34 707	21 820	10 507	508 669
19	1985	303 910	147 757	35 333	22 218	10 693	519 911
20	1986	297 940	140 979	50 377	22 024	14 061	525 381
21	1987	318 915	151 853	56 190	22 665	13 074	562 697
22	1988	352 487	127 913	53 791	31 505	15 005	580 701
23	1989	179 130	85 040	36 892	37 647	23 061	361 770
24	1990	105 478	94 352	42 064	31 731	23 498	297 123
25	1991	115 177	67 479	38 505	43 940	24 945	290 046
26	1992	185 138	46 577	36 630	55 801	41 914	366 060
27	1993	225 979	76 960	47 733	60 162	42 289	453 123
28	1994	300 417	57 601	39 820	58 110	35 387	491 335
29	1995	295 143	146 916	35 288	51 995	27 796	557 138
30	1996	226 456	121 157	42 097	40 493	21 794	451 997
31	1997	193 696	71 855	52 885	41 735	21 894	382 065
32	1998	200 019	60 526	63 530	69 210	20 615	413 900
33	1999	323 328	48 118	81 005	40 548	17 001	510 000
34	2000	243 417	97 595	46 137	40 242	14 299	441 690
35	2001	221 690	121 073	68 327	42 996	11 094	465 180
36	2002	251 818	130 229	68 047	32 559	10 793	493 446
37	2003	204 754	107 132	60 925	31 483	11 832	416 126
38	2004	233 084	118 129	60 640	33 946	10 953	456 752
39	2005	170 841	63 132	44 768	38 774	16 733	334 248
40	2006	229 874	50 640	67 153	47 680	14 598	409 945
41	2007	341 188	71 441	44 447	44 386	16 739	518 201
42	2008	283 991	23 123	38 402	32 870	17 274	395 660
43	2009	239 703	38 000	31 709	45 030	26 423	380 865
%		**58,6**	**18,9**	**10,9**	**7,6**	**4,0**	**100,0**

Not: 1967-1969 yıllarında TÜİK tarafından Doğu ve Batı Karadeniz ayırımı yapılmamıştır. 1967-1969 yılları Doğu ve Batı Karadeniz verileri iller esas alınarak türetilmiştir.

Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

İçsulardaki su ürünleri üretim potansiyelini göstermesi bakımından önemli miktarda su ürünleri üretimi yapılan veya göl alanı 10 000 ha dan daha büyük olan göller ve baraj gölleri incelenmiştir. Tablo D-5'de göl alanı 10 000 ha'dan fazla olan göller ve baraj gölleri ve bu göllerde avcılık yapan ruhsatlı gemi sayıları verilmiştir.

Tablo D-5 Göl/ Baraj Gölü ve Avlanan Balıkçı Gemisi Sayısı

Göl/ Baraj Gölü	İl	Alanı* (ha)	Kullanan Ruhsatlı Balıkçı Gemisi**
Van Gölü	Van-Bitlis	353 114,5	150
Atatürk Baraj Gölü	Adıyaman-Şanlıurfa	81 700,0	44
Keban Baraj Gölü	Elazığ-Tunceli	67 500,0	184
Beyşehir Gölü	Konya-Isparta	67 304,1	522
Eğirdir Gölü	Isparta	47 355,3	55
İznik Gölü	Bursa	29 743,5	59
Akşehir Gölü	Konya-Afyon	27 305,1	0
Karakaya Baraj Gölü	Malatya-Elazığ	26 800,0	65
Hirfanlı Baraj Gölü	Ankara-Kırşehir	26 300,0	0
Suğla Gölü	Konya	18 322,3	25
Uluabat Gölü	Bursa	14 874,1	165
Çıldır Gölü	Kars-Ardahan	12 396,2	0
Altınkaya Baraj Gölü	Samsun	11 831,0	0
Alparslan I Baraj Gölü	Muş	11 483,0	0
Işıklı Gölü	Denizli	6 580,0	109
Toplam		**802 609**	**1 378**

* *CBS haritalarından hesaplanmıştır.*

** *Tarım il müdürlükleri verileri.*

Van Gölü'nde sadece bu göl havzasında yaşayan endemik bir balık türü olan inci kefali bulunmaktadır. İnci kefali 1967-2000 yılları arasında toplam iç su balık üretiminde %4,6-41,6 arasında, toplam balık üretimi içerisinde ise %0,22-4,52 pay almıştır. Su ürünleri istatistik verilerinin derlenmeye başladığı 1967 yılı ile 1974 yılı arasında 600-1500 ton arasında değişen üretim, 1997 yılında en yüksek düzeyine ulaşmış yıllık üretim 21 000 ton olmuştur. İnci kefalinin ortalama üretimi yaklaşık 10 000-12 000 ton/yıl olmaktadır (Sarı, 2010).

Van Gölü, ülkemizin en önemli iç su avcılığının yapıldığı alan olmasına rağmen, balıkçılık altyapısı bakımından oldukça zayıftır. Zira göl çevresinde doğrudan balıkçılık amacıyla inşa edilmiş önemli kapasiteye sahip balıkçılık altyapı tesisi bulunmamaktadır.

Eğirdir Gölü'nde 2001-2002 yıllarında yapılan bir çalışmada, gümüşi havuz balığının %55,3, sudağın %41,3, eğrezin %3,2 ve sazanın %0,2 pay aldığı belirlenmiştir (Balık, Çubuk, Özkök, 2007).

Eğirdir Gölü'nde ekonomik değeri yüksek olan kerevit avcılığı 2008-2012 yılları arasında 5 yıl süre ile yasaklandığından, balıkçılar sadece göldeki mevcut balık stoklarını avlamaktadırlar. Ancak, gölde avlanan balık miktarı çok az olduğundan, balıkçılar kerevit avcılığının serbest olacağı dönemi beklemektedir.

Beyşehir, İznik, Akşehir, Suğla, Işıklı ve Uluabat göllerinde genel olarak sazangiller

hakimdir. Bu göllerde yakalanan balıklar yakın çevredeki yerleşim yerlerinde veya göl kenarlarındaki restoranlarda servis edilmektedir. Eğirdir gölünde sudak populasyonu azalmış, buna karşılık gümüşi havuz balığı populasyonu artmıştır. Eğirdir ve Işıklı göllerinde balıkçıların esas geçim kaynağı olan kerevit avcılığı yasaklanmıştır. Çıldır Gölü'nde genelde sazangiller hakimdir. Gölde ve göle su taşıyan yan derelerde çok az miktarda endemik bir tür olan dağ alası yaşamaktadır.

DSİ tarafından "Büyük Su İşleri" kapsamında inşa edilen 264 adet baraj gölünün 147 adedinde (%56) balıkçılık faaliyeti başlatılmıştır. Düzenlenmiş doğal göl ve rezervuar alanı büyük olan göletlerin de avcılığa açılması ile 196 adet (%74) rezervuar balıklandırılmıştır. Barajların maksimum su kotunda alanları 451 000 ha, fiili kottaki toplam göl alanı 375 000 ha olmaktadır.

Yerleşim yerlerine içme suyu temin eden 48 adet barajda su kirliliğine neden olmaması için ticari balık üretimi yapılmamakta, motorlu teknelerle balık avcılığına izin verilmemektedir.

DSİ tarafından barajlarda pullu sazan ile balıklandırma yapılmaktadır. 2008 yılında 20 milyon, 2009 yılında 21 milyon adet pullu sazan yavrusu barajlarımıza bırakılarak balıklandırma yapılmıştır. Atatürk Baraj Gölü'nde 2008 yılında 60 000 adet Şabut balığı (Tor grypus) deneme amacıyla rezervuara atılmıştır.

Barajlarımızda avcılık yoluyla elde edilen balık verimi ortalama 29 kg/ha/yıldır (2,9 ton/yıl/km^2). Ortalama fiili kottaki göl yüzey büyüklüğü olan 375 000 ha alan dikkate alındığında, DSİ rezervuarlarından 2009 yılında avcılık yoluyla elde edilen toplam balık üretimi 10 900 ton/yıl olarak gerçekleşmiştir (DSİ, 2010).

Sulama veya enerji üretmek amacıyla inşa edilmiş olan barajlarda maksimum ve minimum su kotları mevsimlere göre değişmektedir. Ülkemizdeki barajlar genelde dar vadilerde inşa edildiğinden, aniden derinleşmekte, derinlere inildikçe su sıcaklığı düşmekte, oksijen ve besin miktarı azalmakta, bu nedenle birim alandaki balık üretimi diğer tropik ülkelerdekine göre daha düşük olmaktadır. Ülkemiz barajlarındaki balık üretimi, ülkemizden daha kuzeyde ve suları daha soğuk olan Avrupa ülkelerindeki üretimlerden de daha yüksek olmaktadır.

Tropik bölgelerde yer alan baraj göllerindeki balık verimleri ülkemizde avlanan balık miktarlarının çok üzerindedir. Latin Amerika ülkelerinde inşa edilen barajlarda 125 kg/ha/yıl, Afrika Kıtası'nda 329 kg/ha/yıl, Karayipler'de 650 kg/ha/yıl balık üretimi gerçekleşebilmektedir. Suları daha soğuk olan Almanya'da ise barajlardan elde edilen balık üretimi 15 kg/ha'dır.

İçsularda 2008 yılında avcılık ile sağlanan 41 011 tonluk balık üretiminin 9 174 tonu (%22,3) baraj göllerinden elde edilmiştir. Söz konusu bu değer 2008 yılında elde edilen toplam su ürünleri üretimi olan 646 310 tonun %1,4'üdür. Barajları kiralayan su ürünleri kooperatiflerinin ve diğer avcıların elde ettikleri balık üretimleri tam olarak elde edilemediği için gerçekleşen balık üretiminin söz konusu değerden daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir.

Baraj göllerindeki stok miktarı DSİ Genel Müdürlüğü tarafından tespit edilmekte, muhammen kira bedelinin belirlenmesi amacıyla, dosya ilgili tarım il müdürlüğüne gönderilmektedir. İl tarım müdürlüğü, muhammen kira bedelini belirleyerek kiralama işleminin yapılması için evrakları il özel idaresine iletmekte, baraj gölünün en çok 5 yıl süre ile kiraya verilmesini talep etmektedir. Baraj gölleri, müteşebbislere veya su ürünleri kooperatiflerine en fazla 5 yıl süre ile kiraya verilmektedir.

Baraj göllerinde su ürünleri yetiştiriciliği yapmak isteyenler ilgili tarım il müdürlüğüne müracaat etmekte, talepler TÜGEM'e iletilmektedir. TÜGEM, DSİ'den görüş alarak içme suyu temin eden barajlar hariç olmak üzere, baraj gölünün kiraya verilmesi için ilgili tarım il müdürlüğüne konuyu iletmektedir. Tarım il müdürlüğü muammen kira bedelini belirlemekte ve baraj gölü il özel idaresi tarafından en fazla 15 yıl süre ile kiraya verilmektedir. Barajlarda kurulan kafeslerde en fazla gökkuşağı alabalık üretimi gerçekleştirilmektedir.

Sulama suyu depolamak ve sulama mevsiminde tarım arazilerine sulama suyu temin etmek amacıyla inşa edilmiş olan 425 adet sulama göleti ile, kret yüksekliği 15 m'den daha az olan 40 adet alçak baraj 15 500 ha su yüzeyine sahiptir (DSİ, 2010).

Sulama göletlerinde ekonomik balıkçılık yapmak mümkün gözükmemektedir. Bu durumun nedeni, sulama mevsimi sonunda göletlerde depolanan sulama suyunun sonuna kadar kullanılması, eylül ve ekim aylarında göletin minimum su kotuna gelmesidir. Bu dönemde göletlerin çoğunda sulama sistemine su veren cebri boru ağzı açığa çıkmakta, su seviyesi minimum kota gelmekte, sadece ölü hacimde su kalmaktadır. Ölü hacim içerisinde balıkların yaşayabileceği yeterli su kalmadığından, yakın çevrede yaşayanlar bu durumdan yararlanmakta, çeşitli yöntemlerle göletteki yakalanabilir balık stokunu tamamen bitirmektedir. Gölette yumurta bırakacak boyda ve ağırlıkta ergin balık kalmadığından, göletlere her yıl devamlı olarak yavru balık stoklanması gerekmektedir. Bu nedenle, göletlerde yapılan balıklandırmalardan beklenen sonuç alınamamış, balıklar yumurta bırakacak boya gelmeden avlanmış, göletlerde "sürdürülebilir" balıkçılık yapılamamıştır.

İçsularda yapılan avcılık ile elde edilen su ürünleri üretimlerini çok fazla artırmak

mümkün görülmemektedir. Bunun en önemli nedenleri arasında şunlar sayılabilir:

- Nehir ve doğal göllerde aşırı avlanma sonucu yumurta bırakacak boya ve cinsel olgunluğa gelmeden balıkların yakalanması,
- Kaçak avcılığın önlenememesi, kontrol ve denetimin çok yetersiz olması,
- Katı ve sıvı atıkların doğrudan akarsulara verilmesi sonucu akarsularda meydana gelen kirlenme sonucunda bir çok balık türünün yaşayamaması ve kirlenmeden zarar görmesi, bazı yerlerde oksijen yetersizliğinden ölmesi,
- Atık su arıtma tesislerinin belediyeler tarafından planlandığı gibi çalıştırılmaması sonucu arıtılmayan suların akarsulara verilmesi nedeniyle kirliliğin meydana gelmesi,
- Tarımsal ilaç ve gübrelerin bilinçsizce kullanılması sonucu suların kirlenmesi,
- Sanayi tesislerinden gelen kirliliğin akarsuları etkilemesi,
- Akarsularda meydana gelen taşkınların balık yumurtalarına zarar vermesi,
- Taşkın sonucunda yavru ve ergin balıkların çamur ve mil içerisinde kalarak ölmeleri,
- Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi nehirlerin balıklandırılmaması, kontrollü avcılığın yapılmaması,
- Halkımızın doğal kaynakların korunması, “koruma ve kullanma” dengesinin gözetilerek “sürdürülebilir balıkçılığın” nasıl yapılması gerektiği konusunda bilgisiz olması, eğitilmemesi.

D.1.2 Yetiştiricilik Üretimi

Ülkemizde yetiştiricilik üretimleri, 1960’lı yıllardan sonra iç sularda beton ve toprak havuzlarda, baraj göllerinde ve denizlerimizde kafeslerde yapılmaktadır. İstatistiki verilerde ilk defa 1986 yılında yer almaya başlayan yetiştiricilik üretimi, başlangıçta yetiştirilen türler esas alınarak derlenmeye başlanmıştır[2]. Yetiştiricilik üretimi 1986 yılı verilerine göre iç sularda 3 040 ton, denizlerde 35 ton ve toplamda 3 075 ton olarak gerçekleşmiştir.

İçsularda ve denizlerde artan yetiştiricilik üretimi, 2008 yılı itibarıyla 152 186 tona, toplam su ürünleri üretiminin %23,55’ine ulaşmış, 1986-2009 yılları arasındaki 24 yıllık

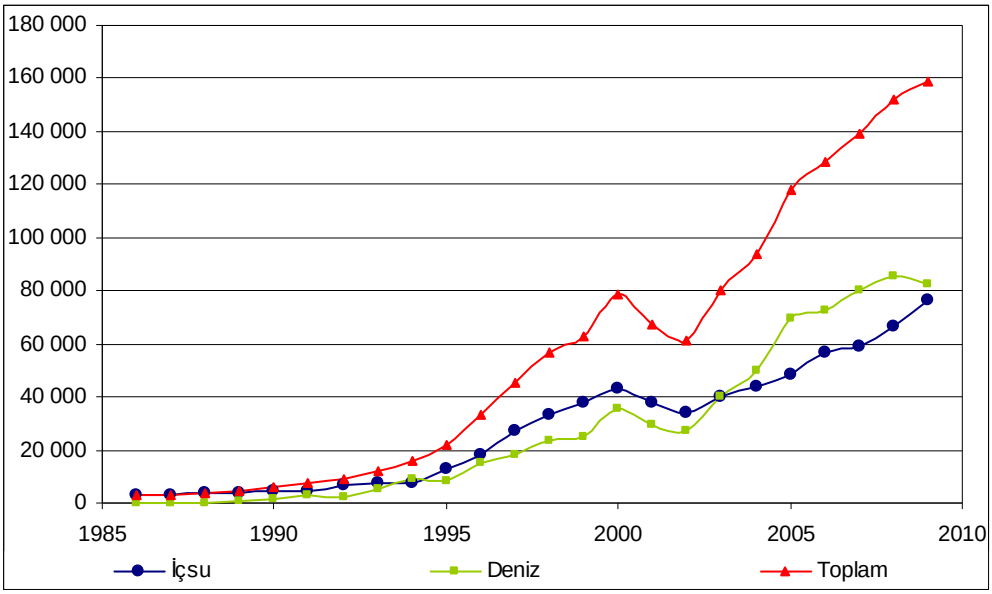
[2] 1986-1995 yılları yetiştiricilik verileri türsel verilerin iç su ve denizlere dağıtımı ile elde edilmiştir.

dönemde, yetiştiricilik üretimi yaklaşık 50 kat artış göstermiştir. 2009 yılı verilerine göre yetiştiricilik üretimi bir önceki yıla göre 6 543 ton (%4,3) artarak 158 729 ton olmuştur.

İstatistik verilerin değerlendirilmesinden görüldüğü gibi 1986 yılından 1994 yılına kadar, tatlı sularda yapılan balık üretimleri denizlerde yapılan üretimden daha fazla olmuştur. 1994 yılında denizlerde yapılan balık üretimi tatlı sularda yapılan üretimi geçmesine karşın, ertesi yıl üretimde azalma görülmüş, bu durum 2004 yılına kadar devam etmiştir. 2004 yılından sonra denizlerde yapılan üretim, tatlı sularda yapılan üretimi geçmiş ve bu trend günümüze kadar devam etmiştir. 1986-1996 yılları arasında iç su, deniz balıkları ve diğer deniz canlıları yetiştiricilik üretimleri tür bazında verilmiştir. Yapılan analizlerde bu dönem için alabalık ve sazanın iç sularda, çipura, levrek ve diğer türlerin (midye, karides ve somon) denizde yetiştirildiği kabul edilmiş, değerlendirmeler buna göre yapılmıştır. 1996 yılından sonra iç su ve denizlerde yapılan yetiştiricilik verileri TÜİK tarafından ayrı ayrı derlenmeye başlanmıştır. Tatlı su ve denizlerde yapılan yetiştiricilikle ilgili değerler Tablo D-6'da verilmektedir.

İçsularda ve denizlerde yapılan yetiştiricilikler bir arada değerlendirildiğinde, yetiştiriciliğin her yıl düzenli artışlar gösterdiği görülmektedir (Şekil D-6 ve Tablo D-6).

Şekil D-6 Yetiştiricilikte Meydana Gelen Artışlar



Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

Tablo D-6 Denizlerde ve İçsularda Yapılan Yetiştiricilik

Yıl	İçsu (ton)	İçsu (yüzde)	Deniz (ton)	Deniz (yüzde)	Toplam (ton)
1986	3 040	98,9	35	1,1	3 075
1987	3 205	97,1	95	2,9	3 300
1988	3 965	96,7	135	3,3	4 100
1989	3 504	80,5	850	19,5	4 354
1990	4 237	73,3	1 545	26,7	5 782
1991	4 510	57,6	3 325	42,4	7 835
1992	6 647	72,2	2 563	27,8	9 210
1993	7 392	59,4	5 046	40,6	12 438
1994	7 265	45,4	8 733	54,6	15 998
1995	13 113	60,7	8 494	39,3	21 607
1996	17 960	54,1	15 241	45,9	33 201
1997	27 300	60,1	18 150	39,9	45 450
1998	33 290	58,7	23 410	41,3	56 700
1999	37 770	60,0	25 230	40,0	63 000
2000	43 385	54,9	35 646	45,1	79 031
2001	37 514	55,8	29 730	44,2	67 244
2002	34 297	56,1	26 868	43,9	61 165
2003	40 217	50,3	39 726	49,7	79 943
2004	44 115	46,9	49 895	53,1	94 010
2005	48 604	41,1	69 673	58,9	118 277
2006	56 694	44,0	72 249	56,0	128 943
2007	59 033	42,2	80 840	57,8	139 873
2008	66 557	43,7	85 629	56,3	152 186
2009	76 248	48,0	82 481	52,0	158 729

Not 1: TÜİK tarafından 1986- 1995 yılları için deniz ve iç su ayrımı yapılmamıştır.

Not 2: 1986-1996 yılları yetiştiricilik verileri türsel verilerin iç su ve denizlere dağıtımı ile elde edilmiştir.

Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistiklerinden üretilmiştir.

İçsularda 1986 yılında 3 040 ton olan üretim, her yıl artarak devam etmiş, 2008 yılında 66 557 ton, 2009 yılında ise 76 248 tona ulaşmıştır. İçsularda yapılan üretim 1986-2009 yılları arasındaki 24 yılda 25 kat artış göstermiştir. İçsularda yapılan alabalık yetiştiriciliği, iç su yetiştiriciliğinin yaklaşık %99'udur. Kalan %1 ise sazan ve diğer türlerden meydana gelmektedir.

Denizlerde 1986 yılında 35 ton ile başlayan su ürünleri yetiştiricilik üretimi her yıl düzenli olarak artmıştır. Bunun sonucunda su ürünleri üretimi 2008 yılında 85 629 ton ve toplam yetiştiricilik üretiminin %56,3'ü, 2009 yılında ise 82 481 ton %51,9'u olmuştur. 2009 yılında denizlerde yapılan yetiştiricilikte 3 148 tonluk bir azalma meydana gelmiştir. Mevcut verilerin değerlendirilmesi sonucu denizlerde yapılan üretimin 1986-2009 yılları arasındaki 24 yıllık dönemde, 2 356 kat arttığı hesaplanmıştır.

Denizlerde yapılan üretimin %56,4'ü levrek, %34,4'ü çipura, %6,3'ü somon veya alabalık, %0,1'i midye ve 2,8'i diğer türlerdir. İçsu ve denizlerde türlere göre yapılan yetiştiricilik üretimleri Tablo D-7'de verilmektedir.

Tablo D-7 Yetiştirilen Türlere Göre Üretim (ton)

No	Yıl	İçsu*			Deniz*						Genel toplam
		Alabalık	Sazan	İçsu toplam	Levrek	Çipura	Somon/ Alabalık	Midye	Diğer**	Deniz toplam	
1	1986	990	2 050	3 040	0	34	0	0	1	35	3 075
2	1987	1 105	2 100	3 205	5	65	0	0	25	95	3 300
3	1988	1 765	2 200	3 965	5	100	0	0	30	135	4 100
4	1989	2 471	1 033	3 504	51	798	0	0	1	850	4 354
5	1990	3 212	1 025	4 237	102	1 031	300	0	112	1 545	5 782
6	1991	4 146	364	4 510	777	910	1 500	0	138	3 325	7 835
7	1992	6 396	251	6 647	808	937	680	0	138	2 563	9 210
8	1993	6 848	544	7 392	3 158	1 029	791	35	33	5 046	12 438
9	1994	6 977	288	7 265	2 229	6 070	434	0	0	8 733	15 998
10	1995	12 689	424	13 113	2 773	4 847	654	180	40	8 494	21 607
11	1996	17 180	780	17 960	5 210	6 320	1 330	1 918	463	15 241	33 201
12	1997	26 500	800	27 300	6 300	7 500	2 000	2 000	350	18 150	45 450
13	1998	32 340	950	33 290	8 660	10 150	2 290	2 000	310	23 410	56 700
14	1999	36 870	900	37 770	12 000	11 000	1 700	500	30	25 230	63 000
15	2000	42 572	813	43 385	17 877	15 460	1 961	321	27	35 646	79 031
16	2001	36 827	687	37 514	15 546	12 939	1 240	5	0	29 730	67 244
17	2002	33 707	590	34 297	14 339	11 681	846	2	0	26 868	61 165
18	2003	39 674	543	40 217	20 982	16 735	1 194	815	0	39 726	79 943
19	2004	43 432	683	43 415	26 297	20 435	1 650	1 513	0	49 895	94 010
20	2005	48 033	571	48 604	37 290	27 634	1 249	1 500	2 000	69 673	118 277
21	2006	56 026	668	56 694	38 408	28 463	1 633	1 545	2 200	72 249	128 943
22	2007	58 433	600	59 033	41 900	33 500	2 740	1 100	1 600	80 840	139 873
23	2008	65 928	629	66 557	49 270	31 670	2 721	196	1 772	85 629	152 186
24	2009	75 657	591	76 248	46 554	28 362	5 229	89	2 247	82 481	158 729
%		**99,9**	**0,1**	**100,0**	**56,4**	**34,4**	**6,3**	0,1	2,8	**100,0**	

Kaynak: TÜİK 1967 – 2009 su ürünleri istatistikleri

** 1986-1996 yılları yetiştiricilik verileri TUİK tarafından tür bazında ayrılmamıştır.*

*** 1986-1995 Yılları arasında salmon miktarı, somon, alabalık kısmında yer alırken,1996-2009 yılları arasında somon diğer türler içinde yer almaktadır. Diğer türler; yıllara göre değişmekte midye, karides, karagöz, kefal, karabalık ve somon içermektedir.*

İçsularda ve denizlerimizde yapılan yetiştiricilik üretiminin artarak devam edeceği beklenmektedir. TKİB TÜGEM bünyesinde yer alan Su Ürünleri Daire Başkanlığı'nın tahminlerine göre iç sularda ve denizlerimizde yapılan su ürünleri yetiştiriciliği artarak devam edecektir.

İçsularda ve denizlerde üretim yapan tesis adedi 2002 yılında 1 275 adetten, 2008 yılı sonu itibarıyla 1 748, 2009 yılı verilerine göre ise 1 805 adede ulaşmış, artış oranı %41,5 olmuştur. Her yıl ortalama yaklaşık 60-70 civarında yeni tesis kurularak işletmeye açılmıştır.

Denizlerde ve iç sulardaki kurulu kapasite 2009 yılı itibarıyla 253 000 tonu geçmiştir. Ekonomik krizden etkilenen tesislerin 2008 yılındaki üretim kapasitesi 152 186 ton ve kapasite kullanım oranı %75 olmuştur. 2009 yılında ise üretim 158 729 ton, kapasite kullanım oranı %62,7 olmuştur.

Denizlerde 2008 yalında üretim yapan 241 adet tesis adedi, 2009 yılında 358 adede yükselmiştir. 2008 yılındaki kurulu kapasite 118 690 ton, üretim ise 85 629 ton, kapasite kullanım oranı %72 olmuştur. 2009 yılında kurulu tesis kapasitesi 144 612 tona yükselmiş, üretim 82 481 ton, kapasite kullanım oranı %57 olmuştur.

Son yıllarda iç sularda alabalık üretimi %13 artarken, denizlerde levrek ve çipura üretimi %36 artmıştır. Yetiştiriciliğin toplam su ürünleri üretimine katkısı 1986'da %0,5 iken, bu oran 1996'da %6'ya, 2005 yılında miktar itibarıyla %23,5 ve değer itibarıyla %44'e yükselmiştir (ZMO, 2010).

Sektörün son üç yıldaki büyümesi ortalama %25 olmuş, toplam su ürünleri üretim değeri 360,7 milyon avro olmuştur. 2003 yılında 153 milyon avro olan ihracatımız, son beş yılda %50'den fazla artmıştır.

Levrek, çipura, alabalık ve orkinos ihracatından 2008 yılında 252,6 milyon avro gelir elde edilmiştir. 2009 yılı verilerine göre 54 354 239 kg su ürünleri ihracatı gerçekleştirilmiş, 318 063 028 dolar tutarında döviz girdisi sağlanmış ve ortalama ihraç fiyatı 5,85 $/kg olmuştur. İhracatta kısıtlama olmayan ürünlerimizin başında su ürünleri üretimi ve ihracatı gelmektedir. Su ürünleri ihracatı yaptığımız başlıca ülkeler Japonya, Hollanda, İtalya, Yunanistan, Almanya, İspanya, Lübnan, İngiltere, ABD ve Fransa'dır.

Ülkemizde su ürünleri ithalatı da yapılmaktadır. 2009 yılında 72 685 829 kg su ürünü ithalatı yapılmış, bunun karşılığı olarak 105 822 852 dolar döviz ödenmiş, ortalama ithal fiyatı 1,45 $/kg olmuştur. İthal edilen türlerin başında uskumru, kolyoz, hamsi ve ringa balıkları gelmekte, ithalatın yaklaşık %70'i söz konusu balık türlerinden oluşmaktadır.

Türlere göre su ürünleri yetiştiricilik üretimleri Tablo D-8'de verilmektedir.

Tablo D-8 Türlere Göre Su Ürünleri Yetiştiriciliği (2008 ve 2009)

	2008 Yılı üretimi		2009 Yılı üretimi	
Yetiştirilen balık türleri	**Üretim miktarı (ton)**	**Yüzde (%)**	**Üretim miktarı (ton)**	**Yüzde (%)**
Alabalık	68 649	45,1	75 657	47,66
Levrek	49 270	32,4	46 554	29,33
Çipura	31 670	20,8	28 362	17,87
Sazan	629	0,4	591	0,37
Midye	196	0,1	89	0,06
Diğer	1 772	1,2	7 476	4,71
Toplam	**152 186**	**100,0**	**158 729**	**100,0**

Kaynak: ZMO (2010).

İçsu ve denizlerde kurulu su ürünleri üretim tesislerinin %41'i Muğla ilinde, %13'ü İzmir'de bulunmaktadır. Her biri %3-4 oranında pay alan Çanakkale, Aydın, Antalya, Kayseri, Bilecik illerini, %1,5-2 oranında pay alan Trabzon, Rize, Ordu, Samsun, Denizli, Kahramanmaraş, Burdur ve Isparta illeri izlemektedir.

İçsulardaki tesislerin %50'sinin kapasitesi 3-10 ton/yıl arasındadır. İçsularda alabalık yetiştiriciliği genelde beton havuzlarda yapılmaktadır. Son yıllarda barajlarda kafes yetiştiriciliğine daha fazla yatırım yapılmaya başlanmıştır. İçsulardaki işletme sayıları 2008 yılı itibarıyla 2002 yılına göre %37 artmıştır.

Denizlerde bulunan korunaklı kıyı koylarda çapı 18-24 m ve derinliği 12-18 m arasında değişen kafesler kullanılmaktadır. Denizde kurulu işletmelerin kapasiteleri 50 -3 500 ton/yıl arasında değişmektedir. Denizlerde üretim yapan işletme sayısı 2002-2008 yılları arasında %56 artmıştır.

Denizlerde halen üretim yapan 350 adet tesisin kurulu kapasitesi 111 514 ton/yıl ve ortalama tesis su ürünleri üretim kapasitesi 318,6 ton/yıl/tesis'dir. 2008 yılı itibarıyla denizlerimizde yapılan su ürünleri üretimi 85 629 ton, tesis başına ortalama üretim 244,7 ton/yıl/tesis'dir.

Ülkemizde ikisi kamuya ait olmak üzere 20 adet kuluçkahanede yılda yaklaşık 220 milyon adet yavru balık üretimi yapılmaktadır. Ülkemiz daha önce yavru balık ithal ederken, yavru balık ihraç eden bir ülke konumuna gelmiştir. Ülkemizde yetiştiricilik işlerinde yaklaşık 10 000 kişiye, işleme, paketleme ve ihracat dikkate alındığında toplamda yaklaşık 25 000 kişiye istihdam sağlayan yetiştiricilik tesislerinin, ülke ekonomisine katkısı her yıl yaklaşık 360 milyon avrodur. Bu miktarın yaklaşık yarısı yetiştiricilikten elde edilen ve ihraç edilen su ürünlerinden elde edilmektedir.

2006 yılında 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ve buna uygun olarak, 24 Ocak 2007 gün ve 26413 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Denizlerde Balık Çiftliklerinin Kurulamayacağı Hassas Alan Niteliğindeki Kapalı Koy ve Körfez Alanlarının Belirlenmesine İlişkin Tebliğ" hükümlerine göre balık çiftliklerinin kurulacağı alanlar için yeni kriterler belirlenmiştir. Söz konusu kriterlere göre:

- Balık çiftlikleri kıyıdan en az 0,6 deniz mili (yaklaşık 1,0 km) açığa taşınacaktır.
- Kafeslerin kurulacağı yerde minimum deniz derinliği 30,0 m olacaktır.
- Denizdeki akıntı hızı en az 1,1 m/s'den fazla olacaktır (akıntı hızı, rüzgar hızının 0-0,3 m/s olduğu veya hafif esintili olduğu zamanda 5,0 m derinlikte ölçülür).

- Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca belirlenen/belirlenecek olan doğal ve arkeolojik alanda balık çiftlikleri kurulamaz.

Alınan bu kararlar doğrultusunda, Muğla, Aydın, İzmir ve Mersin illeri açıklarında yetiştiricilik alanları tespit edilmiştir. Muğla ilinde iki alan (Bodrum ve Milas), Aydın ilinde iki alan, İzmir ilinde dokuz alan ve Mersin ilinde dört alan su ürünleri üretim alanı olarak belirlenmiştir. Potansiyel su ürünleri yetiştiricilik alanları, alansal büyüklükleri ve mevcut balıkçılık kıyı yapıları Şekil D-7'de verilmiştir.

Belirlenen kriterleri karşılamak üzere Muğla ilinde 133 adet balık üretim tesisi açığa alınmış, off-shore balıkçılık yapılmaya başlanmıştır. İzmir ilinde kafeslerin yeni yerlerine taşınması tamamlanmış, Aydın ilinde taşınma işlemi devam etmektedir.

Bu taşınma sırasında kafeslerin bir kısmı derinliği yaklaşık 100 m olan yerlere taşınmış, kafes çapları 30 m'den 50 m'ye yükselmiş, ağların tipi, niteliği ve derinliği değişerek derinlik 30 m'ye yükselmiş, büyük kapasiteli sanayi tipi balıkçılığa yönelim artmıştır. Çapı 50 m ve derinliği 30 m olan her bir kafesten, 12-24 aylık yetiştirme dönemi sonunda ortalama 100 ton balık hasat edilebilmekte, metre kareye balık verimi yaklaşık 50 kg olmaktadır.

Balık yetiştiriciliğinde ekonomikliği sağlamak ve diğer ülkeler ile rekabet edebilmek için işçilik maliyetlerinin aşağı çekilmesi, otomatik yemleme ve hasat makinelerinin kullanılması, ortalama işletme kapasitesinin 1000 ton/yıl ve üzerine çıkarılması gerekmektedir. Bazı küçük üreticiler birleşerek tesis kapasitelerini artırmışlar ve tesislerini büyüterek daha modern hale getirmişlerdir. Otomatik yemleme ve otomatik hasat makineleri kullanarak birim üretim maliyetlerini aşağıya çekmişlerdir.

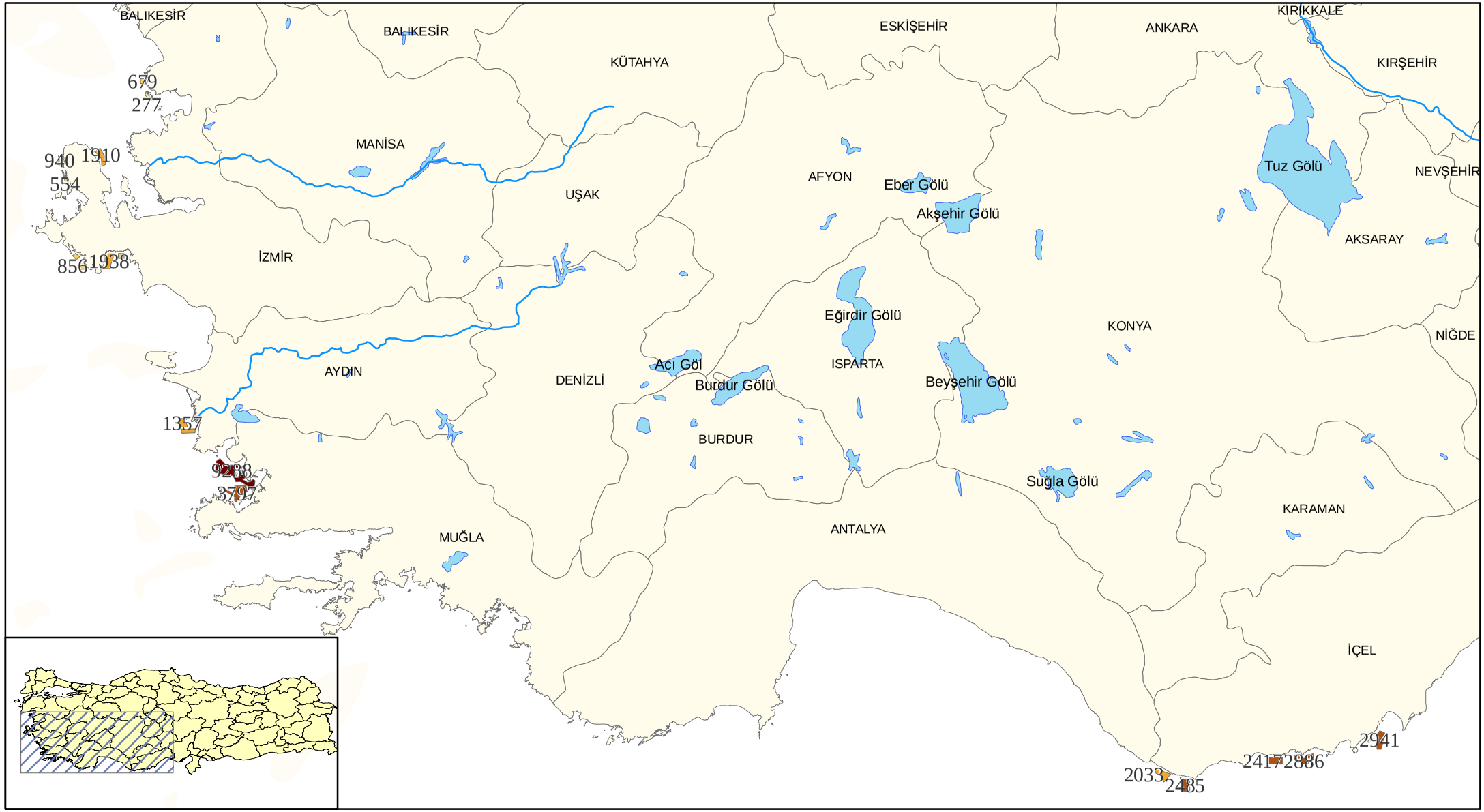
Yetiştiricilik tesisleri kıyılarda lojistik merkezlere ihtiyaç duymaktadır. Lojistik merkezlerin sunması beklenen hizmetler aşağıda özetlenmiştir:

- Yavru balıkların kıyılardan kafeslere taşınması,
- Pazar büyüklüğüne kadar yem ve diğer malzemelerin taşınması,
- İhtiyaç duyulan diğer malzeme ve ekipmanların taşınması,
- Balıkların pazarlama büyüklüğüne geldiklerinde kafeslerden hasat edilerek kıyıya taşınması.

Balıkçılık kıyı yapılarının yetiştiricilik tesislerinin de ihtiyacına cevap vermesi gerekmektedir. Bu nedenle mevcut balıkçılık kıyı yapılarından bazılarının bu yönde geliştirilmesi veya yeni inşa edilecek kıyı yapılarında bu hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir. Su ürünleri yetiştiricilerinin balıkçılık kıyı yapılarından daha fazla yararlanmaları için mevcut balıkçılık kıyı yapılarında alt ve üst yapılarda tevsiat

yapılırken çevredeki yetiştiricilik tesislerinin mevcut ve gelecekteki ihtiyaçları da dikkate alınmalıdır.

Şekil D-7 Potansiyel Su Ürünleri Yetiştiricilik Alanları



Gösterim

Yetistiricilik Alanı (ha)

- 147,0 - 277,4
- 277,5 - 940,4
- 940,5 - 2033,0
- 2033,1 - 3796,9
- 3797,0 - 9288,3

Kaynak: TÜGEM, 2010 verilerinden üretilmiştir.

BALIKÇILIK KIYI YAPILARI
DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ

SONUÇ RAPORU

DOLSAR DOLFEN

Su ürünleri yetiştiricilerinin mevcut balıkçılık kıyı yapılarından yararlanmalarının kural ve koşulları "Balıkçı Barınakları Yönetmeliği"nde yer almalı ve balıkçı barınağını işletenler ile su ürünleri yetiştiricilerinin koordineli bir şekilde çalışabilmeleri için ilgili tarım il müdürlükleri bu koordinasyonu sağlamalıdır.

Tarımsal Üretim ve Geliştirme Genel Müdürlüğü (TÜGEM) tarafından denizlerde ve iç sularda 2009'da yapılan 158 729 tonluk söz konusu yetiştiricilik üretiminin 2020 yılında 450-500 tesis ile 332 000 tona, 2030 yılında ise yaklaşık 600-700 adet tesiste 500 000 tona yükseleceği, hatta geçebileceği tahmin edilmektedir. TÜGEM'in hedefi 2030 yılında denizlerimizde elde edilen su ürünleri avcılık hedefine erişmek ve hatta geçmektir.

Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü'nce alınan kararlar doğrultusunda, Muğla ilinde iki alan (Bodrum ve Milas), Aydın ilinde iki alan, İzmir ilinde dokuz alan ve Mersin ilinde dört alan su ürünleri üretim alanı olarak belirlenmiştir. Bu alanlarda yer alacak 133 tesis toplu olarak ÇED sürecine tabi tutulmuş ve ÇED olumlu kararı verilmiştir. Gelecekte söz konusu alanlarda yoğun bir yetiştiricilik üretiminin yapılması beklenmektedir.

Yetiştiricilikte her bir kilogram canlı balık elde etmek için yetiştirilen türler, su sıcaklığı, akıntı hızı, yetiştirme tekniği gibi özelliklere göre değişmekle beraber yaklaşık 1,5-2,0 kg balık yemi kullanılmaktadır. Yetiştiricilikte kullanılan balık yemleri içerisindeki balık unu hamsi ve diğer değersiz deniz balıklarından elde edilmektedir. Ülkemizde balık ununa işlenen balık miktarı, denizlerde yapılan üretimin 2005 yılında %7'sini (30 000 ton), 2007 yılında ise %32,8'ini (170 000 ton) oluşturmuştur. Son 10 yılda denizlerde yakalanan balıkların yaklaşık %23'ü balık unu yapılmak üzere işlenmiştir. Özellikle hamsi üretimine bağlı olarak balık ununa işlenen balık miktarında artış ve azalışlar meydana gelmektedir. Ülkemizde üretilen balık unu, yem fabrikalarının ihtiyacını karşılayamadığından, ülkemiz balık unu konusunda ithalatçı ülke durumundadır. Su ürünleri yetiştiricilik tahminleri yapılırken bu durumun göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Dünyada ve ülkemizde yetiştiricilikte meydana gelen artışa paralel olarak balık unu ihtiyacı artmış ve balık unu fiyatları yükselmiştir. 2000 yılında tonu 437 dolar olan balık unu fiyatı, 2008 yılında 1054 dolara yükselmiş, fiyatlardaki artış oranı %241 olmuştur. Ülkemiz 2008 yılında 55 000 ton balık unu ithal ederek, 57,99 milyon dolar ödeme yapmıştır.

Ege Denizi'nde benzer ekolojik koşullara sahip olan komşumuz Yunanistan'ın su ürünleri üretimi avcılık ve yetiştiricilikten elde edilmektedir. 1950 yılında yaklaşık 50 000 ton olan avcılık üretimi, 1985 yılından sonra düzenli bir artış göstermiş 1994 yılında en

yüksek değeri olan 180 000 tona kadar yükselmiştir. Daha sonraki yıllarda bu düzeydeki üretimin sürdürülebilirliği sağlanamamış, her yıl azalmaya başlayan avcılık üretimi, yaklaşık yarı yarıya azalarak 2000 yılından sonra yıllık su ürünleri üretimi ortalama 90 000-100 000 ton arasında değişmiş, 2006 yılında 98 238 ton olmuştur.

Yunanistan'da 17 567 balıkçı gemisi bulunmakta, bunların toplam tonajı 90 653 ton, ortalama tonaj 5,16 ton, ortalama güç 29,4 BG olmaktadır. Yunanistan, AB-27 ülkeleri içerisinde balıkçı gemisi sayısının %19,9'una, ortalama tonajın %4,7'sine, motor gücünün %7,4'üne sahip bulunmaktadır. Balıkçı gemisi sayısı yönünden AB-27 ülkeleri içinde ilk sırayı almasına karşın, balıkçı gemileri genelde küçük boyutludur. Filonun 16 778 adedi (%82) küçük boyutlu, 879 adedi (%8) büyük kapasitelidir.

Yunanistan su ürünleri yetiştiriciliğine 1960'lı yıllarda başlamıştır. 1960-1990 yılları arasında yaklaşık yılda 5000 ton olan su ürünleri yetiştiricilik üretimi, daha sonra hızlı bir şekilde artış göstermiş, 2000 yılında yaklaşık 100 000 ton/yıl olmuştur. 1990-2000 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde yetiştiricilik üretimi 20 kat artmış, 2002 yılında 103 000 ton olarak gerçekleşmiştir. Yetiştiricilik üretiminde görülen ufak dalgalanmalar hariç tutulursa devamlı artış gösteren yetiştiricilik üretimi 2006 yılında 113 384 tona yükselmiş, avcılık miktarını geçmiştir. 2006 yılı verilerine göre 211 622 ton olan su ürünleri üretiminin %46,4'ü avcılıktan, %53,6'sı yetiştiricilikten elde edilmektedir.

Ege Denizi ekolojisinin yetiştiriciliğe uygun ve kıyılarının uzun olması yanında, Yunanistan'da yetiştiricilik üretiminin artmasında AB destekleri önemli bir etken olmuştur. İspanya, İtalya ve Fransa'dan bilgi ve teknoloji transferi gerçekleştirilmiş, yem ithalatı ile tesislerin verimliliği artırılmış, yavru balık üretim tesisleri kurulmuştur. Akdeniz çevresinde en fazla yavru balık üreten ülke olan Yunanistan'ın yavru balık üretim kapasitesi yılda 200 milyon adetten fazladır. Yunanistan yavru balık üretiminin büyük bir kısmını ihraç etmektedir.

Yunanistan'da yıllara göre değişmekle beraber yaklaşık 2006 yılı verilerine göre 170 su ürünleri yetiştiricilik tesisi faaliyet göstermekte, söz konusu bu tesisler ile su ürünleri işleme tesislerinde 3 906 kadın ve 33 795 erkek olmak üzere, toplam 37 701 kişi istihdam edilmektedir. Yunanistan'ın su ürünleri üretiminden elde ettiği gelir 2006 yılında 336,2 milyon avro, ortalama su ürünleri fiyatı üreticide 1,5 avro/kg olmuştur. Yunanistan'ın ürettiği su ürünleri üretiminin büyük bir kısmı İtalya ve İspanya'ya ihraç edilmektedir (FAO, 2010).

Yetiştiricilikte en fazla üretim yapan AB ülkeleri dikkate alındığında 2005 yılı verilerine göre İspanya 221 927 ton ile ilk sırada yer almakta, İtalya 180 943 ton ile ikinci, İngiltere 172 813 üçüncü sırada bulunmaktadır. Ülkemiz yetiştiricilikte AB-27 ülkeleri içersinde 4.

sırada bulunmaktadır. AB-27 ülkelerinin toplam yetiştiricilik üretimi 2005 yılında 1 272 455 ton olarak gerçekleşmiştir.

İtalya toplam üretiminin %37,3'ünü yetiştiricilikten elde ederken, bu oran Fransa'da %30,3, İrlanda'da %22,8, İspanya'da %22,1, İngiltere'de %21,9'dir. AB-27 ülkeleri için toplamda yetiştiricilik üretimi toplam üretimin %18,4'ünü oluşturmaktadır. AB-27 ülkelerinin yetiştiricilikten elde ettiği değer 2005 yılında 2,8 milyar avro ve ortalama su ürünleri satış bedeli de 2,2 avro/kg olarak gerçekleşmiştir.

Ülkemiz denizleri ve iç suları yetiştiricilik yönünden AB ülkelerinin hemen hemen tamamından daha uygun ekolojik ve uygun ortamlara sahiptir. Son 20 yılda meydana gelen gelişmeler ve istatistik veriler bu görüşü desteklemektedir. Ülkemizde su ürünleri yetiştiricilik üretimleri, iç ve dış talebe bağlı olarak bugünkü artış hızıyla devam ederse, yetiştiricilik üretiminin avcılık üretimini geçebileceği tahmin edilmektedir. Bu görüşü destekleyen olumlu gelişmeler bulunmaktadır;

- Denizlerimiz ve iç sularımız yetiştiricilik için uygun ekosistemlere sahiptir.
- Yetiştirilen tür sayısı artmakta, her geçen yıl yeni türlerin yetiştiriciliği başlamaktadır.
- İç ve dış pazarda su ürünlerine talep artarak devam etmektedir. AB ülkelerine ihracatımızın sorunsuz olarak devam ettiği tek ürün "su ürünleridir".
- Yetiştiricilik için yetişmiş insan gücü ve bilgi birikimi bulunmaktadır.
- Yetiştiricilik ekipmanları ve malzemeleri yurt içinde imal edilmektedir.
- Yavru balık üretim tesisleri kurulmuştur ve yavru balık üretim miktarı her geçen yıl artmaktadır.
- Tesis kapasiteleri büyütülerek, otomatik sistemlerin kullanılması ile birim üretim maliyetleri aşağı çekilmektedir.
- Kamu kurumları yetiştiriciliği desteklemekte, üreticilere prim desteği sağlamaktadır.
- Üniversitelerin su ürünleri bölümlerinden ve meslek yüksek okullarından mezun olan bilgi birikimine sahip mühendisler ve yardımcı elemanlar yetiştiricilik tesislerinde görev almaktadır.
- Üniversite ve araştırma kuruluşlarında yetiştiricilik ile ilgili bilimsel araştırmalar yapılmakta, bu konuda olumlu sonuçlar uygulanmaya çalışılmaktadır.
- Balık hastalıkları konusunda bilgi birikimi ve deneyim elde edilmiştir.

- Ege ve Akdeniz'de kamu kurumlarının üzerinde mutabakata vardığı Aydın, İzmir, Muğla ve Mersin illerinde yetiştiricilik için uygun alanlar belirlenmiş, tesislerin söz konusu alanlarda kurulması için gerekli çalışmalara başlanmıştır.
- Karadeniz'de başta Ordu ve Trabzon illeri olmak üzere yeni tesislerin kurulması ve mevcutların kapasitelerinin artırılması beklenmektedir.
- Balık yemi üreten sanayi tesisleri yem ihtiyacını karşılamakta, çeşitli kalitede balık yemleri üretmektedir.
- Sektöre ilgi duyan girişimci sayısı artmakta ve her yıl tesis kurmak için yeni müracaatlar yapılmaktadır.
- Çevreci kuruluşlar ve medyanın yetiştiriciliğe karşı olumsuz görüşleri azalmakta, sektör desteklenmektedir.

D.2 BALIKÇILIK FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Balıkçı gemisi sayısını artırmak üretimde sınırlı bir artışa neden olmakta, ancak balıkçı gemisi başına üretim düştüğünden, su ürünleri avcılığı yapılabilir bir uğraş olmaktan çıkmaktadır. Balıkçı gemisi başına üretimde düşüş yaşandığında, sektördeki balıkçı gemisi sayısında az da olsa azalma meydana gelmektedir. 2003 yılında 18 542 adet olan balıkçı gemisi sayısı, son beş yılda 1 381 adet (%7,4) azalmıştır.

AB ülkelerindeki balıkçı gemilerinin ortalama tonajları ülkemiz balıkçı gemilerinin tonajının (9,3 ton) yaklaşık 2,3 katı olan 21,7 tondur. Halihazırda balıkçı gemisi başına 32,2 ton/yıl (2008) ve 29,6 ton/yıl (2009) olan su ürünleri üretimi AB-27 ülkeleri gemi başına ortalama üretim değeri olan 64 ton/yılın yarısı kadar veya daha azdır. 2009 yılında meydana gelen üretim azalması nedeniyle gemi başına düşen üretim de azalmıştır.

Denizlerimizdeki balık üretim miktarları hamsi balığı üretimine bağlı olarak değişmektedir. Hamsi balığı üretim miktarları ile Doğu ve Batı Karadeniz'deki diğer balık üretimleri tüm balık üretimini etkilemektedir, Marmara Denizi birim alanda en yüksek balık verimini sağlamakta, Karadeniz, Ege ve Akdeniz verimde daha sonra gelmektedir. Bir kaç yıl yaşanan yüksek miktardaki balık ve su ürünleri üretiminin sürdürülebilirliğini aynı düzeyde sağlamak mümkün olamamaktadır.

Aşırı avlanma sonucu balık üretimlerinde keskin veya yavaş düşüşler yaşandıktan sonra, bir kaç yıl içerisinde pelajik balık stokları yeniden artmakta ve üretimde artışlar yaşanabilmektedir. Son 20 yılda balıkçı gemisi sayısında iki katına yakın artış olmasına karşın, balık üretimlerinde aynı düzeyde artış sağlanamamış, bunun sonucu olarak balıkçı gemisi başına elde edilen balık üretimleri yaklaşık yarı yarıya azalmıştır.

Ülkemizde stok tespiti ve deniz ekosistemleri ile ilgili araştırmalar yetersiz olduğundan, stoklardaki azalma ve artışlar ile nedenleri net olarak bilinmemektedir. Denizlerimizdeki balık stoklarındaki azalma ile kirlilik arasında bir ilişki bulunduğu bir çok yayında yer almasına rağmen, denizlerimizdeki kirlilik ve deniz eko sistemi arasındaki ilişkiler konusundaki araştırmalar yetersizdir.

Kara sularımızda seyreden gemiler sintine sularını ve atıklarını boşaltmakta, petrol tankerleri su ürünleri sektörü için büyük tehlike oluşturmaktadır. Karadeniz'e kıyısı bulunan Ukrayna, Rusya Federasyonu, Gürcistan, Romanya ve Bulgaristan'ın katı ve sıvı atıklarının bir kısmı Don, Dinyeper ve Dinyester nehirleri ile Karadeniz'e taşınmaktadır. Tuna Nehri Almanya'dan başlayarak bir çok ülkeden geçerken

kirlenmekte, Karadeniz'de yaşanan kirliliğe önemli miktarda katkı yapmaktadır.

Karadeniz'in korunmasına ilişkin uluslararası düzeyde sözleşmeler imzalanmış olmasına karşın bunlar üye devletler tarafından uygulanmamakta, etkin bir denetim mekanizması kurulmadığından kontroller yapılamamaktadır. Türkiye'de "Çevre Kanunu", "Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği", "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği", gibi pek çok kanun, yönetmelik yayınlanmasına rağmen, bazı bölgelerde altyapıda yetersizlikler görülmekte ve gemiler tarafından yapılan illegal deşarjlar tam olarak engellenememektedir.

Saha çalışmaları sırasında Doğu Karadeniz Bölgesi'nde avlanan bir çok balıkçı, yeni inşa edilen "Karadeniz Sahil Otoyolu"nun, deniz ekosistemine zarar verdiğini, kıyı kumullarının yer yer tahrip olduğunu, araç farlarının deniz üzerine yansıması nedeniyle kıyı balıkçılığının bundan olumsuz etkilendiğini ifade etmişlerdir. Bu görüşe ilave olarak, hemen tüm denizlerimizde avlanan balıkçılar trol ve gırgır avcılığının bilinçsizce yapılması sonucu, deniz ekosisteminin bozulduğunu ve balık üretimlerinde ciddi düşüşlerin yaşandığını belirtmişlerdir. İtalya karasularında avcılığı yasaklanan beyaz kum midyesi (Striped venus) avcılığının Karadeniz'de serbest olmasının deniz ekosistemini tahrip ettiğini dile getiren balıkçılar, söz konusu avcılığın ülkemiz denizlerinde de yasaklanmasını istemektedirler.

Balıkçıların dile getirdiği bu görüşlerin, denizlerimizde yapılacak bilimsel araştırmalar sonucunda elde edilecek sonuçların değerlendirilmesi gerekmektedir. Balıkçıların elde ettiği gelir çok düşük olduğundan, sektöre olan ilgi azalmaktadır. Balıkçıların eğitim düzeyi yeterli olmadığından, sadece üretim artışına yönelmekte, kaynakları "sürdürülebilirlik" ilkesi içinde nasıl kullanacağını bilememektedirler.

Mevcut durumun değerlendirilmesi ve de ileriye yönelik su ürünleri üretim miktarının tahmin edilmesinde genel çerçeve çizmesi amacıyla saha çalışmaları, katılım toplantıları, basılı olan ve olmayan dokümanlar yardımıyla Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler Analizi yapılmıştır (Tablo D-9 ve D-10).

Tablo D-9 Su Ürünleri Avcılık ve Av Filosu GZFT (SWOT) Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
- Denizlerimizin ve iç sularımızın değişik ekolojik ve biyolojik özelliklere sahip olması, - Güçlü av filosu varlığı ve teknolojik yeniliklere yatırım yapılması, - Ülke geneline yayılmış balıkçı barınaklarının varlığı, - Yetişmiş insan gücünün bulunması, - Üniversitelerin su ürünleri bölümlerinin bulunması, - Su ürünleri araştırmalarına önem verilmesi, - Su ürünleri ihracat olanaklarının varlığı, - Tüketici talebinin artarak devam etmesi, - Su ürünlerini işleyen tesislerin varlığı, - Av araçlarının yurt içinde imal edilmesi, - Balıkçı gemileri imal eden tersanelerin varlığı, - Ülke geneline yayılmış balıkçı hallerinin bulunması, - Su ürünleri kooperatifleri ve merkez birliği şeklindeki örgütlenmesinin bulunması, - Balıkçı gemileri sayısının dondurulması.	- Balık stokları ile ilgili çalışmaların yetersizliği, stokların bilinmemesi, - Kamu örgütlenmesi ve denetiminin yetersizliği, - Oto kontrol sisteminin kurulmaması, her şeyin kamudan beklenmesi, - Yetki ve sorumluluğun farklı kurumlara bırakılmış olması, eşgüdüm noksanlığı, - Üretici örgütleri ve kooperatifleşmenin zayıf, etkinliğin fazla olmaması, - Pazarlama sorunları, üretici ve tüketici fiyatları arasındaki yüksek fiyat farkı, - Balıkçı barınaklarındaki üst yapı yetersizlikleri, - Arz ve talep arasında denge kurulamaması, - İstatistik kayıtların yetersizliği, - Kayıt dışı üretimlerin varlığı, - Uzak deniz balıkçılığına geçilememesi, kamunun bu yönde uzun vadeli bir politikasının bulunmaması, - TKİB'nin personel, araç ve tekne yetersizliği nedeniyle yeterli denetim yapamaması, - Dondurulmuş ve işlenmiş ürünlere tüketici talebinin zayıf olması,
TEHDİTLER	**FIRSATLAR**
- Aşırı avlanma ve stoklar üzerinde yoğun baskı, - Katı ve sıvı atıkların sulara boşaltılması ve iç sular ve denizlerde aşırı kirlenme, - Kıyılardan kum alınması, deniz dip yapısının bozulması, - Deniz aşırı gelen yabancı türlerin stokları tehdit etmesi, - AB ve diğer uluslararası kuruluşların kota uygulamaları, - Kaçak ve zamansız avlanmanın kontrol edilememesi, - Deniz kazalarında zamanında müdahale için personel ve araç yetersizliği, - Bazı türlerin yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalması, - Su ürünleri araştırma sonuçlarının uygulanmaması, - Su ürünleri araştırmalarına yeterli kaynak aktarılmaması, - İklim değişiklikleri ve küresel ısınma	- İçsu ve denizlerimizde henüz değerlendirilmeyen potansiyelin varlığı, - AB uyum sürecinin devam etmesi, su ürünleri sektörünün yeniden yapılanma olanağının bulunması, - Mevcut balıkçı barınaklarının alt ve üst yapılarının geliştirilme olanağının bulunması, - Su ürünleri ihracat olanaklarının bulunması, - Su ürünleri işleme tesislerinin geliştirilme olanağının bulunması, - Uzak deniz balıkçılığı imkanlarının olması, - Turizm sektörünün su ürünleri talebinin artması, - Halkın sağlıklı beslenmek için su ürünleri tüketimine ağırlık vermesi, - AB uyum sürecinde mali destek sağlama olanaklarının varlığı, - İşleme tesislerinin varlığı, - Yönetimde paydaşların katılımının

- İşleme tesisleri için hammadde yetersizliği, - Karadeniz'e komşu ülkelerin atıklarını Karadeniz'e boşaltmaları.	sağlanması, - Su ürünleri bilgi sisteminin (SUBİS) kurulmuş olması, - TKİB'nin 35 idari bina inşa ederek denetimi artırma arzusu.

Tablo D-10 Su Ürünleri Yetiştiricilik GZFT (SWOT) Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
- Denizlerimizin ve iç sularımızın yetiştiricilik için değişik ekolojik ve biyolojik özelliklere sahip olması, - Yeterli iç su kaynağı, baraj göl ve deniz alanının bulunması, - Ülke geneline yayılmış su ürünleri üretim tesislerinin bulunması, - Yetişmiş insan gücünün bulunması, - Üniversitelerin su ürünleri bölümlerinin bulunması ve bilgi birikimi, - Su ürünleri araştırmalarına önem verilmesi, - Su ürünleri ihracat olanaklarının varlığı, - Tüketici talebinin artarak devam etmesi, - Su ürünlerini işleyen tesislerin varlığı, - Yavru balık üreten tesislerin varlığı, - Yeni türlerin yetiştiriciliğinin başlaması, - Yetiştiricilik ekipman ve malzemelerinin yurt içinde imal edilmesi, - Balık yemi üreten tesislerin bulunması, - Balık işleme ve paketleme tesislerinin bulunması, - Devlet desteğinin ve prim ödemelerinin devam etmesi, - Girişimcilerin sektöre ilgi duyup yatırım yapması.	- Mevcut iç su ve deniz potansiyelimizden yeteri kadar yararlanılamaması, - Yetiştiricilik için alınacak izinler için prosedürün çok uzun ve karmaşık olması, - Yetiştirilen tür sayısının az olması, - Tesis kapasitelerinin küçük olması, - Tesislerin kapasitesinin altında çalışması, verimliliğin istenilen düzeyde olmaması, - Üreticilerin eğitim eksikliği - Üretim maliyetleri, özellikle yem fiyatlarının yüksekliği, - Dış pazarlarda rekabet gücünün zayıf olması, - İç pazarda pazarlama sorunları ve aracıların fazlalığı, - Profesyonel yönetimin yapılamaması, - Eğitimli işgücünden yeterince yararlanılmaması, - Balık hastalıkları konusunda bilgi birikimi ve uzman eksikliği, - Organik su ürünleri üretimine geçilememiş olması, - Üniversite- kamu ve özel kesim arasındaki ilişkilerin zayıf olması, - Yeni türlerin yetiştiriciliği için araştırma ve geliştirme çalışmalarının yetersizliği, - Çift kabuklu yetiştiriciliğine gereken önemin verilmemesi, - Soğuk muhafaza ve ürün işleme tesislerinin yetersizliği, - Araştırmalarda işbirliği ve koordinasyon eksikliği, - Araştırma sonuçlarının pratikte uygulanmaması, - Su ürünleri yasasının yetiştiricilik konusunda yetersiz olması, - Sigorta sistemi ve koşullarının yetersiz olması, - Su ürünleri tüketimine yönelik reklam ve tanıtımlarının yetersiz olması.

TEHDİTLER	FIRSATLAR
- Su kirliliğinin giderek artması, - Bir çok sektörün aynı alanı kullanmak istemesi, planlama eksikliği, - Dış ülkelerde artan üretim nedeniyle rekabet şansının azalması, - Balık unu fiyatlarının artması, balık unu yerine konacak bir maddenin bulunamaması, - Balık hastalıklarının aniden kitle ölümlerine neden olması, - Yetiştiricilik tesislerinden kaçan balıkların doğal stoklar üzerine olumsuz etki yapması, - AB pazarında daralma ve fiyat düşmesi, - Bazı balık türlerinde (orkinos) kota yetersizliği, - Kamuoyunun yanlış bilgilendirilmesi, denizlerde yapılan yetiştiriciliğe olumsuz yaklaşım, - Karaya çıkış ve lojistik destek yerlerinin net olmaması, - Araştırmalara yeterli ilginin gösterilmemesi, desteklerin azlığı.	- Deniz ve iç sularda mevcut potansiyelin fazla olması, kapasite artırma olanağının bulunması, - Yeni türlerde yetiştiricilik olanağı bulunması, - Yatırımın kısa sürede geri dönmesi, üretimin devamlılığının sağlanması - Turizm mevsiminde iç ve dış talep ve fiyatların artması, - AB ve diğer dış ülkelere ihracat olanağının bulunması, - Av yasaklarının bulunduğu dönemde pazara ürün arz edilebilmesi, - İç ve dış talebin artarak devam etmesi, - AB uyum sürecinde sektöre daha fazla kaynak aktarma olanağı bulunması, - Üniversitelerden mezun olan yetişmiş elemanların bulunması, - Balık işleme tesislerinin bulunması,

D.3 TALEP TAHMİNİ METODOLOJİSİ

Balıkçılık kıyı yapılarına olan talep, kıyı yapılarını kullanan gemi sayıları ve gemi trafiği ile ilgilidir. Gemi sayıları ve kullanım trafiği ise su ürünleri üretim miktarına ve bu üretimlerin bölgelere/altbölgelere dağılımına bağlıdır. Bu nedenle su ürünleri üretimlerinin zamana ve mekana dayalı olarak tahmin edilmesi gerekmektedir.

Yukarıda tarihsel gelişimi ve eğilimleri açıklanan avcılık ve yetiştiricilik için üretim tahminlerinin yapılması ve bunlar için gerekli gemi ve kıyı yapısı tahminlerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

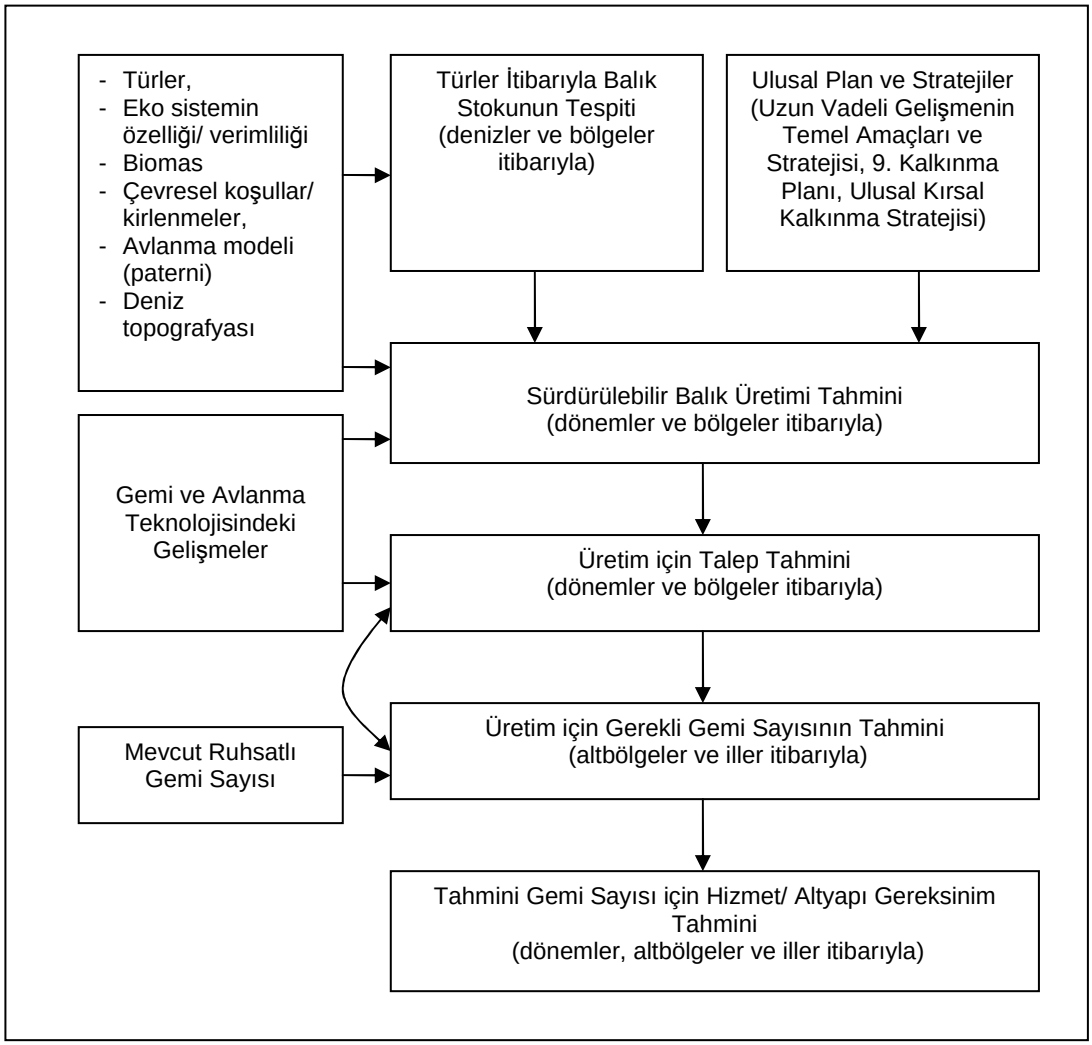
Avcılık yolu ile elde edilen üretim miktarını ve değişmeleri tek bir faktörle açıklamak mümkün değildir. Üretimi etkileyen faktörlerden biyolojik stok, koruma ve kullanma dengesinin gözetilerek sürdürülebilir avcılık ve coğrafik şartlar öncelikli etken olarak görülmekle beraber av gücü (balıkçılıkta istihdam, gemi sayısı ve motor gücü, deniz ekosisteminin özelliği ve verimliliği, balıkçılık kıyı yapısı sayısı, kapasitesi ve lokasyonu vb.) göz ardı edilemeyecek etkenler arasında değerlendirilmektedir.

Su ürünleri üretim tahmini için ideal süreç Şekil D-8'de verilmiştir. İdeal süreçte tanımlanan ilk aşama olan stok tespiti türsel dağılım, avlanma baskısı, çevresel koşullara (kirlenmeler vb.), ekolojik sistemin özelliğine ve verimliliğine (biomas, su sıcaklığı, kıyı ve deniz topografyası vb.), denizlere ulaşan akarsu rejimleri ve taşıdıkları sediment gibi bir çok faktöre bağlıdır. Bu faktörler ile stok arasındaki ilişki türünü (pozitif veya negatif) tespit etmek mümkün olmakla birlikte çarpan büyüklüğünü tespit etmek oldukça güçtür. Avlanma alanlarında stok tespiti ve sürdürülebilir su ürünleri üretimi konularında tüm denizlerimizi kapsayan güncel bir çalışma mevcut değildir. Ülkemizde bu konuda yapılan tek çalışma 1991-1993 yılları arasında Japon Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) tarafından Akdeniz, Ege ve Marmara denizleri için yapılmıştır ve tüm türleri kapsamamaktadır. Söz konusu çalışma güncel olmadığından ve su ürünleri üretimimizin yaklaşık yüzde 70'inin gerçekleştiği Karadeniz'i kapsamamasından dolayı bu çalışma sonuçları kullanılmamıştır.

Balık stokunun tespit edilememesinden dolayı sürdürülebilir balık üretimi tahmini için su ürünleri üretimi ile nüfus, GSYİH, av gücü (tayfa sayısı ve motor gücü), balıkçılık kıyı yapısı sayısı gibi faktörler arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Bu faktörlerden nüfus ve GSYİH'daki değişikliklerle su ürünleri üretimi arasında bir ilişki olmadığı tespit edilmiştir. Tayfa sayısındaki değişikliklerle su ürünleri arasında güçlü bir bağlantı olmadığı tespit edilmiş, ancak motor gücü ile su ürünleri üretimi arasında güçlü sayılabilecek bir ilişki tespit edilmiştir. Fakat bu, motor gücünün artırılmasının bir sınırı olan su ürünleri

üretimini kesinlikle artıracağı şeklinde yorumlanmamalıdır. Sınırlarına ulaşmış su ürünleri üretimi için motor gücünün artırılması sürdürülebilir üretim sağlamayacaktır.

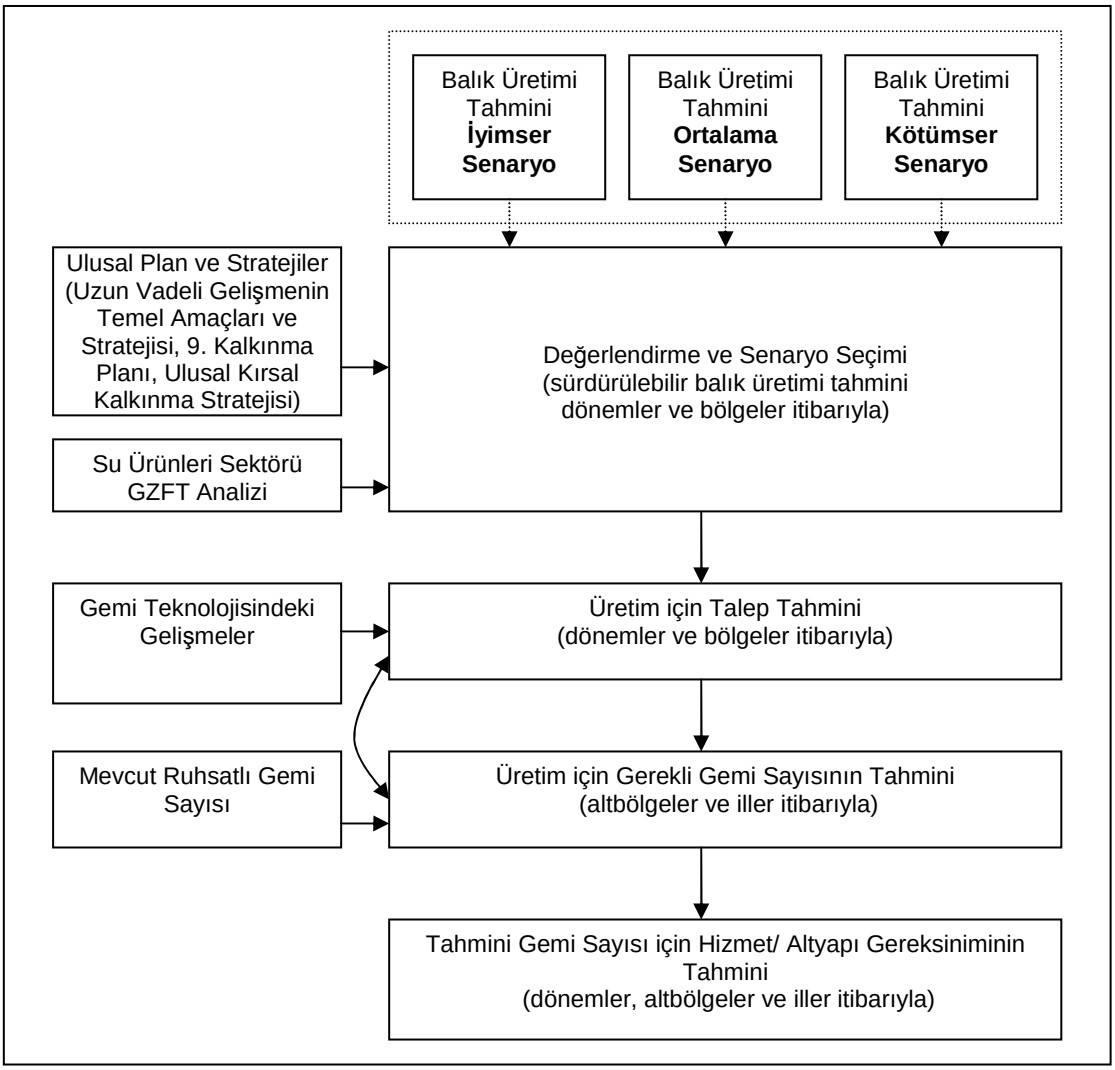
Şekil D-8 Su Ürünleri Üretim Tahmini için İdeal Süreç



Balıkçılık kıyı yapısı sayılarındaki değişiklik ile su ürünleri üretimleri arasındaki ilişki incelenmiştir. Kıyı Yapıları Envanteri (DLH), Ülkemiz Balıkçı Barınakları (KKGM) yayınları ve saha çalışması sonuçlarının incelenmesi ile 275 adet balıkçı barınağının (toplam balıkçılık kıyı yapısının yüzde 60'ı) inşaatı tamamlanma tarihleri tespit edilmiştir. Balıkçılık kıyı yapısı ve su ürünleri üretimleri arasında bir ilişki olduğu söylenebilir. Ancak, bu ilişki balıkçılık kıyı yapısı sayısı arttığında buna bağlı olarak su ürünleri üretiminin de kesinlikle artacağı şeklinde yorumlanmamalıdır. Su ürünleri üretimine etki eden bir faktör olarak değerlendirilmelidir. Son dönemde balıkçılık kıyı yapısı sayısı artmasına karşın su ürünleri üretiminin bir önceki döneme göre azalmış olması bunu doğrulamaktadır.

Balık stokunun tespit edilememesinden ve yukarıda belirtilen faktörlerle su ürünleri üretimi arasında güçlü bir ilişki tespit edilememesinden dolayı sürdürülebilir balık üretimi, ulusal plan ve stratejiler ile yurt içi ve yurtdışı (özellikle bölgemizde) balıkçılık sektörünün ve üretime etki eden faktörlerin mevcut durumu, muhtemel eğilimler ve gelişmeler ışığında makul gerçekleşebilir senaryolar yardımıyla tespit edilmiştir. Talep tahmin yöntemi Şekil D-9'da verilmiştir.

Şekil D-9 Talep Tahmin Yöntemi



Senaryoların temel çerçevesini ve bu kapsamda hesaplanan üretim tahminlerinden önce ulusal plan ve stratejiler kapsamında ülkesel ölçekte hedef yılda beklenen sosyo-ekonomik, mekansal ve çevresel gelişmelerin özetlenmesi faydalı olacaktır.

Uzun Vadeli Gelişmenin Temel Amaçları ve Stratejisi'nde (2001-2023) 2023 yılı itibarıyla toplumun eğitim ve sağlık düzeyinin yükseltilmesi, gelir dağılımının düzeltilmesi, bilim ve

teknoloji yeteneğinin güçlendirilmesi, yeni teknolojilerin geliştirilmesi, altyapı hizmetlerinde etkinliğin artırılması ve çevrenin korunması sağlanarak ekonomik ve sosyal yapıda dönüşümün gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. İhracata dönük, teknoloji yoğun, katma değeri yüksek, uluslararası standartlara uygun ve yerel kaynakları harekete geçiren bir üretim yapısı hedeflenmektedir (DPT, 2000).

2001-2023 döneminde yıllık ortalama yüzde 7 dolayında büyüme hızı sağlanması hedeflenmekte, 2023 yılında tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinin toplam katma değer içindeki paylarının sırasıyla 5, 30 ve 65 olması beklenmektedir. İstihdamın yapısındaki temel değişimin tarım ve hizmet sektörlerinde gerçekleşmesi ve dönem sonunda tarımın payının yüzde 10'lara gerilemesi öngörülmektedir (DPT, 2000).

Uzun dönemde nüfus artış hızının yavaşlayarak, ortalama yıllık yüzde 1,1'e ve 2020 yılından sonra yüzde 1'in altına düşeceği tahmin edilmektedir (DPT, 2000). Bu öngörüler çerçevesinde nüfusun 2030 yılında 87 milyon civarında olması beklenmektedir.

9. Kalkınma Planı'nda (2007-2013) ise Rekabet Gücünün Artırılması stratejik amacı Tarımsal Yapının Etkinleştirilmesi önceliği altında kıyı balıkçılığına dayalı avcılık üretimi ile iç su balıkçılığında kaynak yönetiminin doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımına odaklı olarak yapılması gerektiği, yetiştiricilik faaliyetlerinde ise çevre açısından sürdürülebilirlik sorunlarının bulunduğu tespiti doğrultusunda balıkçılık politikalarında, AB Müktesebatına paralel şekilde, stok tespit çalışmalarının yapılarak avcılık üretiminde kaynak kullanım dengesinin oluşturulması, son dönemde sağlanan destekler ve artan talebe paralel olarak hızla gelişen yetiştiricilik faaliyetlerinde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması ile idari yapının bu amaçlara uygun olarak düzenlenmesi esas alınacaktır denilmektedir (DPT, 2006a).

Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi'nde ise su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliğinde üretim kaynaklarının sürdürülebilir kullanımına yönelik tedbirler alınacak ve bu yöndeki faaliyetler desteklenecektir ifadesi yer almaktadır (DPT, 2006b).

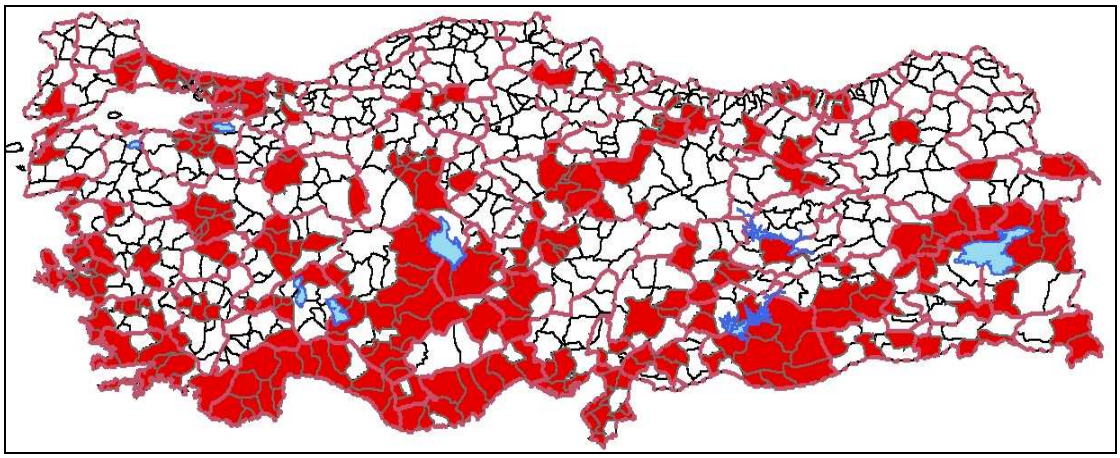
Hedef yılı 2010 olan Tarım Stratejisi'nde ise su ürünleri üretiminin artırılması amacıyla, iç su ve deniz balıkçılığının geliştirilmesi, avcılığın kontrolü ve desteklenmesi, işletmelerin kurulması ve modernizasyonu, su ürünleri işleme tesislerinin iyileştirilmesine yönelik desteklemeler yapılacaktır denilmektedir (YPK, 2004).

Ülkemizde su ürünleri ile ilgili üst ölçek bir plan bulunmamakta sadece yukarıda belirtilen planlarda su ürünleri politikasına yönelik ifadeler yer almaktadır.

9. Kalkınma Planı'nda bölgeler ve kır-kent arası gelişmişlik farklılıklarını azaltmak,

ekonomik yatırımların ve istihdamın dolayısı ile nüfusun ülke genelinde dengeli dağılımının gerçekleştirilmesi amacıyla çeşitli stratejik amaç ve öncelikler tespit edilmiştir. Bölgesel Gelişmenin Sağlanması Stratejik Amacı çerçevesinde başta az gelişmiş bölgelerde olmak üzere, büyüme ve çevrelerine hizmet verme potansiyeli yüksek cazibe merkezleri belirlenerek; öncelikle bu merkezlerin ulaşılabilirliği iyileştirilecek, fiziki ve sosyal altyapısı güçlendirilecektir ifadesi yer almaktadır. Diğer yandan Türkiye'de nüfus hareketleri (iç göç) nüfusun Karadeniz Bölgesi hariç kıyı bölgelerine doğru hareket halinde olduğunu göstermektedir (Şekil D-10). Bu, kıyılarımızın korunması, deniz kirliliğinin önlenmesi ve istihdam yaratılması bakımından önemlidir.

Şekil D-10 Kırsal ve Kentsel Nüfusun Arttığı İlçeler



Yukarıda temel çerçevesi verilen su ürünleri sektörü politikaları temel girdi olmak üzere üretime etki eden çeşitli faktörler üzerinde farklı kabuller yapılarak ve geçmiş dönem su ürünleri üretim eğilimleri de dikkate alınarak senaryolar geliştirilmiştir. Yukarıda 3 döneme ayrılarak incelenen su ürünleri avcılık üretiminin son dönemindeki (1997-2008) veriler ve eğilim dikkate alınmıştır. Bu kapsamda senaryo başlangıç yıl üretimi ve artış hızı senaryo kabulleri çerçevesinde atanmıştır.

Su ürünleri yetiştiricilik üretimleri için ise 1999-2008 yılları arasındaki veriler ve eğilim dikkate alınmıştır. Su ürünleri yetiştiriciliği yem olarak avcılık üretiminden elde edilen balık unu kullanmasından dolayı avcılık üretim miktarı ile pozitif bir ilişki içindedir. Senaryolarda belirtilen varsayımlar bu kapsamda değerlendirilerek yetiştiricilik üretimleri tahmin edilmiştir.

Su ürünleri avcılık üretimi tahmini su ürünleri üretim bölgeleri için yapılmış ayrıca su ürünleri yetiştiricilik (deniz) tahmini yapılmıştır. Bu değerlerin toplamı ile Türkiye su ürünleri üretim tahmini elde edilmiştir.

İyimser Senaryo

Bu senaryo Türkiye'den ve diğer komşu ülkelerden kaynaklı kirlenmelerin engellendiği, balıkçıların bilinçli avcılık yaptığı, balıkçı üniversite işbirliği çerçevesinde balıkçıların üniversitelerin su ürünleri bölümü ile birlikte çalıştıkları, kaçak avcılığın önlenmesi bakımından bir sistemin kurulduğu ve etkin biçimde işletildiği varsayımlarına dayanmaktadır.

Bu kapsamda, iyimser senaryo avcılık başlangıç verisi olarak, üretimin en düşük olduğu yüzde 25'lik dilim dışarıda bırakılarak hesaplanan 1997-2008 yılları ortalaması alınmıştır.

Yukarıda belirtilen varsayımlar çerçevesinde üretimin kısa erimde mevcut eğilimle devam edeceği orta ve uzun erimde ise gelişmelerin üretim miktarını sürdürülebilir olması bakımından etkileyeceği kabul edilmektedir. Su ürünleri avcılık üretiminin artış eğiliminde olduğu bölgelerde su ürünleri üretiminin kısa erimde mevcut üretim artış hızı ile arttığı, orta erimde ise bu hızın yarıya düştüğü, uzun erimde ise yıllık üretim miktarının sabitlendiği bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Su ürünleri avcılık üretiminin azalma eğiliminde olduğu bölgelerde ise su ürünleri üretiminin kısa erimde mevcut (negatif) üretim artış hızı ile azaldığı, orta erimde üretimin sabit kalacağı, uzun erimde ise mevcut eğilimin aksine artmaya başlayacağı bir üretim yapısı öngörülmektedir. İyimser senaryoya göre bölgeler itibarıyla su ürünleri avcılık üretimi tahmini Şekil D-11'de verilmiştir.

Tablo D-11 Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla İyimser Senaryo Büyüme Oranları

Bölgeler	Kısa	Orta	Uzun
Doğu Karadeniz	1,90	0,95	0,00
Batı Karadeniz	2,19	1,10	0,00
Marmara	-2,87	0,00	1,44
Ege	-1,16	0,00	0,58
Akdeniz	-0,24	0,00	0,12
İçsular	-1,65	0,00	0,83

Yetiştiricilik üretimi başlangıç verisi olarak tüm senaryolarda 2008 yılı verisi alınmıştır. Su ürünleri yetiştiricilik üretiminin kısa ve orta erimde mevcut üretim artış hızı ile arttığı, uzun erimde üretim miktarının sabitlendiği (artış hızının sıfır olduğu) bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Ortalama Senaryo

Ortalama senaryo, mevcut çevresel kirlenmelerin kısmen engellendiği, avcılık konusunda balıkçıların kısmen bilgilendirildiği kaçak avcılığın kısmen engellendiği varsayımlarına dayanmaktadır.

Bu kapsamda, ortalama senaryo başlangıç verisi olarak 1997-2008 yılları ortalaması alınmıştır.

Yukarıda belirtilen varsayımlar çerçevesinde üretimin kısa erimde mevcut eğilimle devam edeceği, gelişmelerin ancak orta ve uzun erimde üretim miktarını sürdürülebilir hale getireceği kabul edilmektedir.

Su ürünleri avcılık üretiminin artış eğiliminde olduğu bölgelerde su ürünleri üretiminin kısa erimde mevcut üretim artış hızı ile arttığı, orta ve uzun erimde ise artış hızının sıfır olacağı bir üretim yapısı öngörülmektedir. Benzer şekilde, su ürünleri avcılık üretiminin azalma eğiliminde olduğu bölgelerde su ürünleri üretiminin kısa erimde mevcut azalma hızı ile azaldığı, orta ve uzun erimde ise artış hızının sıfır olacağı bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Tablo D-12 Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla Ortalama Senaryo Büyüme Oranları

Bölgeler	Kısa	Orta	Uzun
Doğu Karadeniz	1,90	0,00	0,00
Batı Karadeniz	2,19	0,00	0,00
Marmara	-2,87	0,00	0,00
Ege	-1,16	0,00	0,00
Akdeniz	-0,24	0,00	0,00
İçsular	-1,65	0,00	0,00

Ortalama senaryoya göre bölgeler itibarıyla su ürünleri avcılık üretimi tahmini Şekil D-12'de verilmiştir.

Su ürünleri yetiştiricilik üretiminin kısa erimde mevcut üretim artış hızı ile arttığı, orta erimde mevcut artış hızının yarıya düştüğü, uzun erimde ise yıllık üretim miktarının sabitlendiği bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Kötümser Senaryo

Kötümser senaryo, mevcut çevresel kirlenmelerin, denetimsiz ve bilinçsiz avcılığın arttığı varsayımlarına dayanmaktadır.

Bu kapsamda, kötümser senaryo başlangıç verisi olarak, üretimin en yüksek olduğu yüzde 25'lik dilim dışarıda bırakılarak hesaplanan 1997-2008 yılları ortalaması alınmıştır. Su ürünleri avcılık üretiminin artış eğiliminde olduğu bölgelerde su ürünleri üretiminin kısa erimde mevcut üretim artış hızıyla arttığı, orta erimde artış hızının sıfır olduğu, uzun erimde ise üretimin azalmaya başladığı bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Su ürünleri avcılık üretiminin azalma eğiliminde olduğu bölgelerde ise su ürünleri üretiminin kısa ve orta erimde mevcut azalma hızı ile azaldığı, uzun erimde ise artış üretimin sabitlendiği (artış hızının sıfır olduğu) bir üretim yapısı öngörülmektedir.

Tablo D-13 Bölgeler ve Dönemler İtibarıyla Kötümser Senaryo Büyüme Oranları

Bölgeler	Kısa	Orta	Uzun
Doğu Karadeniz	1,90	0,00	-0,95
Batı Karadeniz	2,19	0,00	-1,10
Marmara	-2,87	-2,87	0,00
Ege	-1,16	-1,16	0,00
Akdeniz	-0,24	-0,24	0,00
İçsular	-1,65	-1,65	0,00

Kötümser senaryoya göre bölgeler itibarıyla su ürünleri avcılık üretimi tahmini Şekil D-13'de verilmiştir.

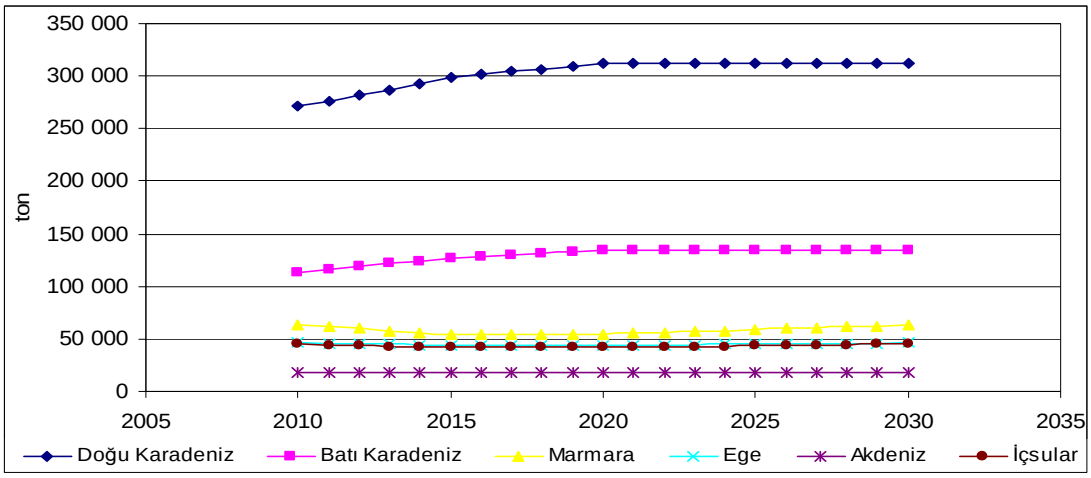
Su ürünleri yetiştiricilik üretiminin kısa erimde mevcut üretim artış hızının yarıya düşerek arttığı, orta ve uzun erimde üretim miktarının değişmediği (artış hızının sıfır olduğu) bir üretim yapısı öngörülmektedir. Senaryolar itibarıyla su ürünleri yetiştiricilik üretimi Şekil D-15'de verilmektedir.

D.4 BALIKÇILIK SEKTÖRÜNE İLİŞKİN MEKANA VE ZAMANA DAYALI ÖNGÖRÜLER

D.4.1 Avcılık Üretimi

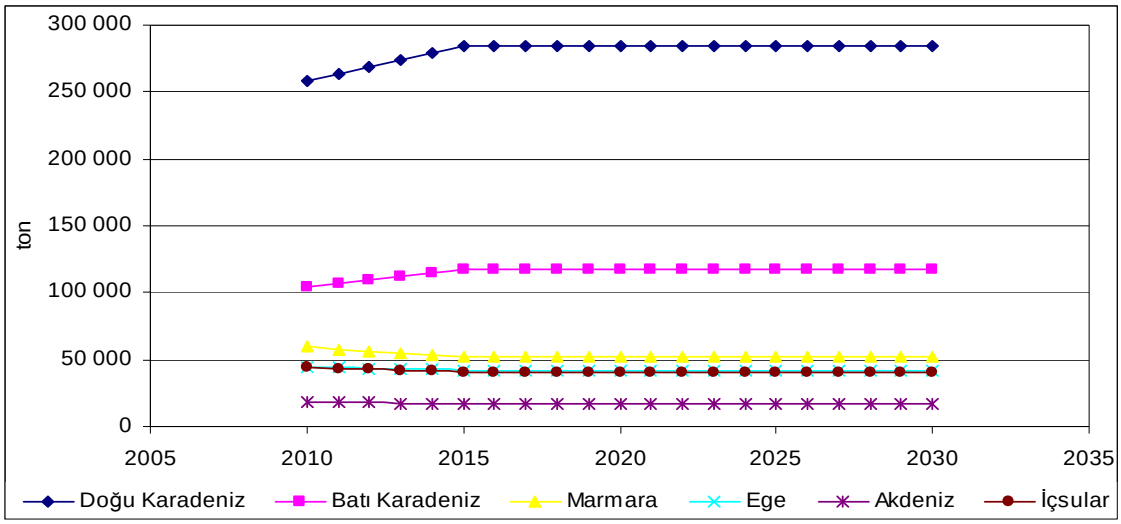
Avcılık için elde edilen 2030 yılı üretim değerleri 620 263 ton ile 467 477 ton arasında değişmektedir. İyimser senaryoya göre, 2015, 2020 ve 2030 yılları için hesaplanan avcılık üretim değerleri sırasıyla 583 758 ton, 605 421 ton, 620 263 ton olmaktadır (Şekil D-14). Bölgelerde elde edilecek üretimler Şekil D-11'de verilmektedir.

Şekil D-11 Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (İyimser Senaryo)



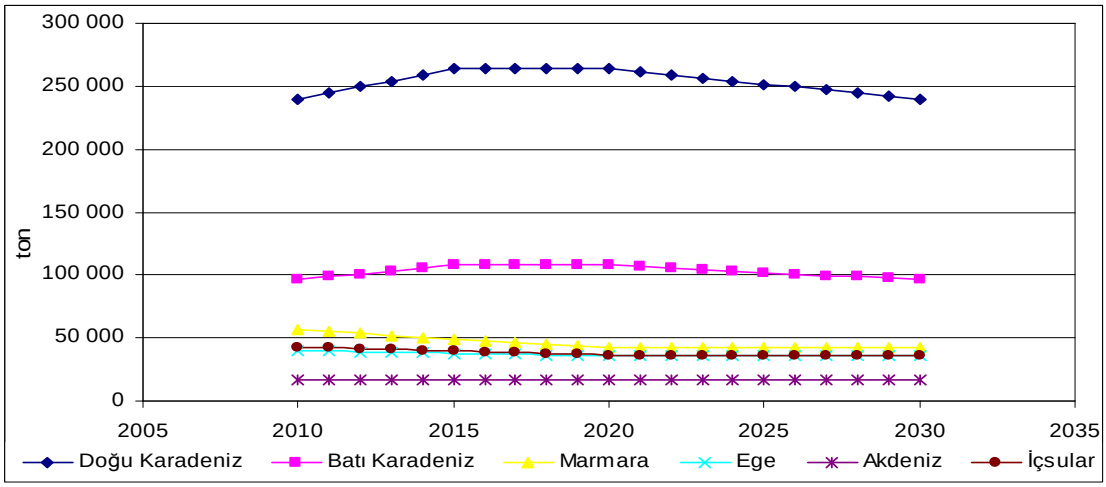
Ortalama senaryoya göre, 2015 yılı için hesaplanan avcılık üretimi 583 758 ton olmakta orta ve uzun vadede bu değer sabit kalmaktadır (Şekil D-14). Bölgelerde elde edilecek üretimler Şekil D-12'de verilmektedir.

Şekil D-12 Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (Ortalama Senaryo)

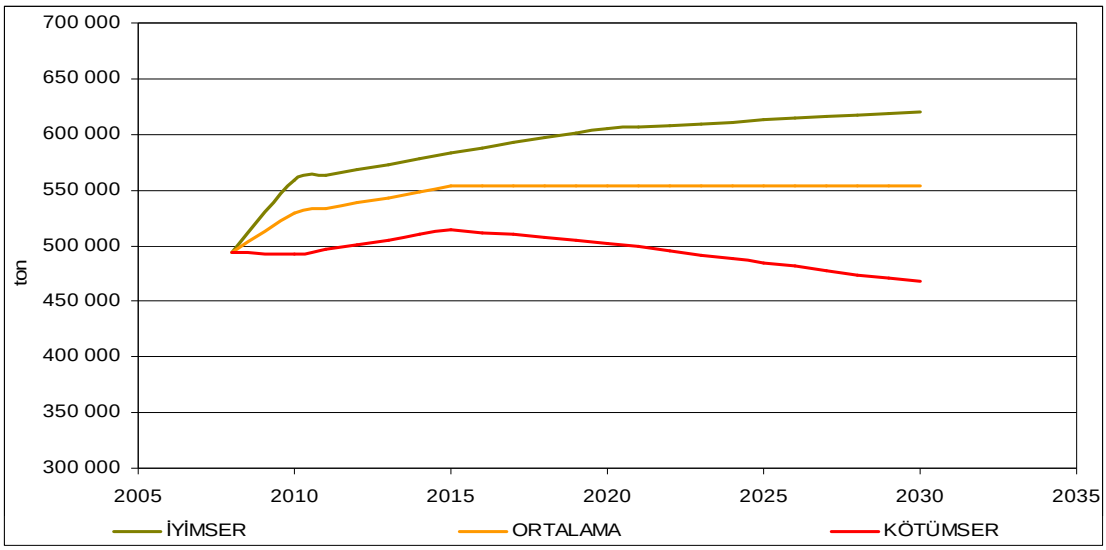


Kötümser senaryoya göre, 2015, 2020 ve 2030 yılları için hesaplanan avcılık üretim değerleri sırasıyla 514 576 ton, 502 544 ton, 467 477 ton olmaktadır (Şekil D-14). Bölgelerde elde edilecek üretimler Şekil D-13'de verilmektedir.

Şekil D-13 Bölgeler İtibarıyla Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahmini (Kötümser Senaryo)



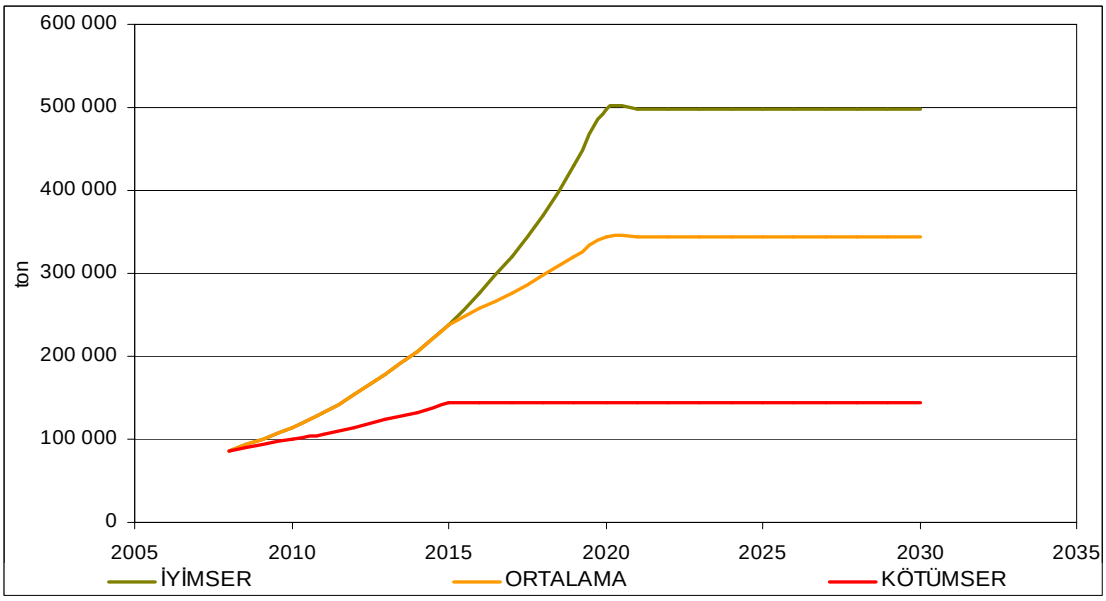
Şekil D-14 Türkiye Su Ürünleri Avcılık Üretimi Tahminleri



D.4.2 Yetiştiricilik Üretimi

Yetiştiricilik için elde edilen 2030 yılı üretim değerleri 497 316 ton ile 143 040 ton arasında değişmektedir (Şekil D-15). TÜGEM'in hedefi ise 2030 yılında su ürünleri yetiştiricilik üretimlerinin artırılarak devam ettirilmesi ve denizlerimizde elde edilen su ürünleri üretim değerine erişmek ve hatta geçmektir. Tarımın bir kolu olan su ürünleri yetiştiriciliği, kırsal kesime istihdam olanağı yarattığı için kırsal bir endüstri olarak da kabul edilmektedir.

Şekil D-15 Su Ürünleri Deniz Yetiştiricilik Üretimi Tahmini



D.4.3 Değerlendirme

Dünya Gıda ve Tarım Teşkilatı (FAO) tarafından 2007 yılında izlenen stok grupları üzerinde yapılan değerlendirmeye göre; dünyadaki su ürünleri stoklarının %27'sinin neredeyse bitme noktasına geldiği görülmektedir. Dünya genelinde aşırı avlanma nedeniyle gelecekte dünya su ürünleri avcılık üretiminin azalacağını veya önemli ölçüde artmayacağını açık olarak göstermektedir.

Su ürünleri yetiştiriciliğinin ise gelecekte artması beklenmektedir. Ancak yetiştiricilikte avcılık üretim miktarına bağımlıdır. Çevre kirliliği ve çevreye olan olumsuz etkilerin ortadan kaldırılması için organik su ürünleri yetiştiriciliği teşvik edilmeye başlanmıştır.

Su ürünleri yetiştiricilerinin de balıkçılık kıyı yapılarından yararlanması gerekmektedir. Su ürünleri yetiştiricilerinin tesislerine en yakın konumda bulunan balıkçılık kıyı yapısını veya hangi balıkçılık kıyı yapısını kullanması konusunda yerel tarım il müdürlüğü karar vermeli, su ürünü yetiştiriciliği yapan ile balıkçılık kıyı yapısını işletenlere yazılı olarak bildirmelidir. Balık yemi, ilaç ve kafes malzemesi gibi yetiştiricilerin kullandığı malzeme ve ekipman nakliyesi ve yetiştirilen ürünün karaya çıkarılması konusunda balıkçılık kıyı yapısını işletenler ile su ürünleri yetiştiricilerinin koordineli çalışması sektörde üretim maliyetlerini azaltacak, karlılık oranı yükselecektir. Yeniden yazılması ve yayınlanması gündemde olan "Balıkçı Barınakları Yönetmeliği"nde su ürünleri yetiştiriciliği konusuna yer verilmeli, yetiştiricilerin tesislerden ne şekilde yararlanacağı açıkça belirtilmelidir.

Bütün bunlar bir arada değerlendirildiğinde dünya denizlerinde ve tatlı sularda avcılık ile gerçekleştirilen su ürünleri üretimlerinin "sürdürülebilirliği" için ciddi önlemlerin alınması ve uygulanması gerekmektedir.

Senaryolar çerçevesinde elde edilen değerler bir çerçeve çizmekte alt ve üst sınırları belirlemektedir. Avcılık üretimi bakımından senaryolarla elde edilen değerler birbirine yakındır. Plan kararlarının oluşturulması için bir senaryonun seçilmesi gerekmektedir. Senaryonun seçiminde mevcut üretim değerleri, ulusal plan ve stratejiler (Uzun Vadeli Gelişmenin Temel Amaçları ve Stratejisi, 9. Kalkınma Planı, Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi), su ürünleri sektörü GZFT analizi, senaryolar çerçevesinde elde edilen değerler ve senaryoların temel çerçevesini çizen varsayımların gerçekleşme olasılığı göz önünde bulundurulmuştur. Bu çerçevede Türkiye'den ve diğer komşu ülkelerden kaynaklı kirlenmelerin engellendiği, balıkçıların bilinçli avcılık yaptığı, balıkçı üniversite işbirliği çerçevesinde balıkçıların üniversitelerin su ürünleri bölümü ile birlikte çalıştıkları, kaçak avcılığın önlenmesi bakımından bir sistemin kurulduğu ve etkin biçimde işletildiği varsayımlarına dayanan iyimser senaryo seçilmiştir (Tablo D-14).

Tablo D-14 Bölgeler İtibarıyla Tahmin Edilen Su Ürünleri Avcılık Üretimi (ton)

Bölgeler	2010 yılı üretimi	2015 yılı üretimi	2020 yılı üretimi	2030 yılı üretimi
Doğu Karadeniz	271 303	298 341	312 854	312 854
Batı Karadeniz	113 872	127 049	134 199	134 199
Marmara	63 127	54 688	54 688	63 127
Ege	46 279	43 671	43 671	46 279
Akdeniz	18 696	18 473	18 473	18 696
İçsular	45 108	41 536	41 536	45 108
TOPLAM	558 385	583 758	605 421	620 263

Yetiştiricilik üretimi için de iyimser senaryo kabul edilmiştir. İyimser senaryoya göre elde edilen değerler Tablo D-15'de verilmiştir.

Tablo D-15 Dönemlere Göre Yetiştiricilik Üretimi Tahmini (ton)

Yıllar	Üretim
2010	114 804
2015	238 943
2020	497 316
2030	497 316

D.5 BALIKÇILIK FAALİYETLERİ TALEP TAHMİNİ

İyimser senaryo kapsamında elde edilen balıkçılık üretim miktarı veya faaliyetleri için gerekli balıkçılık kıyı yapıları (barınma ve çekek yeri, balıkçı limanı ve büyük balıkçı limanı) için gemi başına üretimler kullanılmıştır. Diğer yandan, 2000 yılında balıkçı gemileri sayılarına ve boylarına TKİB sınırlama getirmiştir. Bu nedenle öncelikle mevcut gemiler ile öngörülen üretimlerin gerçekleştirilebilme durumu incelenmiştir. Tablo D-16'dan da görülebileceği gibi mevcut balıkçı gemileri ile öngörülen üretimler gemi başına üretim değerlerinin 36,14 tona çıkması ile gerçekleştirilebilecektir.

Tablo D-16 Dönemler İtibarıyla Türkiye Avcılık Üretimi Öngörüleri ve Gemi Başına Üretim

Yıllar	Toplam avcılık üretimi (ton)	Gemi sayısı	Gemi başına üretim (ton)
2010	558 385	17 161	32,54
2015	583 758	17 161	34,02
2020	605 421	17 161	35,28
2030	620 263	17 161	36,14

Bu değer Türkiye ortalamalarının altındadır. Türkiye balıkçı gemisi başına üretimi en fazla 1982 yılında 73,1 ton, en az ise 1968 yılında 18,9 ton olarak gerçekleşmiştir. 1967-2008 döneminde gemi başına ortalama üretim 40,5 ton olarak gerçekleşmiştir. Dolayısı ile Türkiye geneli için öngörülen üretimler mevcut gemi filosu ile gerçekleştirilebilecektir. TKİB tarafından 2000 yılında balıkçı gemileri sayılarının sabitlenmesi yönünde alınan karar balıkçılık sektörünün sürdürülebilir biçimde gelişmesi bakımından önemli ve yerinde bir karar olarak değerlendirilmektedir. İlerleyen dönemlerde teknolojik gelişmeler gibi nedenlerle gemilerin yenilenmesi gerektiği fakat balıkçılığın yapılabilir bir iş ve balıkçılık üretiminin sürdürülebilir olması bakımından balıkçı gemisi sayısının sabit kalması öngörülmektedir.

Balıkçılık kıyı ve kırsal alanlar için bir istihdam kaynağı olarak düşünülse de su ürünleri avcılık üretiminde mevcut duruma göre ciddi bir artış beklenmediğinden balıkçılığın ekonomik olarak yapılabilmesi için gemi sayısının sabit kalmasının daha faydalı olacağı öngörülmektedir. Bu nedenle bölgesel ve il düzeyinde bir analiz yanıltıcı olacağı için mevcut kıyı yapıları kullanım oranları/ trafikleri göz önünde bulundurularak daha alt ölçekte analizler ile kıyı yapılarının yatırım gereksinimi ve yeni balıkçılık kıyı yapısı ihtiyaçları belirlenmiştir. Bu kapsamda yetiştiricilik tesislerinin yerleri ve kapasiteleri de göz önünde bulundurulmuştur.

D.6 ÜLKESEL VE BÖLGESEL BAZDA YENİ YATIRIMLARIN PLANLANMASI

Balıkçılık kıyı yapılarının mevcut durumunun tespit edilmesi amacıyla yapılan saha çalışmaları sırasında mevcut tesislerde ihtiyaç duyulan onarım, tarama, altyapı ve üstyapı tesislerinin kıyı yapısı bazında tespiti yapılmıştır.

Balıkçılık kıyı yapılarında ihtiyaç duyulan onarım, tarama ve ilave yapı ihtiyacı, kıyı yapısının fiziksel durumuna ve doluluk oranına göre değerlendirilmiştir. Balıkçılık kıyı yapılarında tespit edilen onarım ve ilave yapıya ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları, sınırları içerisinde olduğu Ulaştırma Bakanlığı bölge müdürlüklerine göre tablolar halinde verilmiştir.

Yapılan sınıflandırmaya göre mevcut balıkçılık kıyı yapıları sahip oldukları altyapı ve üstyapı özellikleri dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Bu bölümde ayrıca tüm balıkçılık kıyı yapıları için yeni sınıflandırma değerlendirmeleri (barınma ve çekek yeri, balıkçı limanı, büyük balıkçı limanı) yapılmıştır.

Atıl kapasitesi olan balıkçılık kıyı yapıları; balıkçılık kıyı yapısının doluluk oranının %50'nin altında olması, konumu (uğrak yeri, sığınma yeri, vb.), civarında balıkçılık kıyı yapısı olup olmadığı, yanındaki yapıların mesafesi ve yoğunlukları gibi kriterler göz önüne alınarak belirlenmiştir. Doluluk oranları rıhtımlı kapasite üzerinden hesaplanmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmaların yöntemi Bölüm D.6.2'de detaylı biçimde açıklanmaktadır.

Yoğun olarak kullanıldığı tespit edilen balıkçılık kıyı yapıları için ise ilave rıhtım, tevsiat ve/veya yeni balıkçılık kıyı yapısı için önerilerde bulunulmuştur. İlave rıhtım, tevsiat ve/veya yeni balıkçılık kıyı yapısı ihtiyacı belirlenirken doluluk oranları toplam kapasite (rıhtımlı ve rıhtımsız) üzerinden hesaplanmıştır.

Tüm sektörlerin katılımıyla 11.03.2010 tarihinde düzenlenen çalıştayda tüm tarafların görüşleri alınmıştır. Çalışma, görüşler ışığında gözden geçirilmiş, balıkçılık kıyı yapısı veya il bazında ifade edilen görüşler, üst ölçekten diğer kıyı yapıları, diğer iller ile ilişkilendirilerek değerlendirilmiştir.

Yukarıda belirtilen ilave rıhtım, tevsiat ve/veya yeni balıkçılık kıyı yapısı projeleri, tanımlanan bölgeler itibarıyla kısa, orta ve uzun vadede önceliklendirilmiştir. Önceliklendirme ülkesel bazda da hazırlanmıştır. Önceliklendirme yapılırken, her bir yapı için tekil doluluk oranı, komşu yapılar ile birlikte doluluk oranı, yapıyı kullanan balıkçı gemisi trafik hacmi, yapının iyileştirilmeye/genişletmeye elverişliliği ve yapının niteliği/kullanış amacı etkili olmaktadır.

Örneğin, bir yapı tekil olarak çok yoğun gözükse bile, komşu yapılardaki kapasitenin bu yoğunluğu karşılaması söz konusu olabilmektedir. Bir yapının yoğunluk oranının yüksek olması önceliklendirmedeki sırasını yükseltmektedir. Bu inceleme yapılırken komşu barınaklar arasındaki deniz ve karayolu mesafeleri de irdelenmiştir.

Aynı şekilde çok sayıda balıkçının kullandığı bir barınak için belirlenen ihtiyaç öncelik sırası, daha az balıkçıya hizmet eden bir yapıdan yukarıda olacaktır. Bu incelemede yapının uğrak yerde olması ve sığınma amaçlı kullanılma durumu da dikkate alınmıştır.

İlave rıhtım, tevsiat veya yeni kıyı yapısı ihtiyacının önceliklendirilmesindeki bir diğer önemli husus ise, yapının mevcut halinin topografik, deniz seyiri, rüzgar-dalga koşulları ve konumu açısından ele alınmasıdır.

Önceliklendirmede ayrıca yapının barınma amaçlı mı, yoksa ürün boşaltma amaçlı mı kullanıldığı ve hinterland bağlantı durumu da değerlendirilmiştir.

D.6.1 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Günümüz İhtiyaçlarına Göre Yeterliliğinin ve Geliştirilme Olanaklarının Değerlendirilmesi

Bu bölümde onarım, tarama, altyapı ve üst yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları ulaştırma bölge müdürlüklerine göre ayrı ayrı tablo halinde verilmiştir. Hasarlı yapıların tespiti yapılırken her bir balıkçılık kıyı yapısı tekil olarak incelenmiştir.

D.6.1.1 Balıkçılık Kıyı Yapılarında Onarım İhtiyacının Değerlendirilmesi

Balıkçılık kıyı yapılarında hasarlar ya da eksik yapılar genel olarak; dalga aşması, dalgakıran kesitlerinde hasarlar, tali mendireğin olmaması ya da mendireklerin kısa yapılması gibi sorunlardan oluşmaktadır.

Ulaştırma Bölge Müdürlükleri yetki alanlarının belirlediği bölgelere göre onarım ihtiyacı değerlendirildiğinde;

Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde yer alan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 55 adet olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu kıyı yapıları Tablo D-17'de verilmektedir.

Tablo D-17 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Hopa Kemalpaşa	Balıkçı Barınağı	Artvin	Barınağın doğu tarafında bulunan derenin barınağı etkilemeyecek şekilde derive edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, dalga aşma probleminin incelenmesi gerekmektedir.
2	Hopa Limanköy	Çekek Yeri	Artvin	Ana mendireğin ikmal edilmesi gerekmektedir.
3	Hopa Esenkıyı	Çekek Yeri	Artvin	Ana mendireğin onarılması ve ikmal edilmesi gerekmektedir.
4	Hopa Sugören	Çekek Yeri	Artvin	Tali mendirek inşa edilmesi gerekmektedir.
5	Hopa Çamlıköy	Çekek Yeri	Artvin	Tali mendirek inşa edilmesi gerekmektedir.
6	Fındıklı Kıyıcık	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
7	Fındıklı Aksu	Çekek Yeri	Rize	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
8	Ardeşen Yeniyol	Çekek Yeri	Rize	Çekek yeri içerisine kum girmemesi için mahmuzun ikmal edilmesi gerekmektedir.
9*	Ardeşen Işıklı	Çekek Yeri	Rize	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
10	Ardeşen Işıklı Taşbaşı	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin ikmal edilmesi, çekek yerinin düzenlenmesi ve kum tutucu mahmuz yapılması gerekmektedir.
11	Ardeşen	Balıkçı Barınağı	Rize	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
12**	Pazar Kirazlık	Balıkçı Barınağı	Rize	Ana ve tali mendireğin onarılması ve Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
13**	Pazar Soğuksu	Balıkçı Barınağı	Rize	Ana mendireğin kotunun yükseltilerek uzatılması gerekmektedir.
14	Pazar İkiztepe	Balıkçı Barınağı	Rize	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
15**	Pazar Balıkçılar	Barınma Yeri	Rize	Ana mendireğin onarılması, tali mendireğin uzatılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
16	Çayeli Taşhane	Barınma Yeri	Rize	Tali mendireğin uzatılması gerekmektedir.
17*	Çayeli	Balıkçı Barınağı	Rize	Ana mendireğin onarılıp ikmal edilmesi gerekmektedir.
18	Çayeli Hamuda	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin kotunun yükseltilmesi gerekmektedir.
19	Gündoğdu Söğütlü	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin ikmal edilmesi gerekmektedir.
20*	Gündoğdu Balıkçılar	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin onarılarak uzatılması ve tali mendireğin inşa edilmesi gerekmektedir.
21	Gündoğdu Bozukkale	Barınma Yeri	Rize	Çekek yeri içerisine dalgaların girmemesi için önleyici tedbir alınması gerekmektedir.
22*	Rize Gülbahar Mah.	Barınma Yeri	Rize	Ana mendireğin onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
23	Rize Fenerboğaz Mah.	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin onarılarak ikmal edilmesi gerekmektedir.
24	Derepazarı Eriklimanı	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin ikmal edilmesi gerekmektedir.
25	Derepazarı Yanıktaş	Çekek Yeri	Rize	Tali mendirek inşa edilmesi gerekmektedir.
26	Derepazarı Sandıktaş	Çekek Yeri	Rize	Tali mendirek inşa edilmesi gerekmektedir.
27	İyidere Yalıköy	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin ikmal edilmesi ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
28*	İyidere Sarayköy Su Ürün. Yük.Okulu Önü	Çekek Yeri	Rize	Ana mendireğin ikmal edilmesi ve tali mendireğin onarılması gerekmektedir.
29**	Of Eskipazar	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin hasarlı olan kısmının onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
30	Sürmene Balıklı	Barınma Yeri	Trabzon	Ana mendireğin kotunun yükseltilmesi gerekmektedir.

Tablo D-17 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları (Devamı)

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
31	Sürmene Soğuksu	Çekek Yeri	Trabzon	Ana ve tali mendireğin uzatılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
32**	Araklı	Balıkçı Barınağı	Trabzon	Ana ve tali mendireğin onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
33*	Araklı Kalecik	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin uzatılması ve tali mendirek yapılması gerekmektedir.
34	Araklı Yalıboyu Köyü	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin ikmal edilmesi gerekmektedir.
35**	Akçaabat Söğütlü	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin uzatılması ve tali mendirek yapılması gerekmektedir.
36	Akçaabat	Balıkçı Barınağı	Trabzon	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
37**	Akçaabat Darıca	Çekek Yeri	Trabzon	Çekek yerinin düzenlenmesi, tali mendireğin uzatılması gerekmektedir.
38	Akçaabat Salacık	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin onarılarak ikmal edilmesi gerekmektedir.
39	Akçaabat Akçakale	Çekek Yeri	Trabzon	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
40	Akçaabat Mersin Köyü	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin uzatılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
41	Yoroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
42**	Çarşıbaşı Keremköyü	Çekek Yeri	Trabzon	Ana mendireğin uzatılması ve tali mendireğin inşa edilmesi gerekmektedir.
43	Çarşıbaşı	Balıkçı Barınağı	Trabzon	Ana mendireğin uç tarafındaki hasarlı kısmın onarılması gerekmektedir.
44*	Beşikdüzü	Balıkçı Barınağı	Trabzon	Ana mendireğin kronman ilave edilerek onarılması gerekmektedir.
45*	Eynesil Boztepe Mah.	Barınma Yeri	Giresun	Ana ve tali mendireklerin onarılması çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
46*	Eynesil	Çekek Yeri	Giresun	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
47**	Görele	Balıkçı Barınağı	Giresun	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
48	Espiye Gülburnu	Çekek Yeri	Giresun	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
49*	Keşap Tepeköy	Çekek Yeri	Giresun	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
50	Keşap	Çekek Yeri	Giresun	Ana mendireğin ikmal edilmesi, çekek yerinin düzenlenmesi ve tali mendirek yapılması gerekmektedir.
51**	Giresun Aksu	Çekek Yeri	Giresun	Mendireklerin uzatılması gerekmektedir.
52**	Bulancak Yalıköy	Çekek Yeri	Giresun	Mendireklerin uzatılması gerekmektedir.
53*	Bulancak Küçüklü	Çekek Yeri	Giresun	Ana mendireğin onarılarak uzatılması ve çekek yerinin düzeltilmesi gerekmektedir.
54**	Bulancak	Balıkçı Barınağı	Giresun	Ana mendireğin hasarlı kısmının onarılması gerekmektedir.
55*	Piraziz	Barınma Yeri	Giresun	Ana mendireğin onarılarak uzatılması, tali mendireğin uzatılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

** 2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar*

*** 2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar*

<u>2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar</u>

Ardeşen Işıklı, Gündoğdu Balıkçılar, İyidere Sarayköy Su Ürünleri Yüksek Okulu Önü,

Araklı Kalecik, Eynesil, Keşap Tepeköy, Bulancak Küçüklü çekek yerleri; Rize Gülbahar Mahallesi, Eynesil Boztepe Mahallesi, Piraziz barınma yerleri ile Beşikdüzü ve Çayeli balıkçı barınaklarında tespit edilen ihtiyaçlar 2010 Yılı Yatırım Programı'nda yer alarak tamamlanmıştır.

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında Pazar Kirazlık ve Araklı balıkçılık barınaklarında ve Eynesil Boztepe Mahallesi Çekek Yerinde ana ve tali dalgakıran onarımı; Pazar Soğuksu Balıkçı Barınağı, Of Eskipazar, Akçaabat Söğütlü, Akçaabat Darıca, Çarşıbaşı Keremköyü ve Giresun Aksu çekek yerlerinde çekek yeri onarımı; Bulancak Yalıköy Çekek Yeri ve Bulancak Balıkçı Barınağı'nda rıhtım ilavesi ve onarımı; Pazar Balıkçılar Barınma Yeri'nde ana mendirek onarımı ve rıhtım ilavesi; Görele Balıkçı Barınağı'nda ise rıhtım yapılması imalatları tamamlanmıştır.

Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 12 adet olduğu tespit edilmiştir. Bahsedilen kıyı yapıları Tablo D-18'de verilmektedir.

Tablo D-18 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Gülyalı	Balıkçı Barınağı	Ordu	Mendireklere kronman betonunun yapılması gerekmektedir.
2	Ordu	Çekek Yeri	Ordu	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
3	Perşembe Gacalı	Çekek Yeri	Ordu	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gereklidir.
4	Kışlaönü	Balıkçı Barınağı	Ordu	Ana mendireğe kronman betonun yapılması gerekmektedir.
5	Yalıköy	Balıkçı Barınağı	Ordu	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
6	Fatsa Bolaman	Balıkçı Barınağı	Ordu	Kum tutucu mahmuz yapılması ve mendireklere kronman betonunun yapılması gerekmektedir.
7	Gerze	Balıkçı Barınağı	Sinop	Liman içi çalkantısının önlenmesi için düzenleme yapılması gerekmektedir.
8	Sinop Merkez	Balıkçı Barınağı	Sinop	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
9	Ayancık Aliköy	Çekek Yeri	Sinop	Ana mendireğin onarılıp uzatılması gerekmektedir.
10*	Ayancık Denizciler Mah.	Çekek Yeri	Sinop	Mendireklerin uzatılması gerekmektedir.
11	Türkeli	Balıkçı Barınağı	Sinop	Kumlanma probleminin çözülmesi, çekek yerinin beton kaplanması gerekmektedir.
12	Türkeli Güllüsu	Çekek Yeri	Sinop	Mendireklerin uzatılması gerekmektedir.

** 2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda yapılan yapılar*

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar

Ayancık Denizciler Mahallesi Çekek Yeri'ndeki mendireğin onarılıp uzatılması işi 2010 yılı yatırım programında yer alarak tamamlanmıştır.

Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırları dahilinde onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 10 adet olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-19'da verilmektedir.

Tablo D-19 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1*	Abana	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
2***	Doğanyurt	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
3	Cide İlyasbey	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	Liman içi çalkantısının önlenmesi için önlem alınması gerekmektedir.
4	Kurucaşile	Balıkçı Barınağı	Bartın	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
5	Tekkeönü	Balıkçı Barınağı	Bartın	Ana mendirek hasarlı olduğundan onarılması gerekmektedir.
6	Tarlaağzı	Balıkçı Barınağı	Bartın	Ana mendirek kurb bölgesindeki hasarın onarılması gerekmektedir.
7	Kozlu	Balıkçı Barınağı	Zonguldak	Liman içinin dolmaması ve liman içine batı yönünden gelen dalgaların önlenmesi için dere ağzındaki mahmuzun uzatılması gerekmektedir.
8	Ereğli (Bozhane)	Balıkçı Barınağı	Zonguldak	Mevcut rıhtımın onarılması gerekmektedir.
9	Akçakoca	Balıkçı Barınağı	Düzce	Liman içi çalkantısının önlenmesi için model çalışmaları yapılarak önlem alınması gerekmektedir.
10	Karasu Yenimahalle	Barınma Yeri	Sakarya	Dere ağzında kumlanma sorununu önlemek amacıyla mahmuz yapılması gerekmektedir.

* *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar*

*** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve inşaatı devam eden yapılar*

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar

Abana Balıkçı Barınağı ana mendirek onarımı 2010 Yılı Yatırım Programı'nda yer alarak tamamlanmıştır.

Doğanyurt Balıkçı Barınağı ana mendirek uzatımı işi devam etmektedir.

İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan

balıkçılık kıyı yapısının 40 adet olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-20'de verilmektedir.

Tablo D-20 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Kefken Adası	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
2	Kefken	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Rıhtım ve mendireğin uzatılması/ yükseltilmesi ve onarılması gereklidir.
3	Bağırganlı	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Karayel rüzgarlarına karşı tali mendirek inşa edilmelidir.
4	Eskihisar	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Tali mendireğin onarılması gerekmektedir.
5	Tavşancıl	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Ana mendirek kesit eksiklerinin tamamlanması ve çekek yerinin onarılması gerekmektedir.
6	Karamürsel Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	Yıldız, karayel ve poyraz rüzgarlarına karşı tali mendirek inşa edilmelidir.
7***	Ağva	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Kazıklı rıhtımın onarılması, mendireklerin uzatılması gerekmektedir.
8	Beykoz	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
9	Kireçburnu	Barınma Yeri	İstanbul	Mendireklerin onarılması gereklidir.
10***	Rumeli Feneri	Balıkçı Barınağı	İstanbul	İlave rıhtım yapılması, saha betonu ve çekek yeri onarımının yapılması gerekmektedir.
11	Karaburun	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Kumlama probleminin çözülmesi gerekmektedir. Mendireklerin ve rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
12	Sarıyer Yeniköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
13	Harem	Çekek Yeri	İstanbul	Mendireklerin ve rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
14	Salacak	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Çökme olduğu için rıhtımın onarılması gerekmektedir.
15	Bostancı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin iç kısmındaki dolgunun saha kaplamasının yapılması gerekmektedir.
16	Küçükyalı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
17	Kartal	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin ve çekek yerinin onarılması gerekmektedir.
18	Tuzla	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin ve rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
19*	Kumburgaz (Güzelce)	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Rıhtımın ve geri sahanın onarılması gerekmektedir.
20*	Silivri	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Mendireklerin onarılması ve tali mendireğin iç kısmındaki rıhtım inşaatının tamamlanması gerekmektedir.
21	Selimpaşa	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Mendireklerin onarılması gerekmektedir.
22	Mimarsinan	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
23	Ambarlı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendirekte istinat duvarının onarımı, çekek yeri onarımı gerekmektedir.
24	Yeşilköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
25	Bakırköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Rıhtımın, iskelenin ve çekek yerinin onarılması gerekmektedir.
26	Kumkapı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Mendireklerin, rıhtımın ve iskelenin onarılması gerekmektedir.

Tablo D-20 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları (Devamı)

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
27	Ahırkapı (Çatladıkapı)	Barınma Yeri	İstanbul	Rıhtımın, iskelenin ve mendireklerin onarılması gerekmektedir. Çekek yeri düzenlenmelidir.
28	Sivriada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
29	Kınalıada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
30	Heybeliada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Ana mendireğin, iskelenin, rıhtımın ve çekek yerinin onarılması gerekmektedir.
31	Büyükada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	Onarım gereklidir.
32**	Kıyıköy	Balıkçı Barınağı	Kırklareli	Ana mendireğin onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir. Tali mendirek üzerindeki mahmuzun uzatılması gerekmektedir.
33**	Şarköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	Çekek yerinin düzenlenmesi ve tali mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
34	Hoşköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	Ana mendireğin, rıhtımın ve fener kulesinin onarılması gerekmektedir. Kıyı erozyonunun önlenmesi için tedbir alınmalıdır.
35	Kumbağ	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	Rıhtımın onarılması ve lodos rüzgarlarına karşı barınak girişini koruyacak mendirek yapılması gerekmektedir.
36	Barbaros	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
37	Tekirdağ Merkez	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	Ana mendireğin, rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
38	Marmara Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	İlave mendirek yapılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
39	Sultaniçe	Balıkçı Barınağı	Edirne	Geri sahada istinat duvarının yükseltilmesi ve yağmur suyu kanalı yapılması gerekmektedir.
40	Yayla Köyü	Balıkçı Barınağı	Edirne	Geri sahada istinat duvarı ve yağmur suyu kanalı yapılması gerekmektedir. Kıyı erozyonunun ve liman çevresinde kokuya neden olan yosun birikiminin önlenmesi için tedbir alınması gerekmektedir. Basen içi çalkantı sorunu tevsi proje ile çözülmelidir.

* *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar*

** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar*

*** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve inşaatı devam eden yapılar*

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar

Kumburgaz (Güzelce) ve Silivri balıkçı barınakları için tespit edilen ihtiyaçlar 2010 Yılı Yatırım Programı'nda yer alarak tamamlanmıştır.

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında, Kıyıköy Balıkçı Barınağı'nda mevcut mahmuzların uzatılması ve Şarköy Balıkçı Barınağı'nda 100 m rıhtım arkası dolgusu yapılması imalatları tamamlanmıştır.

Ağva Balıkçı Barınağı'nda mevcut rıhtımın onarılması işi ile Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı ana mendirek takviyesi ve rıhtım ilavesi işleri devam etmektedir.

Edirne Keşan Yayla Köyü Balıkçı Barınağı sahil tahkimatının onarılması işi için imar planı ve zemin etüd çalışmaları devam etmektedir.

Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 39 adet olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-21'de verilmektedir.

Tablo D-21 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Çınarcık	Balıkçı Barınağı	Yalova	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
2***	Esenköy	Balıkçı Barınağı	Yalova	Kum tutucu mahmuz yapılması gerekmektedir.
3	Fıstıklı	Balıkçı Barınağı	Yalova	Mendireklerin ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
4**	Narlı Köyü	Barınma Yeri	Bursa	Ana mendireğin uzatılması, tali mendireğin inşa edilmesi ve iskelenin onarılması gerekmektedir.
5	Gemlik Kurşunlu	Balıkçı Barınağı	Bursa	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
6	Güzelyalı	Balıkçı Barınağı	Bursa	Mendirek boyunun uzatılması gereklidir.
7	Zeytinbağ	Balıkçı Barınağı	Bursa	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
8	Bayramdere Yeniköy	Balıkçı Barınağı	Bursa	Mendireklerin, çekek yerinin ve liman sahasının onarılması gereklidir.
9*	Karacabey Kurşunlu	Balıkçı Barınağı	Bursa	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
10*	Yenice Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	Ana mendirek kesit eksiklerinin tamamlanması, uzatılması ve kotunun yükseltilmesi gerekmektedir.
11*	Dut Liman Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
12	Tatlısu	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
13*	Çakıl	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
14*	Kestanelik	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
15*	Şahinburgaz (Çayağzı)	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
16*	Turanlar	Barınma Yeri	Balıkesir	Ana mendireğin uzatılması gerekmektedir.
17	İlhanlar Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
18**	Ocaklar Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	İskele ve mendireğin onarılması gerekmektedir.
19	Erdek	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Çekek yeri ihtiyacı bulunmaktadır.
20*	Asmalı Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin onarılarak uzatılması gerekmektedir.

Tablo D-21 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları (Devamı)

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
21	Marmara Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Ana mendireğin, çekek yerinin, rıhtımın onarılması gerekmektedir.
22**	Altınoluk	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	Mendireklerin onarımının devam ettirilmesi, rıhtımın onarılması gerekmektedir.
23	Altınova	Barınma Yeri	Balıkesir	Çekek yerinin kum adası tarafının düzenlenmesi ve rıhtım yapılması gerekmektedir.
24**	Karabiga	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
25	Aksaz	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Mendireklerin onarılması gereklidir.
26*	Değirmencik Köyü	Barınma Yeri	Çanakkale	Ana mendireğin onarılması gerekmektedir.
27**	Kemer	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Ana mendireğin uzatılması, tali mendireğin onarılması ve çekek yerinin yapılması gerekmektedir.
28	Lapseki	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Geri sahanın betonlanması gerekmektedir.
29	Güneyli	Barınma Yeri	Çanakkale	Mevcut ana mendireğin rıhtım haline dönüştürülerek yeni bir mendirek yapılması, çekek yerinin ve geri sahanın düzenlenmesi gerekmektedir.
30	Seddülbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Çekek yerinin düzenlenmesi ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
31	Kilitbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Ana mendireğin ve rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
32	Eceabat (Eski)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Ana mendirekte dalga aşması mevcuttur. Dalga aşmasının önlenmesi için ana mendireğin düzenlenmesi gerekmektedir.
33**	Eceabat (Yeni)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Ana mendireğin onarılması, tali mendireğin uzatılması, çekek yeri ve rıhtımın yapılması gerekmektedir.
34	Bozcaada	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Ana ve tali mendireğin, rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
35	Dalyan	Barınma Yeri	Çanakkale	Ana mendireğin onarılarak uzatılması, tali mendireğin yapılması ve diğer proje eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
36**	Gülpınar	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Barınağın sık dolmasını engellemek için mahmuz yapılması ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
37*	Sivrice	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Mendireklerin onarılması gerekmektedir.
38*	Koyunevi	Barınma Yeri	Çanakkale	Ana mendireğin onarılarak uzatılması ve tali mendirek yapılması gerekmektedir.
39	Küçükkuyu	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.

* *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar*

** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar*

*** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve inşaatı devam eden yapılar*

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar

Karacabey Kurşunlu, Çakıl, Kestanelik, Şahinburgaz (Çayağzı), Asmalı Köyü, Sivrice balıkçı barınakları ve Yenice Köyü, Dut Liman Köyü, Turanlar, Değirmencik Köyü, Koyunevi barınma yerlerinin tespit edilen ihtiyaçları 2010 yılı yatırım programında yer

alarak tamamlanmıştır.

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında Narlı Köyü Barınma Yeri ana mendirek onarımı ve sahil tahkimatı, Ocaklar Köyü Barınma Yeri iskele onarımı, Altınoluk Barınma Yeri ana ve tali mendirek onarımı, Karabiga Balıkçı Barınağı mendirek onarımı, Kemer Balıkçı Barınağı tali mendireğin onarılması, ana mendireğin uzatılması, kıyı tahkimatı, Eceabat (Yeni) Balıkçı Barınağı ana ve tali mendirek onarımı ile çekek yeri ikmali ve Gülpınar Balıkçı Barınağı mahmuz yapılması imalatları tamamlanmıştır.

Esenköy Balıkçı Barınağı kum tutucu mahmuz yapılması işi devam etmektedir.

Bozcaada Balıkçı Barınağı için; DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce ana mendirek uzatılması, yeni bir tali mendirek ve rıhtım yapılarak liman içi çalkantısının engellenmesi ve ilave edilen kısmın yat yanaşma yeri olarak kullanılması planlanmaktadır. Bu süreçte proje ihalesi Bölge Müdürlüğü'nce yapılarak sonuçlandırılmıştır. 2011 yılı içerisinde ihale kapsamında çalışmalar devam etmektedir.

İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 36 adet olduğu tespit edilmiştir. Bölge müdürlüğü sınırlarında onarım ya da ilave yapıya ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-22'de verilmektedir.

Tablo D-22 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1**	Dikili	Balıkçı Barınağı	İzmir	Rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
2**	Çandarlı	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendirek kesit eksiklerinin tamamlanması, tali mendireğin onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi, saha betonunun onarılması gerekmektedir.
3	Aliağa	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
4*	Yenifoça	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
5	Şemikler	Balıkçı Barınağı	İzmir	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
6*	Karşıyaka	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendireğin onarılarak uzatılması ve tali mendireğin yapılması gerekmektedir.
7	Narlıdere Sahil Evleri	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanarak uzatılması ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
8*	Güzelbahçe 1	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin onarılması gerekmektedir.

Tablo D-22 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapıya İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları (Devamı)

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
9**	Güzelbahçe 2	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
10	Urla (İskele)	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin ve rıhtımın onarılması, kronman duvarı ve geri saha betonu imalatlarının yapılması gerekmektedir.
11	Özbekköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin ve iskelenin onarılması, rıhtımın betonlanması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
12	Balıklıova	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
13	Mordoğan 2	Balıkçı Barınağı	İzmir	Rıhtım yapılması gerekmektedir.
14	Mordoğan 1	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin onarılması gerekmektedir.
15	Ambarseki	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
16*	Saipköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
17	Ilıca-Yıldızburnu	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
18	Dalyanköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
19	Çiftlikköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
20	Alaçatı	Balıkçı Barınağı	İzmir	Çekek yerinin düzenlenmesi ve saha kaplama eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
21	Sığacık	Balıkçı Barınağı	İzmir	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
22	Özdere	Balıkçı Barınağı	İzmir	Tali mendirek ve rıhtımların onarılması ve saha kaplama eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
23	Yeni Liman	Balıkçı Barınağı	İzmir	Ana mendirekte inşaatına başlanan rıhtımın tamamlanması gerekmektedir.
24	Güzelçamlı	Barınma Yeri	Aydın	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
25	Kıyıkışlacık	Rıhtımları	Muğla	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.
26	Güllük	Barınma Yeri	Muğla	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması, mendireğin uzatılması, rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
27	Torba	Barınma Yeri	Muğla	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
28	Gündoğan	Balıkçı Barınağı	Muğla	Çekek yerinin düzenlenmesi ve mendireğin taşlarının tanzim edilmesi gerekmektedir.
29	Turgutreis	Balıkçı Barınağı	Muğla	Mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir. Çekek yeri ihtiyacı vardır.
30	Akyarlar	Balıkçı Barınağı	Muğla	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.
31	Akyaka	Balıkçı Barınağı	Muğla	Ana mendireğin, iskelenin ve rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
32	Karaköy (Gerince)	Barınma Yeri	Muğla	Mendireklerin onarılması ve çekek yeri yapılması gereklidir.
33	Palamutbükü	Balıkçı Barınağı	Muğla	Ana mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması, rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

Tablo D-22 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları (Devamı)

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
34	Hayıtbükü	Barınma Yeri	Muğla	Mendireğin kesit eksiklerinin tamamlanması, çekek yerinin düzenlenmesi ve geri saha beton kaplamalarının yapılması gerekmektedir.
35**	Datça	Balıkçı Barınağı	Muğla	Ana mendireğin onarılarak uzatılması gereklidir.
36	Bozburun	Balıkçı Barınağı	Muğla	Rıhtımın onarılması gerekmektedir.

** 2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar*

*** 2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar*

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda tamamlanan yapılar

Yenifoça, Karşıyaka, Güzelbahçe 1 ve Saipköy balıkçı barınakları için tespit edilen ihtiyaçlar 2010 Yılı Yatırım Programı'nda yer alarak tamamlanmıştır.

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar

2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında; Dikili Balıkçı Barınağı'nda 59 metre ilave rıhtım yapılması, kronman betonu onarımı, saha kaplama düzenlenmesi; Çandarlı Balıkçı Barınağı'nda ana mendirek onarılması; Güzelbahçe 2 Balıkçı Barınağı'nda ana mendirek onarılması, tali mendirek onarılması, rıhtım yapılması; Datça Balıkçı Barınağı'nda ana mendirek onarılarak saha betonu yapılması Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 2010 yılında gerçekleştirilmiştir.

Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 3 adet olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu balıkçılık kıyı yapıları Tablo D.23'de verilmektedir.

Tablo D-23 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Kaş	Barınma Yeri	Antalya	Tali mendireğin onarılması gerekmektedir.
2	Eğirdir	Balıkçı Barınağı	Isparta	Kerevit avcılığının başlaması durumunda çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
3	Sarıidris	Balıkçı Barınağı	Isparta	Kerevit avcılığının başlaması durumunda mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.

Eğirdir Gölü'nde bulunan iki balıkçı barınağında Kerevit avcılığı için yasağın kalkmasından önce bu yatırımın gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında onarım ya da ilave yapı ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 7 adet olduğu tespit edilmiştir. Bahsi geçen balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-24'de verilmektedir.

Tablo D-24 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Onarım ya da İlave Yapı İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Açıklama
1	Aydıncık	Balıkçı Barınağı	Mersin	Ana mendireğin, rıhtımın ve iskelenin onarılması gerekmektedir.
2	Yeşilovacık (Hacı İshaklı)	Balıkçı Barınağı	Mersin	Tali mendireğin ve rıhtımın onarılması gerekmektedir.
3	Taşucu	Balıkçı Barınağı	Mersin	Tali mendireğin, rıhtımın ve çekek yerinin onarılması gerekmektedir.
4*	Karaduvar	Balıkçı Barınağı	Mersin	Ana mendireğin kronman duvarının tamamlanması, rıhtımın onarılması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
5***	Karataş	Balıkçı Barınağı	Adana	Mendireklerin kesit eksiklerinin tamamlanması, rıhtımın betonlanması ve çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
6**	Yumurtalık	Balıkçı Barınağı	Adana	Ana ve tali mendireğin ve rıhtımın onarılması, çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.
7	İskenderun	Balıkçı Barınağı	Hatay	Çekek yerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

*** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda kısmen yapılan yapılar*

*** *2010 Yılı Yatırım Programı kapsamında yer alan ve inşaatı devam eden yapılar*

Taşucu Balıkçı Barınağı, (Mersin) DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü yatırım programının turizm sektöründe 'Taşucu Feribot ve Yat Yanaşma Yeri' adı altında yer almış olup, 2010 yılında tamamlanmıştır.

Karaduvar Balıkçı Barınağı'nda rıhtım ilavesi ve onarılması işi 2010 yılı yatırım programı çerçevesinde tamamlanmıştır.

Adana Karataş Balıkçı Barınağı rıhtım ve iskele ilavesi Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılmakta olup, 2011 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.

Adana Yumurtalık Balıkçı Barınağı ana ve tali mendirek onarılması işi 2010 yılı yatırım programında yer almış olup, inşaatı tamamlanmıştır.

Tanımlanan sınıflandırmaya göre balıkçılık kıyı yapılarında bulunması gereken altyapı

ve üstyapı eksiklerinin tamamlanması gerekmektedir.

Gelecek yıllarda, kıyı yapılarında taş tanzimi, onarım ihtiyacı, saha betonlarının elden geçirilmesi ve tarama ihtiyacı oluşabilecektir. Bu tür ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde, yıllar içerisinde idame yatırımların devam etmesi kaçınılmazdır. Ayrıca, kıyı yapısındaki küçük ölçekli hasarlara zamanında müdahale edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde hasarlar büyüyebilecek ve onarım için daha yüksek harcamalar yapılması gerekebilecektir.

D.6.1.2 Tarama İhtiyacının Değerlendirilmesi

Yapılan saha çalışmaları sonucunda,

- Balıkçılık kıyı yapılarının kumsal alanda yapılması,
- Ana ve tali mendireğin yeterli deniz derinliğine kadar uzatılmamış olması,
- İhtiyaç olmasına rağmen kum tutucu mahmuz yapılamaması,
- Ana ve tali dalgakıran boylarının kısa olması,
- Liman baseni içine çökelti taşıyan dere, çay, yağmur suyu deşarj hattı gibi unsurların olması,

gibi nedenlerle liman basenlerinde kumlanma olduğu gözlenmiştir. Tarama yapılmasından önce liman baseninin ya da giriş ağzının dolmasına neden olan problemler mümkün olduğu kadar azaltılmalıdır.

Balıkçılık kıyı yapılarında tespit edilen tarama ihtiyacının mevcut durumu yansıttığı, denizde ve kıyılarda sürekli malzeme taşınımı ve hareketi olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle belirli periyotlarda tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları tespit edilerek tarama yapılmalıdır. Ulaştırma bölge müdürlüklerine göre düzenlenen tarama ihtiyacı bulunan balıkçılık kıyı yapıları aşağıda tablolar halinde verilmiştir.

Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-25'de verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 50 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-25 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Hopa Sugören	Çekek Yeri	Artvin
2	Hopa Çamlıköy	Çekek Yeri	Artvin
3	Fındıklı Kıyıcık	Çekek Yeri	Rize
4	Fındıklı Aksu	Çekek Yeri	Rize
5	Fındıklı Yeniköy	Balıkçı Barınağı	Rize
6	Ardeşen Yeniyol	Çekek Yeri	Rize
7	Ardeşen Işıklı Taşbaşı	Çekek Yeri	Rize
8	Ardeşen	Balıkçı Barınağı	Rize
9	Pazar Kirazlık	Balıkçı Barınağı	Rize
10	Çayeli Taşhane	Balıkçı Barınağı	Rize
11	Gündoğdu Söğütlü	Barınma Yeri	Rize
12	Gündoğdu Bozukkale	Barınma Yeri	Rize
13	Rize İslampaşa Mahallesi	Barınma Yeri	Rize
14	Rize Gülbahar Mahallesi	Çekek Yeri	Rize
15	Rize Müftü Mahallesi	Barınma Yeri	Rize
16	Derepazarı Eriklimanı	Çekek Yeri	Rize
17	Derepazarı Tersane Mahallesi	Çekek Yeri	Rize
18*	Derepazarı Sandıktaş	Çekek Yeri	Rize
19	İyidere Sarayköy Su Ürünleri Yüksek Okulu Önü	Çekek Yeri	Rize
20	Of Eskipazar	Çekek Yeri	Trabzon
21	Of	Balıkçı Barınağı	Trabzon
22	Sürmene Merkez	Çekek Yeri	Trabzon
23*	Araklı	Balıkçı Barınağı	Trabzon
24	Arsin	Balıkçı Barınağı	Trabzon
25	Yomra	Balıkçı Barınağı	Trabzon
26	Faroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon
27	Akçaabat Söğütlü	Çekek Yeri	Trabzon
28*	Akçaabat	Balıkçı Barınağı	Trabzon
29*	Yoroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon
30	Çarşıbaşı Keremköy	Çekek Yeri	Trabzon
31	Çarşıbaşı	Balıkçı Barınağı	Trabzon
32	Vakfıkebir Yalıköy	Çekek Yeri	Trabzon
33	Vakfıkebir	Balıkçı Barınağı	Trabzon
34	Beşikdüzü	Balıkçı Barınağı	Trabzon
35	Beşikdüzü Adacık Mah.	Çekek Yeri	Trabzon
36	Eynesil Boztepe Mahallesi	Barınma Yeri	Giresun
37	Eynesil Aralık	Çekek Yeri	Giresun
38	Çavuşlu	Çekek Yeri	Giresun
39*	Görele	Balıkçı Barınağı	Giresun
40	Espiye	Çekek Yeri	Giresun
41	Espiye Gülburnu	Çekek Yeri	Giresun
42	Keşap Tepeköy	Çekek Yeri	Giresun
43	Keşap	Çekek Yeri	Giresun
44	Keşap Karabedir Mahallesi	Çekek Yeri	Giresun
45*	Bulancak Yalıköy	Çekek Yeri	Giresun
46*	Bulancak Küçüklü	Çekek Yeri	Giresun
47	Bulancak Talipli	Çekek Yeri	Giresun
48*	Bulancak İncüvez	Çekek Yeri	Giresun
49*	Bulancak	Balıkçı Barınağı	Giresun
50*	Piraziz	Barınma Yeri	Giresun

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-26'da verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 12 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-26 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Gülyalı	Balıkçı Barınağı	Ordu
2	Kışlaönü	Balıkçı Barınağı	Ordu
3	Mersin Köyü	Balıkçı Barınağı	Ordu
4	Fatsa Yalıköy	Balıkçı Barınağı	Ordu
5	Fatsa Bolaman	Balıkçı Barınağı	Ordu
6	Ünye Limanı	Liman	Ordu
7	Terme Yalı Mahallesi	Balıkçı Barınağı	Samsun
8	Samsun	Balıkçı Barınağı	Samsun
9	Dereköy	Balıkçı Barınağı	Samsun
10	Yakakent	Balıkçı Barınağı	Samsun
11	Sinop Merkez	Balıkçı Barınağı	Sinop
12	Türkeli	Balıkçı Barınağı	Sinop

Dereköy Balıkçı Barınağı'nın ihtiyacı olan tarama işinin ilgili belediye tarafından yapılması için DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nden izin alındığı, Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nce ifade edilmiştir.

Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-27'de verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 16 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-27 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Çatalzeytin (Ginolu)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
2	Abana	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
3	Yakaören (İlişi)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
4	Gemiciler (Evrenye)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
5	İnebolu Limanı	Liman	Kastamonu
6	Özlüce	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
7	Doğanyurt	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
8	Cide İlyasbey	Balıkçı Barınağı	Kastamonu
9	Kurucaşile	Balıkçı Barınağı	Bartın
10	Tekkeönü	Balıkçı Barınağı	Bartın
11	Tarlaağzı	Balıkçı Barınağı	Bartın
12	Hisarönü (Filyos)	Balıkçı Barınağı	Zonguldak
13	Kilimli	Balıkçı Barınağı	Zonguldak
14	Alaplı	Balıkçı Barınağı	Zonguldak
15	Melenağzı	Barınma Yeri	Düzce
16	Karasu Yenimahalle	Barınma Yeri	Sakarya

Abana ve Çatalzeytin (Ginolu) balıkçı barınaklarının ihtiyacı olan tarama işinin ilgili belediye tarafından yapılması için DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nden izin alınmıştır

İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-28'de verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 34 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-28 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Tavşancıl	Balıkçı Barınağı	Kocaeli
2	Karamürsel Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Kocaeli
3	Karamürsel	Balıkçı Barınağı	Kocaeli
4	Ağva	Balıkçı Barınağı	İstanbul
5*	Şile	Balıkçı Barınağı	İstanbul
6	Poyrazköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul
7	Karaburun	Balıkçı Barınağı	İstanbul
8	Sarıyer Yeniköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul
9	Salacak	Balıkçı Barınağı	İstanbul
10	Silivri	Balıkçı Barınağı	İstanbul
11	Selimpaşa	Balıkçı Barınağı	İstanbul
12	Mimar Sinan	Balıkçı Barınağı	İstanbul
13	Ambarlı	Balıkçı Barınağı	İstanbul
14	Yeşilköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul
15	Ahırkapı (Çatladıkapı)	Barınma Yeri	İstanbul
16	Kınalıada	Balıkçı Barınağı	İstanbul
17	Heybeliada	Balıkçı Barınağı	İstanbul
18	Büyükada	Balıkçı Barınağı	İstanbul
19	Menekşe Deresi	Barınma Yeri	İstanbul
20	Fener Ayakapı	Barınma Yeri	İstanbul
21	Eyüp	Çekek Yeri	İstanbul
22	Piripaşa Mah. Haliç Sahili	Barınma Yeri	İstanbul
23	Kabataş	Barınma Yeri	İstanbul
24	Şarköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
25	Mürefte	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
26	Hoşköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
27	Kumbağ	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
28*	Barbaros	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
29	Tekirdağ Merkez	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
30	Marmara Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ
31	Kıyıköy	Balıkçı Barınağı	Kırklareli
32	İğneada	Balıkçı Barınağı	Kırklareli
33	Enez	Balıkçı Barınağı	Edirne
34	Sultaniçe	Balıkçı Barınağı	Edirne
35	Yaylaköyü	Balıkçı Barınağı	Edirne
36	İbrice	Balıkçı Barınağı	Edirne

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-29'da verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 31 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-29 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Yalova Küçüktekne	Balıkçı Barınağı	Yalova
2	Samanlıdere	Balıkçı Barınağı	Yalova
3	Çınarcık	Balıkçı Barınağı	Yalova
4	Esenköy	Balıkçı Barınağı	Yalova
5	Fıstıklı	Balıkçı Barınağı	Yalova
6	Bayramdere (Yeniköy)	Balıkçı Barınağı	Bursa
7	Karacabey Kurşunlu	Balıkçı Barınağı	Bursa
8	Çakıl	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
9	Kestanelik	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
10	Şahinburgaz (Çayağzı)	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
11	İlhanlar Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
12	Erdek	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
13	Asmalı Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
14	Topağaç Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
15	Marmara Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
16	Avşa Yiğitler	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
17	Burhaniye	Balıkçı Barınağı	Balıkesir
18	Aksaz	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
19	Şevketiye	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
20	Lapseki	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
21	Güneyli	Barınma Yeri	Çanakkale
22*	Kaleköy (Gökçeada)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
23	Kabatepe (Arıburnu)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
24	Seddülbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
25	Kilitbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
26	Eceabat (Eski)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
27	Eceabat (Yeni)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
28	Kumkale	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
29	Çanakkale Yeniköy	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
30	Bozcaada	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
31	Dalyan	Barınma Yeri	Çanakkale
32*	Gülpınar	Balıkçı Barınağı	Çanakkale
33	Koyunevi	Barınma Yeri	Çanakkale

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-30'da verilmektedir. Bölge müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 36 adet olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-30 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Çandarlı	Balıkçı Barınağı	İzmir
2	Aliağa	Balıkçı Barınağı	İzmir
3	Yenifoça	Balıkçı Barınağı	İzmir
4	Şemikler	Balıkçı Barınağı	İzmir
5	Karşıyaka	Balıkçı Barınağı	İzmir
6	Güzelbahçe 2	Balıkçı Barınağı	İzmir
7	Urla-İskele	Balıkçı Barınağı	İzmir
8	Çeşmealtı	Barınma Yeri	İzmir
9	Özbekköy	Balıkçı Barınağı	İzmir
10	Mordoğan 2	Balıkçı Barınağı	İzmir
11	Kaynarpınar	Balıkçı Barınağı	İzmir
12	Ambarseki	Balıkçı Barınağı	İzmir
13	Saipköy	Balıkçı Barınağı	İzmir
14	Yeni Liman	Balıkçı Barınağı	İzmir
15	Ilıca - Yıldızburnu	Balıkçı Barınağı	İzmir
16	Çiftlikköy	Balıkçı Barınağı	İzmir
17	Alaçatı	Balıkçı Barınağı	İzmir
18	Özdere	Balıkçı Barınağı	İzmir
19	Kuşadası	Barınma Yeri	Aydın
20	Akköy (Taşburun)	Barınma Yeri	Aydın
21	Akbük	Barınma Yeri	Aydın
22	Davutlar	Barınma Yeri	Aydın
23	Kıyıkışlacık	Rıhtımları	Muğla
24	Güllük	Barınma Yeri	Muğla
25	Torba	Balıkçı Barınağı	Muğla
26	Türkbükü	Barınma Yeri	Muğla
27	Gündoğan	Balıkçı Barınağı	Muğla
28	Yalıkavak	Balıkçı Barınağı	Muğla
29	Turgutreis	Balıkçı Barınağı	Muğla
30	Akyarlar	Balıkçı Barınağı	Muğla
31*	Ören	Barınma Yeri	Muğla
32	Akyaka	Balıkçı Barınağı	Muğla
33	Palamutbükü	Balıkçı Barınağı	Muğla
34	Hayıtbükü	Barınma Yeri	Muğla
35	Datça	Balıkçı Barınağı	Muğla
36	Bozburun	Balıkçı Barınağı	Muğla
37	Köyceğiz	Balıkçı Barınağı	Muğla

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 4 adet olduğu tespit edilmiştir. Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-31'de verilmektedir.

Tablo D-31 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1*	Kalkan	Balıkçı Barınağı	Antalya
2	Kaş	Barınma Yeri	Antalya
3	Finike	Barınma Yeri ve Turizm Yat Limanı	Antalya
4*	Alanya	Balıkçı Barınağı	Antalya
5	Eğirdir	Balıkçı Barınağı	Isparta
6	Sarıidris	Balıkçı Barınağı	Isparta

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

Sarıidris ve Eğirdir balıkçı barınaklarında ihtiyaç olarak belirlenen taramanın Eğirdir Gölü'nde kerevit avcılığının başlaması durumunda yapılması önerilmektedir.

Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısının 9 adet olduğu tespit edilmiştir. Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında taramaya ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-32'de verilmektedir.

Tablo D-32 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırlarında Tarama İhtiyacı Olan Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl
1	Yoğunduvar	Balıkçı Barınağı	Mersin
2	Aydıncık	Balıkçı Barınağı	Mersin
3	Yeşilovacık (Hacı İshaklı)	Balıkçı Barınağı	Mersin
4	Taşucu	Balıkçı Barınağı	Mersin
5	Karaduvar	Balıkçı Barınağı	Mersin
6	Karataş	Balıkçı Barınağı	Adana
7	Yumurtalık	Balıkçı Barınağı	Adana
8	Dörtyol	Balıkçı Barınağı	Hatay
9	İskenderun	Balıkçı Barınağı	Hatay
10*	Çevlik Samandağı	Balıkçı Barınağı	Hatay

* *2010 yılı içerisinde tarama yapılan balıkçılık kıyı yapıları*

Karataş Balıkçı Barınağı'nda Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan "Karataş Balıkçı Barınağı Rıhtım ve İskele İlavesi İnşaatı" kapsamında tarama yapılacaktır.

Yukarıdaki tablolarda bulunan balıkçılık kıyı yapılarında öncelikle tarama ihtiyacını doğuran nedenler tespit edilerek ortadan kaldırılmalı ve program dahilinde tarama yapılmalıdır.

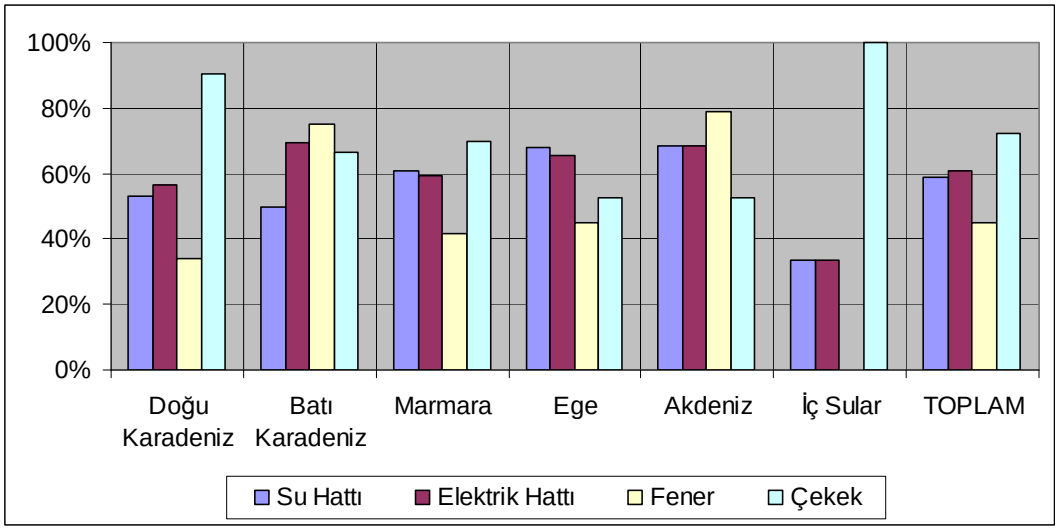
D.6.1.3 Altyapısal Değerlendirme (Elektrik, Su, Fener ve Çekek Yeri)

Bu bölümde mevcut balıkçılık kıyı yapıları, elektrik hattı, su hattı, fener ve çekek yerinin olup olmama durumlarına göre incelenmiştir. Kıyılarımızda bulunan tüm balıkçılık kıyı yapılarının altyapı hizmet durumları bölgelere göre Tablo D-33 ve Şekil D-16'da verilmiştir. Ayrıca, mevcut balıkçılık kıyı yapılarının elektrik, su, fener ve çekek yeri durumları Cilt 2 Ek 5'de tablolar halinde verilmektedir.

Tablo D-33 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Altyapı Durumu

Bölgeler	Su (%)	Elektrik (%)	Fener (%)	Çekek yeri (%)
Doğu Karadeniz	53	56	34	90
Batı Karadeniz	50	69	75	67
Marmara	61	59	42	70
Ege	68	65	45	53
Akdeniz	68	68	79	53
İç Sular	33	33	0	100
Toplam	**59**	**61**	**45**	**72**

Şekil D-16 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Altyapı Durumunun Grafik Gösterimi



Tablo D-33 ve Şekil D-16 incelendiğinde her 100 balıkçılık kıyı yapısının ortalama 59 adedinde su olanağının mevcut olduğu görülmektedir. En yüksek oranlar Ege ve Akdeniz bölgelerindeki yapılarda elde edilmiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 67, Batı

Karadeniz Bölgesi'nde ise 18 adet yapıda su olanağı mevcuttur. Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde sırasıyla 47, 53 ve 13 adet yapıda kullanma suyu bulunmaktadır. İç sulardaki 5 yapıdan 1'inde kullanma suyu olanağı mevcuttur.

Elektrik olanağı bulunan balıkçılık kıyı yapılarının oranı ise Türkiye genelinde %61'dir. Doğu Karadeniz Bölgesi halihazırda en yüksek oranda elektrik olanağı sağlayan bölge olmuştur. Diğer bölgelerdeki elektrik kullanım oranı Türkiye geneline yakın olarak tespit edilmiştir. Bu oranın Doğu Karadeniz Bölgesi'nde %69 olduğu belirlenmiştir.

Saha gözlemleri neticesinde, fenerler en kısıtlı altyapı birimi olarak dikkati çekmiştir. Türkiye genelinde her 100 balıkçılık kıyı yapısından 45'inin feneri bulunmamaktadır. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki 126 yapının 43'ünün feneri bulunmaktadır. Batı Karadeniz'deki 45 yapıdan 27 tanesinde fener bulunmaktadır. Marmara ve Ege bölgelerinde de aynı şekilde her 10 yapıdan 6'sının feneri yoktur. Akdeniz Bölgesi'nde ise yaklaşık her 10 yapıdan 8 tanesinde fener bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nin tümü ile Marmara ve Ege bölgeleri balıkçı barınaklarının yarıdan fazlasında ise fener bulunmamaktadır. Çekek yerlerinde ise durum tamamen farklıdır. Sadece Rize ve Trabzon'daki birer çekek yeri dışında hiçbir çekek yerinde fener bulunmamaktadır. Bu durum, Türkiye genelindeki balıkçılık kıyı yapılarındaki fener yüzdesini aşağı çekmektedir. Marmara Bölgesi'ndeki çekek yerlerinde ise mendirek koruması olmadığı için fener bulunmamaktadır.

Öte yandan saha gözlemleri çekek yeri bulunan yapıların, iç sular dikkate alınmadığı takdirde, en yüksek oranda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde olduğunu göstermiştir. Ege Bölgesi'nde ise her iki yapıdan sadece birinde çekek hizmeti verilmektedir. Türkiye genelinde ise her 10 yapıdan 7'sinde çekek yeri bulunmaktadır.

Ayrıca, saha çalışmaları sırasında balıkçılık kıyı yapısının büyük bir çoğunluğunda tuvalet bulunmadığı gözlenmiştir. Kıyılarımızda bulunan balıkçılık kıyı yapılarında belirlenen altyapı eksiklerinin kısa vadede tamamlanması balıkçıların temel ihtiyaçlarının giderilmesi açısından önemlidir.

D.6.1.4 Üstyapısal Değerlendirme

Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının üstyapı durumu; ağ kurutma yeri, balık satış yeri, işletme binası, akaryakıt pompası, ön soğutma, buz üretim yeri, balıkçı depoları, balıkçı lokalinin olup olmama durumuna göre incelenmiştir.

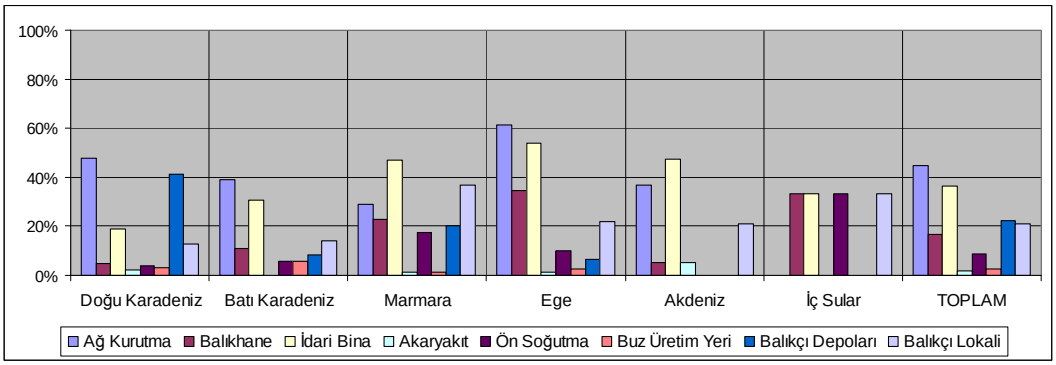
Balıkçılık kıyı yapılarının bölgelere göre üst yapı durumları Tablo D-34 ve Şekil D-17'de

verilmiştir. Ayrıca, mevcut balıkçılık kıyı yapılarının üst yapı durumları Cilt 2 Ek 6'da balıkçılık kıyı yapısı bazında verilmiştir.

Tablo D-34 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Üstyapı Durumu (%)

Bölgeler	Ağ kurutma yeri	Balık satış yeri	İşletme binası	Akaryakıt pompası	Ön soğutma	Buz üretim yeri	Balıkçı depoları	Balıkçı lokali
Doğu Karadeniz	48	5	19	2	4	3	41	13
Batı Karadeniz	39	11	31	0	6	6	8	14
Marmara	29	23	47	1	18	1	20	37
Ege	62	35	54	1	10	3	6	22
Akdeniz	37	5	47	5	0	0	0	21
İç Sular	0	33	33	0	33	0	0	33
Toplam	45	17	36	2	9	3	22	21

Şekil D-17 Bölgeler İtibarıyla Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Üstyapı Durumunun Grafik Gösterimi



Buna göre; ortalama her 100 balıkçılık kıyı yapısının 45 adedinde ağ kurutma sahası mevcuttur. Ege Bölgesi'nde her 10 yapıdan 6'sının ağ kurutma sahası vardır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 60, Batı Karadeniz Bölgesi'nde ise 14 adet yapıda ağ kurutma sahası mevcuttur. Marmara Bölgesi'nde bu oran %30'dan az olmakla beraber, iç sulardaki hiçbir yapıda ağ kurutma sahası mevcut değildir.

Türkiye genelinde ortalama her 100 balıkçılık kıyı yapısının 17 adedinde balık satış yeri bulunmaktadır. Her 3 yapıdan 1'inde balık satış yeri bulunan Ege Bölgesi bu alanda başı çekmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi ise Akdeniz Bölgesi ile birlikte bu sınıflandırmada en son sırada yer almaktadır.

Türkiye genelinde balıkçılık kıyı yapılarının %36'sında işletme binası bulunduğu tespit edilmiştir. Ege Bölgesi'nde bu oran %54'e kadar yükselmektedir.

Akaryakıt pompası bulunan yapılar incelendiğinde ise, Akdeniz Bölgesi'ndeki balıkçılık kıyı yapıları %5'e yaklaşan oranla Türkiye genelinde öncü konumdadır. Diğer bölgelerde ise bu oran %2 ve altındadır. Türkiye genelinde ise akaryakıt pompası bulunan yapılar toplamın %2'sini oluşturmaktadır.

Ön soğutma ünitesi bulunan balıkçılık kıyı yapıları toplamda 30 adettir. Bunların 14 adedi Marmara Bölgesi'nde bulunmaktadır. Ege Bölgesi'nde 8, Doğu ve Batı Karadeniz bölgelerinde ise 7 adet yapıda ön soğutma ünitesi bulunmaktadır. Türkiye genelinde ön soğutma ünitesi bulunan yapılar %10'un altında kalmaktadır.

Buz üretim yerine sahip olan balıkçılık kıyı yapılarının Türkiye geneline göre oranı ise %3'ün altında kalmaktadır. Türkiye genelinde toplam 9 yapıda buz üretim olanağı sağlanmaktadır.

Türkiye'deki yaklaşık her 4 balıkçılık kıyı yapısının 1'inde balıkçı depoları bulunmaktadır. Doğu Karadeniz'de bu oran %40'ın üzerine çıkmıştır. Marmara Bölgesi'nde ise %20 civarındadır. Diğer bölgelerde ise bu oran daha azdır.

Benzer şekilde her 5 balıkçılık kıyı yapısının 1'inde balıkçı lokali bulunmaktadır. Doğu Karadeniz'de 16, Batı Karadeniz'de 5, Marmara'da 29 ve Ege'de 17 yapının balıkçı lokali vardır. Türkiye genelinde toplam 72 adet balıkçılık kıyı yapısında balıkçı lokali mevcuttur.

Yapılan sınıflandırmaya göre balıkçılık kıyı yapılarında belirlenen eksiklerin kısa vadede tamamlanması gerekmektedir.

D.6.1.5 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Kategori Açısından Değerlendirilmesi

Balıkçılık kıyı yapıları, barınma ve çekek yeri, balıkçı limanı ve büyük balıkçı limanı olarak 3 sınıfa ayrılmıştır. Mevcut olan balıkçılık kıyı yapılarının yeni sınıflandırma uyarınca bölgelere göre dağılımı Tablo D-35'de verilmiştir. Bu sınıflandırmaya göre ülke genelinde 152 adet barınma ve çekek yeri, 182 adet balıkçı limanı, 28 adet büyük balıkçı limanı olarak önerilen balıkçı limanı ve balıkçılık amaçlı da kullanılan 5 adet liman olmak üzere 367 adet balıkçılık kıyı yapısı bulunmaktadır (Tablo D-35).

Tablo D-35 Kıyılarımızda Bulunan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yeni Sınıflandırmaya Göre Bölgesel Bazda Dağılımı (adet)

Bölgeler	Barınma ve çekek yeri	Balıkçı limanı	Büyük balıkçı limanı	Liman	Toplam
Doğu Karadeniz	81	34	9	2	126
Batı Karadeniz	14	24	5	2	45
Marmara	27	57	3	-	87
Ege	27	53	5	-	85
Akdeniz	1	11	6	1	19
İç Sular	2	3	-	-	5
Toplam	152	180	28	5	367

Not: İnşa halindeki balıkçılık kıyı yapıları tabloya dahil edilmiştir.

Kıyılarımızda bulunan balıkçılık kıyı yapıları barınma ve çekek yerleri, balıkçı limanları ve büyük balıkçı limanları olarak kategorilere ayrılarak Cilt 2 Ek 7'de sırasıyla Tablo 1a, Tablo 1b ve Tablo 1c'de verilmiştir. Büyük balıkçı limanları; saha bulguları, ulaştırma bölge müdürlüklerinden alınan bilgiler, geri saha alt ve üst yapı durumları, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'na ait idari binaların bulunduğu yapılar, balıkçılık kıyı yapılarının birbirlerine olan uzaklıkları gibi parametreler dikkate alınarak belirlenmiştir.

Yeni tanımlanan sınıflandırmaya göre barınma ve çekek yerleri, balıkçı limanları ve büyük balıkçı limanlarında olması gereken alt ve üst yapı eksikliklerinin programa alınması, bir plan dahilinde tamamlanarak balıkçılık sektörünün daha iyi bir konuma getirilmesi önerilmektedir.

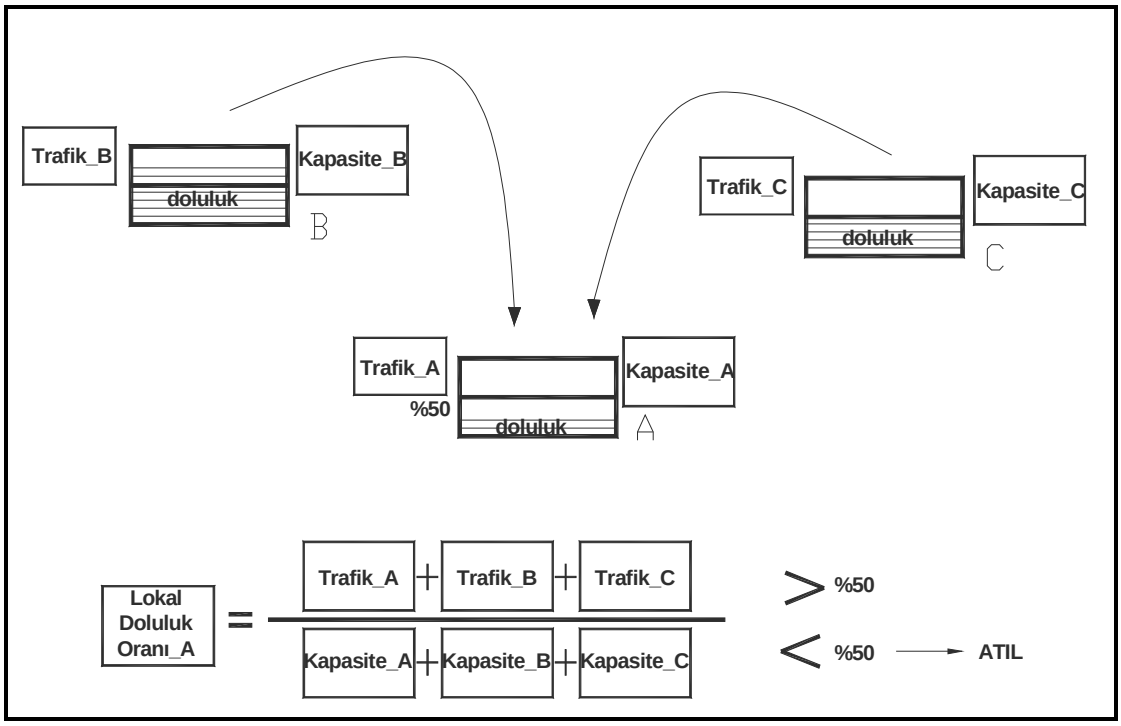
D.6.2 Mevcut Balıkçılık Kıyı Yapılarının Atıl Kapasitelerinin Belirlenmesi

Balıkçılık kıyı yapılarının atıl kapasiteleri aşağıda açıklanan kriterlere göre belirlenmiştir.

- Balıkçılık kıyı yapısının doluluk oranının %50'nin altında olması,
- Konumu (uğrak yeri, sığınma yeri, vb.),
- Civarında balıkçılık kıyı yapısı olup olmayışı,
- Yakınındaki yapıların mesafesi ve doluluk oranıdır.

Bu kriterlere göre, atıl kapasitesi olduğu belirlenen balıkçılık kıyı yapılarının nasıl tespit edildiği Şekil D-18'de verilen şemada kısaca anlatılmıştır.

Şekil D-18 Balıkçılık Kıyı Yapılarının Atıl Kapasite Tespit Yönteminin Grafik Gösterimi



Doluluk oranları %50'nin altında olduğu tespit edilen kıyı yapıları, belirli mesafedeki komşu kıyı yapıları ile birlikte değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda, komşu kıyı yapıları ile birlikte toplam doluluk oranı yukarıdaki formüle göre %50'nin altında olduğu belirlenen kıyı yapısının atıl kapasitesinin olduğu sonucuna varılmıştır.

Kıyılarımızda bulunan 10 adet balıkçılık kıyı yapısının atıl kapasitesinin olduğu belirlenmiştir. Bunların 1 adedi Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında, 3 adedi Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında, 1 adedi Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında, 1 adedi İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında, 2 adedi Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında ve 2 adedi Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarındadır. İzmir ve Adana ulaştırma bölge müdürlükleri sınırlarında atıl kapasitesi olan balıkçılık kıyı yapısı tespit edilmemiştir.

Atıl kapasitesi olduğu belirlenen balıkçılık kıyı yapılarının atıl bölümlerinin ulaştırma, gemi inşa, turizm ve su sporları sektörlerinden uygun olanlar tarafından da kullanılması önerilmektedir.

Atıl kapasiteli olarak belirlenen balıkçılık kıyı yapıları Tablo D-36 – Tablo D-41'de ulaştırma bölge müdürlüklerine göre verilmiştir.

Tablo D-36 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk Oranı (%)
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Vakfıkebir	Balıkçı Barınağı	Trabzon	65	120	25	0	1	26	96	0	4	40

Tablo D-37 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranlar (%)			Doluluk oranı (%)
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Fatsa	Balıkçı Barınağı	Ordu	240	255	20	0	2	22	91	0	9	9
2	Helaldı (Güzelkent)	Balıkçı Barınağı	Sinop	63	165	7	0	0	7	100	0	0	11
3	Türkeli	Balıkçı Barınağı	Sinop	90	130	34	0	0	34	100	0	0	38

Tablo D-38 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oran (%)ı
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Cide İlyasbey	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	95	95	40	0	0	40	100	0	0	42

Tablo D-39 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Sivriada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	50	65	10	0	0	10	100	0	0	20

Tablo D-40 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

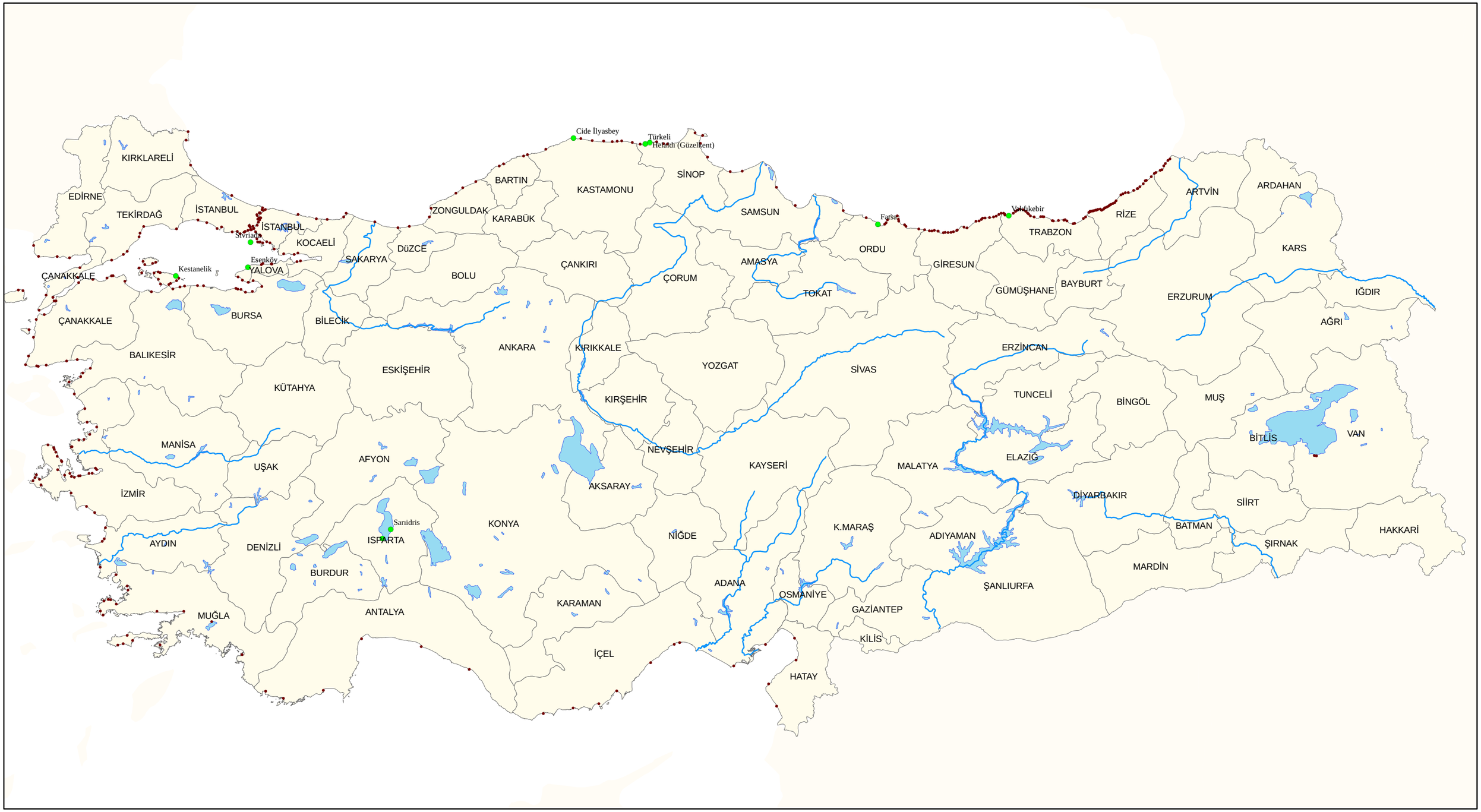
Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Esenköy	Balıkçı Barınağı	Yalova	100	110	35	0	0	35	100	0	0	32
2	Kestanelik	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	140	140	15	0	0	15	100	0	0	11

Tablo D-41 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Olarak Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer	
1	Eğirdir*	Balıkçı Barınağı	Isparta	120	170	25	2		27	93	7	0	23
2	Sarıidris*	Balıkçı Barınağı	Isparta	61	125	30			30	100	0	0	49

* *Kerevit avcılık yasağı kalktığında su ürünleri istihsali için kullanılabilir.*

Şekil D-19 Atıl Kapasiteye Sahip Balıkçılık Kıyı Yapıları



Gösterim

- Atıl Kapasiteye Sahip BKY
- Mevcut BKY

0 50 100 200 Kilometre

BALIKÇILIK KIYI YAPILARI
DURUM VE İHTİYAÇ ANALİZİ

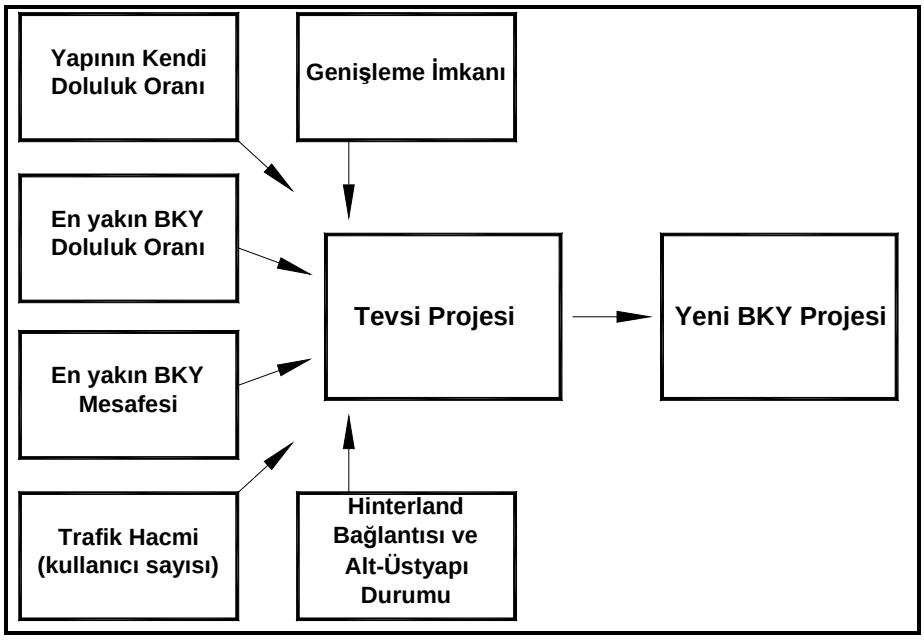
SONUÇ RAPORU

DOLSAR DOLFEN

D.6.3 İhtiyaç Duyulan İlave Kapasitelerin Değerlendirilmesi, Tevsiat veya Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önerilmesi

Saha çalışmalarında elde edilen veriler değerlendirilerek ilave rıhtım, tevsiat ve/veya yeni balıkçılık kıyı yapılarının yapılması önerilmiştir. Aşağıda verilen şemada ilave kapasite ihtiyaçlarının tespiti kısaca anlatılmıştır.

Şekil D-20 Balıkçılık Kıyı Yapılarının İlave Kapasite İhtiyacının Tespit Yönteminin Grafik Gösterimi



İlave kapasite ihtiyacının karşılanması için mevcut balıkçılık kıyı yapılarının tevsiatı veya yeni kıyı yapısı önerisinde bulunurken (Şekil D-20'de verilen şemada gösterildiği gibi);

- Balıkçılık kıyı yapısının toplam doluluk oranı,
- Yakınındaki komşu yapıların mesafesi ve doluluk oranı,
- Kıyı yapısının genişleme imkanı,
- Kıyı yapısının hinterland bağlantısı,
- Altyapı ve üstyapı durumu

incelenmiştir.

Bu değerlendirmede, bir yapı tekil olarak çok yoğun gözükse bile, komşu yapılardaki kapasitenin bu yoğunluğunun bir bölümünü karşılaması esası dikkate alınmıştır. İnceleme yapılırken komşu barınaklar arasındaki deniz ve karayolu mesafeleri, yapının uğrak limanı veya sığınma amaçlı olarak kullanılma durumu göz önüne alınmıştır. Sonuç

olarak, ilave rıhtım, tevsiat veya yeni kıyı yapısı önerisi yapılırken kıyı yapısının mevcut halinin topografyası, tevsi edilebilirliği, deniz ulaşımı, rüzgar-dalga koşulları ve konumu değerlendirilmiştir.

İlave kapasiteye ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları, ulaştırma bölge müdürlüklerinin görev sınırlarına göre aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Tablo D-42 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Arhavi	Balıkçı Barınağı	Artvin	45	80	150	3	0	153	98	2	0	191	İlave rıhtım +Yeni BKY
2	Fındıklı Aksu	Çekek Yeri	Rize	0	65	50	0	0	50	100	0	0	77	İlave rıhtım
3	Ardeşen	Balıkçı Barınağı	Rize	35	200	150	3	1	154	97	2	1	77	İlave rıhtım
4	Pazar Kirazlık	Balıkçı Barınağı	Rize	85	185	180	0	0	180	100	0	0	97	İlave rıhtım
5	Pazar İkiztepe	Çekek Yeri	Rize	15	65	50	0	0	50	100	0	0	77	İlave rıhtım
6	Gündoğdu	Barınma Yeri	Rize	15	100	80	1	0	81	99	1	0	81	İlave rıhtım
7	Rize Limanı Motorcu	Barınma Yeri	Rize	35	160	220	0	0	220	100	0	0	138	İlave rıhtım
8	İyidere	Balıkçı Barınağı	Rize	20	60	60	0	1	61	98	0	2	102	İlave rıhtım
9	Sürmene Balıklı	Barınma Yeri	Trabzon	5	60	100	0	0	100	100	0	0	167	Tevsi+İlave rıhtım
10	Araklı	Balıkçı Barınağı	Trabzon	30	105	120	0	0	120	100	0	0	114	İlave rıhtım
11	Arsin	Balıkçı Barınağı	Trabzon	0	50	70	0	0	70	100	0	0	140	İlave rıhtım
12	Faroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon	23	108	175	0	5	180	97	0	3	167	İlave rıhtım
13	Akçaabat Söğütlü	Çekek Yeri	Trabzon	0	40	70	0	0	70	100	0	0	175	Tevsi+İlave rıhtım
14	Akçaabat	Balıkçı Barınağı	Trabzon	25	125	115	0	0	115	100	0	0	92	İlave rıhtım
15	Akçaabat Darıca	Çekek Yeri	Trabzon	8	75	60	0	0	60	100	0	0	80	İlave rıhtım
16	Keşap Tepeköy	Çekek Yeri	Giresun	0	50	70	0	0	70	100	0	0	140	İlave rıhtım
17	Kumyalı	Balıkçı Barınağı	Giresun	25	90	150	0	0	150	100	0	0	167	İlave rıhtım

Tablo D-43 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Gülyalı	Balıkçı Barınağı	Ordu	19	70	65	2	0	67	97	3	0	96	İlave rıhtım
2	Efirli Kumbaşı	Balıkçı Barınağı	Ordu	63	190	150	2	0	152	99	1	0	80	İlave rıhtım
3	Kışlaönü	Balıkçı Barınağı	Ordu	100	100	185	0	0	185	100	0	0	185	İlave rıhtım +Yeni BKY
4	Medreseönü	Balıkçı Barınağı	Ordu	26	75	80	0	0	80	100	0	0	107	İlave rıhtım
5	Alaçam-Toplu-Göçkün-Doyran	Balıkçı Barınağı	Samsun	32	145	82	0	0	82	100	0	0	57	İlave rıhtım
6	Yakakent	Balıkçı Barınağı	Samsun	140	270	250	0	0	250	100	0	0	93	İlave rıhtım
7	Demirciköy	Balıkçı Barınağı	Sinop	46	145	90	0	0	90	100	0	0	62	İlave rıhtım
8	Sinop Merkez	Balıkçı Barınağı	Sinop	57	170	306	19	0	325	94	6	0	191	İlave rıhtım

Tablo D-44 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Çatal zeytin (Ginolu)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	38	220	190	0	0	190	100	0	0	86	İlave rıhtım
2	Gemiciler (Evrenye)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	40	115	60	4	0	64	94	6	0	56	İlave rıhtım
3	Özlüce	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	15	120	100	0	0	100	100	0	0	83	İlave rıhtım
4	Doğanyurt	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	18	140	50	0	0	50	100	0	0	36	İlave rıhtım
5	Cide	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	80	265	120	1	10	131	92	1	7	49	İlave rıhtım
6	Tekkeönü	Balıkçı Barınağı	Bartın	20	60	50	0	0	50	100	0	0	83	İlave rıhtım
7	Kozlu	Balıkçı Barınağı	Zonguldak	120	190	150	0	0	150	100	0	0	79	İlave rıhtım
8	Ereğli Bozhane	Balıkçı Barınağı	Zonguldak	150	215	200	0	0	200	100	0	0	93	İlave rıhtım
9	Akçakoca	Balıkçı Barınağı	Düzce	90	130	200	0	0	200	100	0	0	154	Tevsi+İlave rıhtım

Tablo D-45 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Tavşancıl	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	20	53	80	0	0	80	100	0	0	151	İlave rıhtım
2	Karamürsel Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	66	84	100	0	0	100	100	0	0	119	İlave rıhtım
3	Rumeli Kavağı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	65	65	80	0	0	80	100	0	0	123	Tevsi
4	Rumeli Feneri*	Balıkçı Barınağı	İstanbul	210	290	1000	0	0	1000	100	0	0	354	İlave rıhtım
5	Karaburun*	Balıkçı Barınağı	İstanbul	100	136	250	0	0	250	100	0	0	184	İlave rıhtım
6	Zeytinburnu	Balıkçı Barınağı	İstanbul	115	115	150	0	0	150	100	0	0	130	İlave iskele
7	Kumkapı	Balıkçı Barınağı	İstanbul	125	150	250	0	0	250	100	0	0	167	İlave rıhtım
8	Kıyıköy	Balıkçı Barınağı	Kırklareli	63	220	300	0	0	300	100	0	0	136	İlave rıhtım
9	Marmara Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	25	55	60	0	0	60	100	0	0	109	İlave rıhtım
10	İbrice	Balıkçı Barınağı	Edirne	75	100	150	0	0	150	100	0	0	150	İlave rıhtım

Tablo D-46 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Gemlik	Balıkçı Barınağı	Bursa	50	180	250	0	0	250	100	0	0	139	İlave rıhtım
2	Erdek	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	148	180	300	15	0	315	95	5	0	175	Tevsi+İlave iskele
3	Burhaniye	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	25	95	110	0	0	110	100	0	0	116	İlave rıhtım
4	Alibey Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	96	145	225	0	3	228	99	0	1	157	İlave iskele/Yeni BKY
5	Altınova	Barınma Yeri	Balıkesir	30	85	70	0	0	70	100	0	0	82	İlave rıhtım
6	Güneyli	Barınma Yeri	Çanakkale	10	40	55	0	0	55	100	0	0	138	Tevsi+İlave iskele
7	Çanakkale	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	55	55	100	0	0	100	100	0	0	182	Yeni BKY

Tablo D-47 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Dikili	Balıkçı Barınağı	İzmir	55	100	120	0	5	125	96	0	4	125	İlave rıhtım
2	Çandarlı	Balıkçı Barınağı	İzmir	35	155	90	50	0	140	64	36	0	90	İlave rıhtım
3	Yenifoça	Balıkçı Barınağı	İzmir	35	95	75	50	0	125	60	40	0	132	İlave rıhtım
4	Şemikler	Balıkçı Barınağı	İzmir	100	100	167	0	0	167	100	0	0	167	Tevsi/Yeni BKY
5	Güzelbahçe 1	Balıkçı Barınağı	İzmir	85	85	120	0	1	121	99	0	1	142	Yeni BKY
6	Urla (İskele)	Balıkçı Barınağı	İzmir	80	100	78	60	3	141	55	43	2	141	İlave rıhtım
7	Çeşmealtı	Barınma Yeri	İzmir	25	75	55	50	3	108	51	46	3	144	İlave rıhtım
8	Özbekköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	86	130	120	40	0	160	75	25	0	123	Yeni BKY
9	Çeşme	Balıkçı Barınağı	İzmir	36	36	50	0	0	50	100	0	0	139	Yeni BKY
10	Sığacık	Balıkçı Barınağı	İzmir	56	60	140	10	25	175	80	6	14	292	Yeni BKY
11	Özdere	Balıkçı Barınağı	İzmir	9	40	57	3	7	67	85	4	10	168	Yeni BKY
12	Akköy (Taşburun)	Barınma Yeri	Aydın	25	200	200	0	0	200	100	0	0	100	Tevsi+İlave rıhtım
13	Akbük	Barınma Yeri	Aydın	8	135	50	20	0	70	71	29	0	52	İlave rıhtım
14	Güllük	Barınma Yeri	Muğla	5	30	70	5	2	77	91	6	3	257	İlave rıhtım

Tablo D-48 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
15	Torba	Barınma Yeri	Muğla	0	85	60	15	0	75	80	20	0	88	İlave rıhtım
16	Türkbükü	Barınma Yeri	Muğla	40	50	70	15	0	85	82	18	0	170	İlave rıhtım
17	Gündoğan	Balıkçı Barınağı	Muğla	15	50	50	20	3	73	68	27	4	146	İlave rıhtım
18	Datça	Balıkçı Barınağı	Muğla	35	60	75	5	0	80	94	6	0	133	İlave rıhtım

Tablo D-49 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde İlave Kapasiteye İhtiyacı Olduğu Belirlenen Balıkçılık Kıyı Yapıları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Plan kapasitesi (rıhtımlı) (adet)	Plan kapasitesi (toplam) (adet)	Sektör gemi sayıları				Sektör kullanım oranları (%)			Doluluk oranı (%)	Öneri
						Balıkçılık	Turizm	Diğer	Toplam	Balıkçılık	Turizm	Diğer		
1	Karataş	Balıkçı Barınağı	Adana	30	245	330	0	0	330	100	0	0	135	İlave rıhtım
2	Dörtyol	Balıkçı Barınağı	Hatay	90	300	200	0	4	204	98	0	2	68	İlave rıhtım
3	İskenderun	Balıkçı Barınağı	Hatay	115	215	450	80	11	541	83	15	2	252	İlave rıhtım /Yeni BKY
4	Akdamar Dereağzı	Balıkçı Barınağı	Van	0	60	60	0	0	60	100	0	0	100	Rıhtım

Saha bulguları değerlendirilerek **Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü** sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

- Arhavi Balıkçı Barınağı (Artvin),
- Fındıklı Aksu Çekek Yeri (Rize),
- Ardeşen Balıkçı Barınağı (Rize),
- Pazar Kirazlık Balıkçı Barınağı (Rize),
- Pazar İkiztepe Çekek Yeri (Rize),
- Gündoğdu Barınma Yeri (Rize),
- Rize Limanı Motorcu Barınma Yeri,
- Sürmene Balıklı Barınma Yeri (Trabzon),
- Araklı Balıkçı Barınağı (Trabzon),
- Arsin Balıkçı Barınağı (Trabzon)
- Faroz Balıkçı Barınağı (Trabzon),
- Akçaabat Söğütlü Çekek Yeri (Trabzon),
- Akçaabat Balıkçı Barınağı (Trabzon),
- Akçaabat Darıca Çekek Yeri (Trabzon),
- Keşap Tepeköy Çekek Yeri (Giresun)
- Kumyalı (Giresun Limanı Motorcu) Balıkçı Barınağı,

ilave rıhtım/yeni rıhtım yapılması ile bu yapılardaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.

Giresun'da, 2010 yılı içerisinde Tirebolu Balıkçı Barınağı inşaatı tamamlanmıştır. Balıkçı barınağının hizmete geçmesi ile beraber bölgede yoğunluk kısmen azalacaktır.

Hopa'da yapılacak **yeni** bir **balıkçılık kıyı yapısı** ile mevcut Hopa Limanı'nda barınmakta olan balıkçılara yeni bir tesis kazandırılmış olacak ve Artvin'de mevcut olan yoğunluğun azaltılması sağlanabilecektir.

Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

- Gülyalı Balıkçı Barınağı (Ordu),
- Efirli Kumbaşı Balıkçı Barınağı (Ordu),
- Kışlaönü Balıkçı Barınağı (Ordu),
- Yakakent Balıkçı Barınağı (Samsun),
- Sinop Merkez Balıkçı Barınağı'nda

ilave rıhtım yapılması ile bu yapılardaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.

Medreseönü Balıkçı Barınağı'nda 2010 yılı içerisinde ilave rıhtım yapılmıştır. Yapılan rıhtımlarla beraber söz konusu yapılardaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.

Kışlaönü Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun **Perşembe/Ordu**'da **yeni bir balıkçılık kıyı yapısı** projesinin gerçekleştirilmesi ile azalacağı öngörülmüştür.

Demirciköy Balıkçı Barınağı inşaatının 2011 yılı içerisinde tamamlanacağı öngörülmektedir. Sinop Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun tamamlacak olan Demirciköy Balıkçı Barınağı ve ilave rıhtım yapılması ile azalacağı öngörülmüştür.

Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

- Kastamonu Cide Balıkçı Barınağı'nda ilave rıhtım yapılması,
- Düzce Akçakoca Balıkçı Barınağı'nın büyütülmesi,
- Ereğli Bozhane Balıkçı Barınağı'nda ilave rıhtım yapılması ile bu yapılardaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.

İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

- Zeytinburnu Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun azaltılması için basen içinde iskelelerin yapılması uygun görülmektedir.

Ayrıca,

- Kocaeli Tavşancıl Balıkçı Barınağı,
- Karamürsel Ereğlisi Balıkçı Barınağı,
- İstanbul Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı,

- İstanbul Karaburun Balıkçı Barınağı,
- Kumkapı Balıkçı Barınağı,
- Kırklareli Kıyıköy Balıkçı Barınağı,
- Tekirdağ Marmara Ereğlisi Balıkçı Barınağı ve
- Edirne İbrice Balıkçı Barınağı'nda

ilave rıhtım yapılması uygun olacaktır.

- Coğrafi konumu nedeniyle önemli bir yerde bulunan Anadolu Feneri Çekek Yeri'nin balıkçı limanı haline dönüştürülmesi ile Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.
- Anadolu Kavağı Barınma Yeri'nden yararlanan balıkçıların şehir hatları vapur iskelesinden uzaklaşarak daha emniyetl bir şekilde barınmalarını sağlamak üzere, iskelenin yaklaşık 400 m güneyinde yeni bir barınma ve çekek yerinin yapılmasının uygun olacağı öngörülmektedir.
- Garipçe Köyü Barınma Yeri'nde kıyı koruma amaçlı bir mendirek inşa edilerek balıkçıların yanaşacakları rıhtım yapılması uygun olacaktır.
- En yoğun balıkçılık kıyı yapılarından biri olan Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı'nda ana mendirek takviyesi ve rıhtım ilavesi inşaatı işi Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün yatırım programında yer almış olup inşaatı devam etmektedir. Ayrıca bölgedeki yoğunluğun azaltılması amacıyla Kısırkaya mevkiinde yeni bir balıkçılık kıyı yapısının yapılması öngörülmektedir.
- Rumeli Kavağı Balıkçı Barınağı'nda basenin dar olması nedeniyle özellikle büyük balıkçı gemilerinin de barınaktan faydalanması durumu da dikkate alınarak, mevcut ana mendirek dışından çıkılacak yeni bir mendirek ile ikinci bir basen oluşturulması halinde yoğunluğun azaltılması mümkün olabilecektir.
- Kefken Balıkçı Barınağı liman içi su derinliğinin yetersiz olması nedeniyle barınma ve ürün boşaltma işlemleri sağlıklı yapılamamaktadır. Ayrıca barınağı dönemsel olarak bir çok balıkçı gemisi kullanmaktadır ve barınağın yoğunluğu fazladır. Kapri Burnu'ndan Kerpe istikametine doğru ek bir mendirek ile ilave rıhtım yapılması ile yoğunluğun azaltılması öngörülmektedir.

Diğer taraftan, bölge müdürlüğü sınırlarında olan İğneada Beğendik Köyü Balıkçı

Barınağı'nda devam eden inşaatın tamamlanması ile Bulgaristan sınırında avlanan balıkçı teknelerine hizmet verilmesi sağlanacak ve bölgede görülen yoğunluğun rahatlatılması mümkün olabilecektir.

Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından Balıkesir'de yaptırılan Bandırma, Marmara Adası Çınarlı Köyü, Yenice Köyü, Doğanlar ve Turanlar balıkçı barınakları ile Çanakkale'de yaptırılan Babakale Balıkçı Barınağı inşaatı 2010 yılında tamamlanmıştır. Tamamlanan bu yapılar ile beraber yörede mevcut kıyı yapılarındaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir. Ayrıca Yalova'da inşaatı devam eden Armutlu Balıkçı Barınağı'nın tamamlanması ve Ekinlik Adası Balıkçı Barınağı'nın inşa edilmesi ile balıkçılara hizmet verilecektir.

- Gemlik Balıkçı Barınağı,
- Balıkesir Burhaniye Balıkçı Barınağı

ilave rıhtım yapılması ile bu yapılardaki yoğunluk rahatlatılacaktır.

- Erdek Balıkçı Barınağı'nın tevsi edilmesi ve basen içine iskele yapılması halinde balıkçıların yanaşma yeri ihtiyacı giderilmiş olacaktır.
- Altınova Barınma Yeri'nin yoğun kullanılması ve tevsi olanağının mümkün olduğu değerlendirilmiş olup ilave rıhtım yapılması öngörülmüştür.
- Ayrıca, Güneyli Barınma Yeri'nin mevcut mendireğinin rıhtım haline dönüştürülerek mevcut mendirek dışına yeni bir mendirek yapılması ile balıkçıların ihtiyaçları karşılanmış olacaktır.

Doluluk oranı yüksek görünen **Ayvalık Alibey Adası** Balıkçı Barınağı'nda balıkçı tekneleri barınak dışında sahil boyunca uzanan rıhtımları kullanmaktadır. Bu yöredeki balıkçıların kullanımına hizmet verecek **yeni** bir yapının, seçilecek uygun bir yerde yapılmasının faydalı olacağı öngörülmektedir.

Çanakkale Merkez'de yoğunluğun azaltılması ve aynı zamanda büyük balıkçı gemilerine hizmet verebilen **yeni bir balıkçılık kıyı yapısı**nın seçilecek uygun bir yerde yapılması öngörülmektedir.

Çanakkale Saroz Körfezi'nde büyük balıkçı gemilerine yönelik bir liman olmamasından dolayı bu ihtiyacı karşılamak üzere **yeni bir balıkçılık kıyı yapısı**nın yapılması önerilmektedir.

İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarından;

- Çandarlı Balıkçı Barınağı'na,
- Urla İskele Balıkçı Barınağı'na

rıhtım ilave edilmesi ile bu yapılardaki yoğunluğun azalacağı öngörülmektedir.

2010 yılı yatırım programı kapsamında Dikili ve Yeni Foça Balıkçı Barınağı'nda ilave rıhtım yapılmıştır. Yapılan rıhtımlar ile söz konusu yapılardaki yoğunluk azaltılmıştır.

Şemikler Balıkçı Barınağı'nın **genişletilmesi veya uygun görülen bir yerde yeni yapı yapılması** ile yoğunluğun azaltılacağı öngörülmektedir.

Güzelbahçe Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun **yörede veya yöreye yakın bir yerde yapılacak yeni bir kıyı yapısı** ile rahatlatılması öngörülmektedir. Bunun için İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından **Güzelbahçe Yalı**'da yeni bir balıkçılık kıyı yapısı için avan proje hazırlanmıştır.

Özbekköy Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun, **yörede veya yöreye yakın bir yerde yapılacak yeni bir balıkçılık kıyı yapısı** ile rahatlatılması öngörülmektedir. Bunun için İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından **Urla Gülbahçe**'de bir barınağın yapılması planlanmaktadır.

Çeşme Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun, **yörede veya yöreye yakın bir yerde yapılacak kıyı yapısı** ile rahatlatılması öngörülmektedir. Bunun için İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından **Çeşme Fenerburnu'nda** bir barınağın yapılması planlanmaktadır. Planlanan söz konusu projenin fizibilite etüdünün, imar planının ve 'ÇED Gerekli Değildir Belgesi' için proje tanıtım dosyasının hazırlanması işi Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 2010 yılı idame yatırım programına alınmıştır. Söz konusu çalışmalar devam etmektedir.

Sığacık Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun, **yörede veya yöreye yakın bir yerde yapılacak kıyı yapısı** ile rahatlatılması öngörülmektedir. Bunun için İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından **Doğanbey Payamlı**'da bir barınağın yapılması planlanmıştır.

Özdere Balıkçı Barınağı'ndaki yoğunluğun, **yörede veya yöreye yakın bir yerde yapılacak kıyı yapısı** ile rahatlatılması öngörülmektedir. Bunun için İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından **Ahmetbeyli**'de yeni bir projenin hayata geçirilmesi planlanmaktadır.

İzmir Demirci Koyu mevkisinde yöredeki yetiştiricilik tesislerine hizmet vermek amacıyla **yeni balıkçılık kıyı yapısının** yapılması önerilmektedir.

Bunlara ek olarak, Aydın'da kurulacak olan su ürünleri yetiştiricilik tesislerine lojistik liman hizmeti verecek olan Akköy Taşburun Balıkçı Barınağı'nda da 2010 yılı içerisinde yapılan 60 m rıhtıma ilave olarak barınağın kısa vadede tevsi edilerek ilave rıhtıma kavuşturulması uygun olacaktır.

Muğla Milas'da hem büyük balıkçı gemilerine hem de yetiştiricilik tesislerine hizmet verebilecek yeni bir balıkçılık kıyı yapısının yapılması önerilmektedir.

Güllük Barınma Yeri'nde (Muğla) dalgakıranın uzatılarak ilave rıhtım yapılması ile hem yoğunluğun azaltılması hem de yetiştiricilik tesislerine ait teknelerin bu yapıyı kullanmaları sağlanmış olacaktır.

Gündoğan ve Datça balıkçı barınaklarında (Muğla) ilave rıhtım yapılması ile yoğunluğun azaltılması önerilmektedir.

Ayrıca, Çeşmealtı, Akbük, Torba ve Türkbükü barınma yerlerinin yoğun kullanılması ve tevsi olanağının mümkün olduğu değerlendirilmiş olup bu yapılara yeni rıhtım yapılması öngörülmüştür. Ayrıca, bu yapılardan Akbük, Torba ve Türkbükü barınma yerleri yetiştiricilik tesislerine de hizmet verebilecektir.

İzmir Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde;

- Güzelbahçe Yalı Büyük Balıkçı Limanı (İzmir),
- Urla Gülbahçe Balıkçı Limanı (İzmir),
- Çeşme Fenerburnu Balıkçı Limanı (İzmir),
- Urla Demirci Koyu Balıkçı Limanı (İzmir),
- Doğanbey Payamlı Balıkçı Limanı (İzmir),
- Ahmetbeyli Balıkçı Limanı (İzmir),
- Milas Büyük Balıkçı Limanı (Muğla)

olmak üzere İzmir'de balıkçı gemilerinin yanaşabileceği **6 adet, Muğla**'da **1 adet** y**eni** balıkçılık kıyı yapısının yapılması önerilmektedir.

Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarında;

Antalya'da büyük balıkçı gemilerinin yanaşabileceği rıhtımları olan balıkçılık kıyı yapısı bulunmadığından yeni balıkçılık kıyı yapılarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda bölge müdürlüğü tarafından da Antalya Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde;

- Antalya Merkez Büyük Balıkçı Limanı,
- Alanya Uğrak (Antalya) Büyük Balıkçı Limanı

olmak üzere **Antalya**'da büyük balıkçı gemilerinin yanaşabileceği **2 adet** y**eni** balıkçılık kıyı yapısının yapılması önerilmiştir. Antalya Merkez'de yapılması planlanan büyük balıkçı limanı için 2010 yılı içerisinde fizibilite raporu hazırlatılmıştır. Fizibilite raporu onay aşamasındadır. Alanya Uğrak'da yapılacak yapının hidrodinamik etkilerinin araştırılması konusu DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne iletilmiştir. Öte yandan Manavgat, Serik, Kemer, Kumluca ve Demre ilçelerinde uygun görülecek yerlerde **yeni barınma ve çekek yeri** yapısının yapılması önerilmektedir.

Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili olarak;

- Karataş Balıkçı Barınağı'nda Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan "Karataş Balıkçı Barınağı Rıhtım ve İskele İlavesi İnşaatı" devam etmektedir. İşin kapsamında tarama da yapılacaktır.
- Dörtyol ve İskenderun balıkçı barınaklarına ilave rıhtım yapılması önerilmektedir.

Mersin'de planlanan Erdemli Balıkçı Barınağı, Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 2010 yılında inşaatı tamamlanarak balıkçıların hizmetine sunulmuştur.

Van Gölü'ndeki balıkçılık kıyı yapısı ihtiyacını karşılamak üzere;

- Akdamar/Edremit'te Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılmış ve gölde su seviyesi yükseldiğinde su altında kalmış olan yapının iyileştirilerek kullanılması,
- Akdamar Dereağzı'nda mevcut olan barınma yerinin geliştirilerek kullanılması,
- Bitlis Adilcevaz'da bulunan mendirek ve yanaşma yerinin bir bölümünün balıkçılar tarafından kullanılması,
- veya yeni bir yapının yapılarak kullanılması

önerilmektedir.

Adana Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde;

- İskenderun Madenli Büyük Balıkçı Limanı (Hatay),
- Dörtyol Payas Büyük Balıkçı Limanı (Hatay),

olmak üzere **Hatay**'da büyük balıkçı gemilerinin yanaşabileceği **2 adet** y**eni** balıkçılık kıyı yapısının yapılması önerilmektedir.

İçsular (göl ve baraj gölleri)

Çalışma kapsamında iç sularda avcılık yapan balıkçıların, kıyı yapısına ihtiyacı olup olmadığı da araştırılmıştır. Yapılan araştırmalara göre baraj göllerinde herhangi bir balıkçılık kıyı yapısına ihtiyaç olmadığı anlaşılmıştır.

Yetiştiricilik

Yetiştiriciliğin yapıldığı yörelerde, yetiştiricilik tesislerinin yakınında bulunan mevcut balıkçılık kıyı yapılarının kullanılmaları önerilmektedir. Bunun yanı sıra İzmir'de Demirci Koyu'nda ve Muğla Milas'da yetiştiricilik tesisine de hizmet verecek yeni bir kıyı yapısının yapılması önerisinde bulunulmuştur.

Ayrıca, büyük balıkçı limanı olması önerilen kıyı yapılarının verilen sınıflandırmadaki kriterleri sağlaması amacıyla alt ve üst yapı eksikliklerinin giderilmesi gerekmektedir.

Önerilen balıkçılık kıyı yapıları için mevcut planlara (çevre düzeni planı ve kıyı ve deniz alanları bütünsel planı) uygunluğu da incelenmiştir. Hiç bir çevre düzeni planında (ÇDP) yeni bir balıkçı barınağı önerisi bulunmamaktadır. Bu nedenle onaylı ÇDP bulunan yerlerde önerilen kıyı yapıları çevre düzeni planları ile uyumlu değildir. Önerilen kıyı yapılarından Dörtyol Payas ve İskenderun Madenli "İskenderun Körfezi Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı" planlama alanında bulunmaktadır. Plan'da Dörtyol Payas ve İskenderun Madenli'nin önerildiği kıyı şeridi için "balıkçı barınağı yapılabilir" ifadesi yer almaktadır.

D.6.4 Bölgeler İtibarıyla Tespit Edilen Onarım, Tevsiat veya Yeni Projelerin Kısa, Orta ve Uzun Vade Şeklinde Önceliklendirilmesi

Bölüm D.5'de de bahsedildiği gibi TKİB tarafından 2000 yılında balıkçı gemileri sayılarına ve boylarına sınırlama getirilmiştir. Bu nedenle mevcut gemiler ile öngörülen üretimlerin gerçekleştirildiği 2008 yılında gemi başına 25,9 ton/yıl olan üretim değerinin iyimser senaryo çerçevesinde 2015 yılında 34,02 ton/yıl, 2020 yılında 35,28 ton/yıl, 2030 yılında 36,14 ton/yıl'a çıktığı hesaplanmıştır.

2030 yılında tekne başına 36,14 ton/yıl olan üretim değeri Türkiye balıkçı gemisi başına üretimin en fazla olduğu 1982 yılından (73,1 ton/yıl) bile düşük kalmaktadır.

Türkiye geneline baktığımızda sayıca yeterli görülen balıkçılık kıyı yapıları, ihtiyaç duyulan onarım, alt yapı ve üst yapı eksikliklerinin tamamlanması, gerekli görülen yerlerde tevsiat yapılması ve doluluk oranı yüksek bölgelerde il bazında yeni balıkçılık kıyı yapısı inşasıyla, Türkiye balıkçıları ve balıkçılığı için daha uygun bir ortam sağlanmış olacak ve hem önemli hem de çok yönlü bir sosyo-ekonomik iyileşme gerçekleştirilmiş olacaktır.

Raporun bu kısmında saha çalışmalarından elde edilen bilgiler, ulaştırma bölge müdürlükleri ile yapılan görüşmeler ve çalıştayda ilgili tarafların görüşleri derlenmiştir. Tüm bu bilgiler ışığında; onarım, tarama, tevsiat ve yeni balıkçılık kıyı yapılarının yapılması ile ilgili konular incelenmiştir. Belirlemeler kısa, orta ve uzun vadede olmak üzere önceliklendirilmiştir.

Aşağıdaki tablolar bölgeler itibarıyla kısa, orta ve uzun vadedeki yatırım programı önerilerini göstermektedir.

Bölge bazında yapılan değerlendirmeler sonucunda ülke bazındaki onarım ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Cilt 2 Ek 8'de, tarama ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Cilt 2 Ek 9'da ve tevsiat ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapıları Cilt 2 Ek 10'da verilmiştir.

Tablo D-50 Trabzon Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Kemalpaşa	Balıkçı Barınağı	Artvin	var								
2	*Yeni Hopa*	*Balıkçı Limanı*	*Artvin*	*Yeni inşaat*								
3	Hopa Limanköy	Çekek Yeri	Artvin						var			
4	Esen Kıyı	Çekek Yeri	Artvin	var		var						
5	Hopa Limanı	Liman	Artvin									
6	Hopa Sugören	Çekek Yeri	Artvin					var	var			
7	Hopa Çamlıköy	Çekek Yeri	Artvin					var	var			
8	Arhavi Hacılar	Çekek Yeri	Artvin									
9	Arhavi	Balıkçı Barınağı	Artvin									
10	Fındıklı Kıyıcık	Çekek Yeri	Rize		var							var
11	Fındıklı Torosi (Liman Mahallesi)	Çekek Yeri	Rize									
12	Fındıklı Aksu	Çekek Yeri	Rize					var	var			
13	Fındıklı Yeniköy	Balıkçı Barınağı	Rize					var				
14	Ardeşen Yeniyol	Çekek Yeri	Rize		var	var						
15	Ardeşen Işıklı	Çekek Yeri	Rize			var*						

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
16	Ardeşen Işıklı Taşbaşı	Çekek Yeri	Rize		var				var			
17	Ardeşen	Balıkçı Barınağı	Rize		var	var						
18	Pazar Kirazlık	Balıkçı Barınağı	Rize		var	var	var					
19	Pazar Soğuksu	Çekek Yeri	Rize			var*						
20	Pazar İkiztepe	Çekek Yeri	Rize						var			
21	Pazar Balıkçılar	Barınma Yeri	Rize	var*		var*						
22	Çayeli Taşhane	Barınma Yeri	Rize			var		var				
23	Çayeli	Balıkçı Barınağı	Rize	var*		var*						
24	Çayeli Büyükcaferpaşa	Çekek Yeri	Rize									
25	Çayeli Hamuda	Çekek Yeri	Rize						var			
26	Gündoğdu Söğütlü	Barınma Yeri	Rize		var	var						
27	Gündoğdu Balıkçılar	Çekek Yeri	Rize	var*		var*						
28	Gündoğdu Bozukkale	Barınma Yeri	Rize		var	var						
29	Gündoğdu	Barınma Yeri	Rize			var						
30	Rize Cumhuriyet Mahallesi	Çekek Yeri	Rize									
31	Rize Engindere	Çekek Yeri	Rize									
32	Rize İslampaşa Mahallesi	Barınma Yeri	Rize		var							
33	Rize Gülbahar Mahallesi	Barınma Yeri	Rize	var*	var	*						
34	Rize Müftü Mahallesi	Barınma Yeri	Rize					var				
35	Rize Limanı Motorcu	Barınma Yeri	Rize			var						
36	Rize Fener Boğaz Mahallesi	Çekek Yeri	Rize	var		var						
37	Rize Çifte Kavak	Çekek Yeri	Rize									
38	Rize Alipaşa	Çekek Yeri	Rize									
39	Rize Uzunkaya	Çekek Yeri	Rize									
40	Derepazarı Eriklimanı	Çekek Yeri	Rize					var	var			
41	Derepazarı Tersane Mahallesi	Çekek Yeri	Rize					var				
42	Derepazarı Yanıktaş Köyü	Çekek Yeri	Rize					var	var			
43	Derepazarı Sandıktaş	Çekek Yeri	Rize		var*							var
44	İyidere Yalıköy	Çekek Yeri	Rize						var			
45	İyidere Sarayköy Tahkimatı	Çekek Yeri	Rize									
46	İyidere Sarayköy Su Ürünleri Yüksek Okulu Önü	Çekek Yeri	Rize				var*	var	var*			
47	İyidere Yalıköy Tahkimatı	Çekek Yeri	Rize									
48	İyidere	Balıkçı Barınağı	Rize			*						
49	Of Eskipazar	Çekek Yeri	Trabzon	var*	var	*						
50	Of	Balıkçı Barınağı	Trabzon					var				
51	Sürmene Balıklı	Barınma Yeri	Trabzon			var				var		
52	Sürmene Merkez (Soğuksu)	Çekek Yeri	Trabzon								var	var
53	Araklı	Balıkçı Barınağı	Trabzon	var*	var*	var*						
54	Araklı Kalecik	Çekek Yeri	Trabzon			var*						
55	Araklı Yalıboyu Köyü	Çekek Yeri	Trabzon						var			
56	Arsin	Balıkçı Barınağı	Trabzon		var				var			
57	Araştırma Enstitüsü	Çekek Yeri	Trabzon									

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
58	Yomra	Balıkçı Barınağı	Trabzon		var							
59	Trabzon Motor	Balıkçı Barınağı	Trabzon									
60	Ganita	Barınma Yeri	Trabzon									
61	Faroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon		var	var						
62	Akçaabat Söğütlü	Çekek Yeri	Trabzon		var	var*						
63	Akçaabat	Balıkçı Barınağı	Trabzon		var*	var						
64	Akçaabat Darıca	Çekek Yeri	Trabzon			var*						
65	Akçabat Salacık	Çekek Yeri	Trabzon				var		var			
66	Akçaabat Akçakale	Çekek Yeri	Trabzon						var			
67	Akçaabat Mersin Köyü	Çekek Yeri	Trabzon						var			
68	Yoroz	Balıkçı Barınağı	Trabzon					var*				
69	Çarşıbaşı Keremköy	Çekek Yeri	Trabzon		var	var*						
70	Çarşıbaşı	Balıkçı Barınağı	Trabzon	var	var							
71	Vakfıkebır Yalıköy	Çekek Yeri	Trabzon					var				
72	Vakfıkebir	Balıkçı Barınağı	Trabzon					var				
73	Beşikdüzü	Barınma Yeri	Trabzon									
74	Beşikdüzü	Balıkçı Barınağı	Trabzon	var*	var	*						
75	Beşikdüzü Adacık Mah.	Çekek Yeri	Trabzon									
76	Eynesil Boztepe Mahallesi	Barınma Yeri	Giresun	var*	var	*						
77	Eynesil	Çekek Yeri	Giresun			var*						
78	Eynesil Aralık	Çekek Yeri	Giresun		var							
79	Çavuşlu	Çekek Yeri	Giresun					var				
80	Görele	Balıkçı Barınağı	Giresun	var	var*	*						
81	Görele İsmailbeyli	Çekek Yeri	Giresun									
82	Tirebolu Yalıköy	Çekek Yeri	Giresun									
83	Tirebolu Özlü Köyü (Bada)	Çekek Yeri	Giresun									
84	Tirebolu Halkovalı	Çekek Yeri	Giresun									
85	Tirebolu	Balıkçı Barınağı	Giresun									
86	Espiye	Çekek Yeri	Giresun		var							
87	Espiye Gülbürnu	Çekek Yeri	Giresun		var				var			
88	Keşap Kılıçlı	Çekek Yeri	Giresun									
89	Keşap Tepeköy	Çekek Yeri	Giresun		var	var*						
90	Keşap	Çekek Yeri	Giresun					var	var			
91	Keşap Karabedir Mahallesi	Çekek Yeri	Giresun									
92	Giresun Aksu	Çekek Yeri	Giresun			var						
93	Giresun Gemiler - Üç kayalar	Çekek Yeri	Giresun									
94	Giresun Limanı Motorcu (Kumyalı)	Balıkçı Barınağı	Giresun			var						
95	Bulancak Yalıköy	Çekek Yeri	Giresun		var*	var*						
96	Bulancak Küçüklü	Çekek Yeri	Giresun	var*	var*	*						
97	Bulancak Talipli	Çekek Yeri	Giresun		var							
98	Bulancak İncüvez	Çekek Yeri	Giresun		var*							
99	Bulancak	Balıkçı Barınağı	Giresun	var	var*							
100	Piraziz	Barınma Yeri	Giresun	var*	var*	var*						

- *2010 yılında yapılan işler*

** *2010 yılndaı kısmen yapılan yapılar*

Tablo D-51 Samsun Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Gülyalı	Balıkçı Barınağı	Ordu							var	var	var
2	Ordu	Çekek Yeri	Ordu									var
3	Efirli Kumbaşı	Balıkçı Barınağı	Ordu									
4	*Perşembe Dereiçi*	*Balıkçı Limanı*	*Ordu*				*Yeni inşaat*					
5	Perşembe Gacalı	Çekek Yeri	Ordu				var					
6	Kışlaönü	Balıkçı Barınağı	Ordu				var	var	var			
7	Mersin Köyü	Balıkçı Barınağı	Ordu					var				
8	Medreseönü	Balıkçı Barınağı	Ordu			var						
9	Fatsa Yalıköy	Balıkçı Barınağı	Ordu			var						
10	Fatsa Bolaman	Balıkçı Barınağı	Ordu				var	var	var			
11	Fatsa Kurtuluş Mahallesi	Çekek Yeri	Ordu									
12	Fatsa	Balıkçı Barınağı	Ordu									
13	Ünye Limanı	Liman	Ordu					var				
14	Terme Yalı Mahallesi	Balıkçı Barınağı	Samsun					var				
15	Samsun	Balıkçı Barınağı	Samsun					var				
16	Dereköy	Balıkçı Barınağı	Samsun					var				
17	Alaçam - Toplu - Göçkün Doyran	Balıkçı Barınağı	Samsun			var						
18	Yakakent	Balıkçı Barınağı	Samsun					var	var			
19	Gerze	Balıkçı Barınağı	Sinop						var			
20	Demirciköy	Balıkçı Barınağı	Sinop			var						
21	Sinop Merkez	Balıkçı Barınağı	Sinop		var	var						
22	Akliman	Barınma Yeri	Sinop									
23	Ayancık Aliköy	Çekek Yeri	Sinop	var*		var*						
24	Ayancık - Denizciler Mahallesi (Çayiçi)	Balıkçı Barınağı	Sinop			var*						
25	Ustaburnu	Barınma Yeri	Sinop									
26	Helaldı (Güzelkent)	Balıkçı Barınağı	Sinop									
27	Türkeli	Balıkçı Barınağı	Sinop	var	var	var*						
28	Türkeli Güllüsu	Çekek Yeri	Sinop			var						

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-52 Bolu Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Çatal zeytin (Ginolu)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu		var	var						
2	Abana	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	var*	var	*						
3	Yakaören (İlişi)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu		var							
4	Gemiciler (Evrenye)	Balıkçı Barınağı	Kastamonu		var				var			
5	İnebolu Limanı	Liman	Kastamonu					var				
6	Özlüce	Balıkçı Barınağı	Kastamonu			var		var				
7	Doğanyurt	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	var*		*		var	var			
8	Cide İlyasbey	Balıkçı Barınağı	Kastamonu	var	var							
9	Cide	Balıkçı Barınağı	Kastamonu						var			
10	Kurucaşile	Balıkçı Barınağı	Bartın	var	var							
11	Tekkeönü	Balıkçı Barınağı	Bartın	var	var				var			
12	Amasra Limanı	Liman	Bartın									
13	Tarlaağzı	Balıkçı Barınağı	Bartın	var	var							
14	Hisarönü (Filyos)	Balıkçı Barınağı	Zonguldak		var							
15	Kilimli	Balıkçı Barınağı	Zonguldak					var				
16	Kozlu	Balıkçı Barınağı	Zonguldak						var			
17	Ereğli (Bozhane)	Balıkçı Barınağı	Zonguldak	var					var			
18	Alaplı	Balıkçı Barınağı	Zonguldak					var				
19	Akçakoca	Balıkçı Barınağı	Düzce	var		var						
20	Melenağzı	Barınma Yeri	Düzce		var							
21	Karasu Yenimahalle	Barınma Yeri	Sakarya		var	var						

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-53 İstanbul Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Kefken Adası	Barınma Yeri	Kocaeli				var					
2	Kefken	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	var	var	var						
3	Bağırganlı	Balıkçı Barınağı	Kocaeli			var						
4	Ağva	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var*		var*					var	
5	Şile	Balıkçı Barınağı	İstanbul					var*				
6	Anadolu Feneri	Çekek Yeri	İstanbul			var						
7	Poyrazköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul					var				
8	Anadolu Kavağı	Barınma Yeri	İstanbul			var						
9	Beykoz	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var					
10	Paşabahçe	Çekek Yeri	İstanbul									
11	Çubuklu	Barınma Yeri	İstanbul									
12	Anadolu Hisarı Göksu Deresi	Barınma Yeri	İstanbul									

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
13	Çengelköy	Barınma Yeri	İstanbul									
14	İstinye	Doğal Barınma Yeri	İstanbul									
15	Sarıyer Yeniköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
16	Kireçburnu	Barınma Yeri	İstanbul	var								
17	Büyükdere	Barınma Yeri	İstanbul									
18	Rumeli Kavağı	Balıkçı Barınağı	İstanbul			var						
19	Garipçe Köyü	Barınma Yeri	İstanbul			var						
20	Rumeli Feneri	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var		var						
21	Kısırkaya	Balıkçı Barınağı	İstanbul	*Yeni inşaat*								
22	Karaburun	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var	var	var						
23	Kıyıköy	Balıkçı Barınağı	Kırklareli	var*	var	var*						
24	İğneada	Balıkçı Barınağı	Kırklareli					var				
25	İğneada Beğendikköyü	Balıkçı Barınağı	Kırklareli									
26	Harem	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var								
27	Salacak	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
28	Kadıköy Kurbağalı Dere	Doğal Barınma Yeri	İstanbul									
29	Bostancı	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var					
30	Küçükyalı	Balıkçı Barınağı	İstanbul							var		
31	Kartal	Balıkçı Barınağı	İstanbul							var		
32	Pendik	Balıkçı Barınağı	İstanbul									
33	Tuzla	Balıkçı Barınağı	İstanbul							var		var
34	Eskihisar	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	var								
35	Tavşancıl	Balıkçı Barınağı	Kocaeli	var	var	var						
36	Hereke	Balıkçı Barınağı	Kocaeli									
37	Karamürsel Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Kocaeli		var	var						
38	Karamürsel	Balıkçı Barınağı	Kocaeli					var				
39	Değirmendere İskelesi	Çekek Yeri	İstanbul									
40	Şarköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	var*	var	var*						
41	Mürefte	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ					var				
42	Hoşköy	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	var				var	var			
43	Kumbağ	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ				var	var	var			
44	Barbaros	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ				var	var*				
45	Tekirdağ Merkez	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	var	var	var						
46	Marmara Ereğlisi	Balıkçı Barınağı	Tekirdağ	var	var							var
47	Silivri	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var*		var		var				
48	Selimpaşa	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
49	Güzelce	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var*		*						
50	Mimarsinan	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var	var			
51	Ambarlı	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
52	Menekşe Deresi	Barınma Yeri	İstanbul		var							
53	Yeşilköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
54	Bakırköy	Balıkçı Barınağı	İstanbul							var		
55	Zeytinburnu	Balıkçı Barınağı	İstanbul						var			
56	Kocamustafapaşa	Balıkçı Barınağı	İstanbul									
57	Kumkapı	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var		var			

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
58	Ahırkapı (Çatladıkapı)	Barınma Yeri	İstanbul				var	var	var			
59	Fener Ayakapı	Barınma Yeri	İstanbul					var				
60	Eyüp	Çekek Yeri	İstanbul					var				
61	Piripaşa Mah. Haliç Sahili	Barınma Yeri	İstanbul					var				
62	Kabataş	Barınma Yeri	İstanbul					var				
63	Sivriada	Balıkçı Barınağı	İstanbul							var		
64	Kınalıada	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
65	Burgazada	Çekek Yeri	İstanbul									
66	Heybeli Ada	Balıkçı Barınağı	İstanbul				var	var				
67	Büyükada	Balıkçı Barınağı	İstanbul	var				var				
68	Yaylaköyü	Balıkçı Barınağı	Edirne	*		var*	var	var				
69	İbrice	Balıkçı Barınağı	Edirne		var							var
70	Sultaniçe	Balıkçı Barınağı	Edirne									
71	Enez	Balıkçı Barınağı	Edirne									

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-54 Bursa Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Yalova Küçüktekne	Balıkçı Barınağı	Yalova		var							
2	Yalova Samanlıdere	Balıkçı Barınağı	Yalova					var				
3	Koruköy	Balıkçı Barınağı	Yalova			var						
4	Çınarcık	Balıkçı Barınağı	Yalova					var		var		
5	Esenköy	Balıkçı Barınağı	Yalova		var	var*						
6	Armutlu	Balıkçı Barınağı	Yalova									
7	Fıstıklı	Balıkçı Barınağı	Yalova		var					var		
8	Kapaklı Köyü	Balıkçı Barınağı	Yalova									
9	Narlı Köyü	Barınma Yeri	Bursa	var		var*						
10	Gemlik	Balıkçı Barınağı	Bursa			var						
11	Gemlik Kurşunlu	Balıkçı Barınağı	Bursa	var								
12	Güzelyalı	Balıkçı Barınağı	Bursa			var						
13	Mudanya Arnavutköy	Balıkçı Barınağı	Bursa									
14	Kumyaka Köyü	Barınma Yeri	Bursa									
15	Zeytinbağ	Balıkçı Barınağı	Bursa	var								
16	Bayramdere (Yeniköy)	Balıkçı Barınağı	Bursa	var				var				
17	Karacebey Kurşunlu	Balıkçı Barınağı	Bursa	var*		*		var				
18	Yenice Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	var*		var*						
19	Dut Liman Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	var*		*						

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
20	Bandırma	Balıkçı Barınağı	Balıkesir									
21	Erdek Aşağı Yapıcı	Barınma Yeri	Balıkesir									
22	Tatlısu	Balıkçı Barınağı	Balıkesir							var		
23	Karşıyaka	Balıkçı Barınağı	Balıkesir									
24	Çakıl	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var*	var							
25	Kestanelik	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var*	var	*						
26	Şahinburgaz (Çayağzı)	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var*	var	*						
27	Turanlar	Barınma Yeri	Balıkesir			var*						
28	Doğanlar	Barınma Yeri	Balıkesir									
29	İlhanlar Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir				var	var				
30	Ocaklar Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	var								
31	Erdek	Balıkçı Barınağı	Balıkesir					var	var			
32	Musakça Köyü	Barınma Yeri	Balıkesir	var								
33	Karabiga	Balıkçı Barınağı	Çanakkale							var		
34	Aksaz	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	var	var							
35	Değirmencik Köyü	Barınma Yeri	Çanakkale	var*		*						
36	Kemer	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	var*		var*						
37	Şevketiye	Balıkçı Barınağı	Çanakkale		var							
38	Lapseki	Balıkçı Barınağı	Çanakkale		var	var						
39	Gelibolu	Balıkçı Barınağı	Çanakkale									
40	Asmalı Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var*		var*		var				
41	Topağaç Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir					var				
42	Marmara Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var	var							
43	Çınarlı Köyü	Balıkçı Barınağı	Balıkesir									
44	Ekinlik Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir									
45	Avşa Yiğitler	Balıkçı Barınağı	Balıkesir					var				
46	Güneyli	Barınma Yeri	Çanakkale		var							var
47	*Saroz Körfezi*	*Balıkçı Limanı*	*Çanakkale*							*Yeni inşaat*		
48	Kaleköy (Gökçeada)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale		var*							
49	Kuzu Limanı	Balıkçı Barınağı	Çanakkale									
50	Kabatepe (Arıburnu)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale					var				
51	Seddülbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale				var	var	var			
52	Kilitbahir	Balıkçı Barınağı	Çanakkale		var		var		var			
53	Eceabat (Eski)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale				var	var				
54	Eceabat (Yeni)	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	var*	var	var						
55	Çanakkale	Balıkçı Barınağı	Çanakkale									
56	*Çanakkale Merkez Yeni*	*Balıkçı Limanı*	*Çanakkale*	*Yeni inşaat*								
57	Kumkale	Barınma Yeri	Çanakkale		var							
58	Çanakkale Yeniköy	Balıkçı Barınağı	Çanakkale		var							
59	Bozcaada	Balıkçı Barınağı	Çanakkale				var	var	var			
60	Dalyan	Barınma Yeri	Çanakkale	var	var	var						
61	Gülpınar	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	var	var*	*						
62	Babakale	Balıkçı Barınağı	Çanakkale									
63	Koyunevi	Barınma Yeri	Çanakkale	var*	var	var*						

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
64	Behramkale	Balıkçı Barınağı	Çanakkale									
65	Küçükkuyu	Balıkçı Barınağı	Çanakkale				var					
66	Altınoluk	Balıkçı Barınağı	Balıkesir	var*		*						
67	Burhaniye	Balıkçı Barınağı	Balıkesir		var	var						
68	Alibey Adası	Balıkçı Barınağı	Balıkesir									
69	Altınova	Barınma Yeri	Balıkesir									
70	*Ayvalık*	*Balıkçı Limanı*	*Balıkesir*	*Yeni inşaat*								
71	Karaağaç	Barınma Yeri	Balıkesir									
72	Gömeç	Barınma Yeri	Balıkesir									
73	Sivrice	Balıkçı Barınağı	Çanakkale	var*		*						

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-55 İzmir Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Dikili	Balıkçı Barınağı	İzmir	var		var						
2	Çandarlı	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*	var	var						
3	Şakran Dereağzı	Barınma Yeri	İzmir									
4	Aliağa	Balıkçı Barınağı	İzmir		var		var					
5	Aliağa Çakmaklı	Balıkçı Barınağı	İzmir			*						
6	Yeni Foça	Balıkçı Barınağı	İzmir	var	var							var
7	Eski Foça	Doğal Barınma Yeri	İzmir									
8	Eskifoça	Balıkçı Barınağı	İzmir									
9	Şemikler	Balıkçı Barınağı	İzmir				var	var	var			
10	Karşıyaka	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*	var	var*						
11	Bakü	Barınma Yeri	İzmir									
12	Narlıdere Sahil Evleri	Balıkçı Barınağı	İzmir				var		var			
13	Güzelbahçe 1	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*		var*			var			
14	Güzelbahçe 2	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*	var	var*						
15	*Güzelbahçe Yalı*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*	*Yeni inşaat*								
16	Kalabak	Barınma Yeri	İzmir									
17	Urla (İskele)	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*	var				var			
18	*Urla Gülbahçe*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*							*yeni inşaat*		
19	Çeşmealtı	Barınma Yeri	İzmir		var							var
20	Özbekköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	var	var	var						
21	Balıklıova	Balıkçı Barınağı	İzmir				var		var			
22	Mordoğan 2	Balıkçı Barınağı	İzmir		var	var						
23	Mordoğan 1	Balıkçı Barınağı	İzmir							var		
24	Kaynarpınar	Balıkçı Barınağı	İzmir		var							
25	Ambarseki	Balıkçı Barınağı	İzmir		var		var					

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
26	Saipköy	Balıkçı Barınağı	İzmir	var*	var	var*						
27	Karaburun	Balıkçı Barınağı	İzmir									
28	Yeni Liman	Balıkçı Barınağı	İzmir		var	var						
29	Ilıca - Yıldızburnu	Balıkçı Barınağı	İzmir	var	var	var						
30	Dalyanköy	Balıkçı Barınağı	İzmir				var					
31	*Çeşme Fenerburnu*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*	*Yeni inşaat*								
32	Çeşme	Balıkçı Barınağı	İzmir									
33	Çiftlikköy	Balıkçı Barınağı	İzmir		var		var					
34	Alaçatı	Balıkçı Barınağı	İzmir		var		var		var			
35	*Urla Demirci*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*				*yeni inşaat*					
36	Gümüldür	Balıkçı Barınağı	İzmir									
37	Sığacık	Balıkçı Barınağı	İzmir	var								
38	Özdere	Balıkçı Barınağı	İzmir		var		var					
39	*Ahmetbeyli*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*							*yeni inşaat*		
40	*Doğanbey Payamlı*	*Balıkçı Limanı*	*İzmir*	*Yeni inşaat*								
41	Kuşadası	Barınma Yeri	Aydın					var				
42	Davutlar	Barınma Yeri	Aydın		var							
43	Güzelçamlı	Barınma Yeri	Aydın				var					
44	Akköy (Taşburun)	Barınma Yeri	Aydın			var						
45	Akbük	Barınma Yeri	Aydın									
46	Güllük	Barınma Yeri	Muğla				var	var	var			
47	Torba	Barınma Yeri	Muğla				var	var	var			
48	Türkbükü	Barınma Yeri	Muğla					var	var			
49	Gündoğan	Balıkçı Barınağı	Muğla							var	var	var
50	Yalıkavak	Balıkçı Barınağı	Muğla					var				
51	Turgutreis	Balıkçı Barınağı	Muğla				var	var	var			
52	Akyarlar	Balıkçı Barınağı	Muğla		var		var					
53	Ören	Barınma Yeri	Muğla								var*	
54	Akyaka	Balıkçı Barınağı	Muğla							var	var	var
55	Karaköy (Gerince)	Barınma Yeri	Muğla							var		var
56	Palamutbükü	Balıkçı Barınağı	Muğla				var	var	var			
57	Hayıtbükü	Barınma Yeri	Muğla				var	var	var			
58	Datça	Balıkçı Barınağı	Muğla	var*	var	var						
59	Bozburun	Balıkçı Barınağı	Muğla				var	var				
60	*Milas*	*Balıkçı Limanı*	*Muğla*							*yeni inşaat*		
61	Köyceğiz	Balıkçı Barınağı	Muğla		var							
62	Küçük Tekne	Yanaşma Yeri	Muğla									
63	Kışlakıyıcık	Rıhtımları	Muğla				var	var				

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-56 Antalya Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Kalkan	Balıkçı Barınağı	Antalya								var*	
2	Kaş	Barınma Yeri	Antalya							var	var	
3	Finike	Barınma Yeri ve Turizm Yat Limanı	Antalya									
4	Antalya	Limanı	Antalya									
5	*Antalya Merkez*	*Balıkçı Limanı*	*Antalya*	*Yeni inşaat*								
6	Side	Balıkçı Barınağı	Antalya									
7	Alanya	Balıkçı Barınağı	Antalya									
8	*Alanya Uğrak*	*Balıkçı Limanı*	*Antalya*	*Yeni inşaat*								
9	*Serik*	*Barınma ve Çekek Yeri*	*Antalya*	*Yeni inşaat*								
10	*Kumluca*	*Barınma ve Çekek Yeri*	*Antalya*	*Yeni inşaat*								
11	*Demre*	*Barınma ve Çekek Yeri*	*Antalya*	*Yeni inşaat*								
12	Eğirdir	Balıkçı Barınağı	Isparta							var	var	
13	Sarıidris	Balıkçı Barınağı	Isparta							var	var	

* *2010 yılında yapılan işler*

Tablo D-57 Adana Bölge Müdürlüğü: Önerilen Onarım, Tarama, Tevsiat ve Yeni Balıkçılık Kıyı Yapılarının Önceliklendirilmesi

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
1	Yoğunduvar	Balıkçı Barınağı	Mersin					var				
2	Aydıncık	Balıkçı Barınağı	Mersin				var	var				
3	Yeşilovacık (Hacı İshaklı)	Balıkçı Barınağı	Mersin				var	var				
4	Taşucu	Balıkçı Barınağı	Mersin	var	var	*						
5	Erdemli	Balıkçı Barınağı	Mersin									
6	Çamlıbel (Hamidiye)	Balıkçı Barınağı	Mersin									
7	Karaduvar	Balıkçı Barınağı	Mersin	var*	var	var*						
8	Karataş	Balıkçı Barınağı	Adana	var*	var	var*						
9	Yumurtalık	Balıkçı Barınağı	Adana	var*	var	var*						
10	Dörtyol	Balıkçı Barınağı	Hatay		var				var			
11	İskenderun	Balıkçı Barınağı	Hatay		var				var			
12	Işıklı Konacık	Balıkçı Barınağı	Hatay									
13	Çevlik (Samandağı)	Balıkçı Barınağı	Hatay		var*							
14	Akdamar Dereağzı	Balıkçı Barınağı	Van			var						Var
15	Yarımada	Yanaşma Yeri	Van									var
16	Akdamar	Yanaşma Yeri	Van									var

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İl	Kısa			Orta			Uzun		
				Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat	Onarım	Tarama	Tevsiat
	İskelesi											
17	*Dörtyol Payas*	*Balıkçı Limanı*	*Hatay*	*Yeni inşaat*								
18	*İskenderun Madenli*	*Balıkçı Limanı*	*Hatay*	*Yeni inşaat*								

* *2010 yılında yapılan işler*

Sonuç olarak, ülkesel ölçekte bakıldığında kısa vadede onarıma ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısı sayısı 81, orta vadede onarıma ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısı sayısı 48, uzun vadede onarıma ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısı sayısı 18 olarak tespit edilmiştir (Cilt 2 Ek 8).

Tarama ihtiyacı olan 103 adet balıkçılık kıyı yapısının kısa vadede, 80 adet balıkçılık kıyı yapısının orta vadede, 10 adet balıkçılık kıyı yapısının uzun vadede taramaya ihtiyacı olduğu belirlenmiştir (Cilt 2 Ek 9)

Kısa vadede ilave yapıya ihtiyacı olan balıkçılık kıyı yapısı 88, orta vadede 52, uzun vadede ise 17'dir (Cilt 2 Ek 10).

D.7 BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ HİNTERLANDINDAKİ ULAŞIM BAĞLANTILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

D.7.1 Avlanan Ürünlerin Dağıtımı

D.7.1.1 Pazarlama

Küçük tekne ve troller avladıkları balıkları genellikle kabzımala, doğrudan otel, lokanta vb. işletmelere, kooperatiflere ya da büyük balık hallerine pazarlamaktadır. Gırgırlar tarafından avlanan balıklar kabzımala ve/veya balık değerlendirme tesisine pazarlanmakta veya ihraç edilmektedir.

Saha bulgularından elde edilen bilgilere göre her 100 balıkçılık kıyı yapısından 16'sında balık satış yeri bulunmaktadır. Yapıların çoğunda satış yerinin olmamasına da bağlı olarak avlanan balıklar yöredeki lokanta ve perakende satış yerlerine dağıtılmakta, balıkçı dükkanlarında ve semt pazarlarında halka satılmaktadır. Tür, piyasa talebi ve karaya çıkış noktasına bağlı olarak, avın bir bölümü, balık satış yerlerine nakledilmektedir. Avlanan balıklar balık hallerine genellikle kamyonla taşınmaktadır. Ürünün bir bölümü de ihraç edilmektedir.

Yetiştiricilikle üretilen ürünler ihracatın yanı sıra ülke içerisinde de tüketilmektedir. Üretimin bir kısmı turizm mevsiminde kıyılarda yer alan otel ve restoranlarda turistlere servis edilmekte, kalanı ise üretim tesislerinin yakınında bulunan yerleşim yerlerinde tüketilmektedir.

Avladığı ürün bakımından ilk sırada yer alan Doğu Karadeniz Bölgesi'nden ve diğer bölgelerden ülkemizde bulunan büyük balık hallerine çok miktarda balık dağıtımı yapılmaktadır.

2008 yılında toplam su ürünleri üretiminin denizlerden avcılık yoluyla elde edilen kısmının pazarlama şekilleri ve pazarlanan ürün miktarlarının bölgelere göre dağılımı Tablo D-58'de verilmektedir. Söz konusu verilere göre pazarlamada en büyük payın 315 368 ton (%69,6) ile komisyonculara ait olduğu görülmüştür. Tablodan da görüldüğü üzere, 2008 yılında toplam ürünün 95 742 tonu (%21,1) balık unu ve balık yağı fabrikalarına, 7 694 tonu (%1,7) kooperatif ve birliklere ve 10 728 tonu (%2,4) konserve fabrikalarına pazarlanmıştır. Verilere göre ürünlerin 8 821 tonu (%1,9) yakınındaki direk tüketiciye, 2 089 tonu da (%0,5) yetiştirici çiftliklerine satılmıştır.

Balık unu ve balık yağı fabrikasına verilen ürünlerin tamamı Doğu Karadeniz Bölgesi'nde avlanan ürünler olup diğer bölgelerden bu fabrikalara ürün verilmediği anlaşılmaktadır. Balık unu ve balık yağı fabrikaları Rize, Trabzon, Samsun ve Sinop'ta bulunmaktadır.

Tablo D-58 Deniz Ürünlerinin Bölgelere Göre Pazarlama Şekilleri ve Pazarlanan Ürün Miktarları (ton)

Bölgeler	Toplam ürün	Balık unu ve yağ fb.	Kooperatif ve birlikler	Komisyoncu (Kabzımal tüccar)	Konserve fabrikası	Tüketici	Kendi tükettiği	Yetiştirme çiftlikleri	Değerlendirilmeyen	Diğer
Doğu Karadeniz	293 117	95 742	1 108	185 558	148	4 980	1 295	1 852	1 788	646
Batı Karadeniz	62 161		662	45 008	9 423	1 141	1 147	126	1 378	3 276
Marmara	40 577		1 840	35 745	1 034	795	444	25	301	393
Ege	36 618		3 495	30 979	93	1 052	454		426	119
Akdeniz	20 640		589	18 078	30	853	371	86	96	537
Toplam	**453 113**	**95 742**	**7 694**	**315 368**	**10 728**	**8 821**	**3 711**	**2 089**	**3 989**	**4 971**
Toplam (%)	**100,0**	**21,1**	**1,7**	**69,6**	**2,4**	**1,9**	**0,8**	**0,5**	**0,9**	**1,1**

Kaynak: TÜİK (2009).

D.7.1.2 Üstyapı

Avrupa Birliği uyum yasaları çerçevesinde, avlanan su ürünlerinin, sadece balıkçılık idari binalarının bulunduğu kıyı yapılarından çıkarılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda 36 balıkçılık kıyı yapısında TKİB idari binası yaptırılmıştır. İnşa edilecek 4 idari bina ile bu sayı 40 adede yükseltilmesi planlanmaktadır. Balıkçılık idari binalarında karaya çıkarılan su ürünleri türü ve miktarı konusunda bilgiler kayıt altına alınacaktır.

Saha çalışmalarında her 100 balıkçılık kıyı yapısının 16 adedinde perakende balık satış yerinin olduğu tespit edilmiştir. Ege Bölgesi'nde her üç yapıdan birinde balık satış yerinin olduğu, en çok ürünün avlandığı Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ise 20 yapıdan 1'inde balık satış yerinin bulunduğu tespit edilmiştir. Marmara'da 18, Batı Karadeniz'de 9 yapıda, Akdeniz'de bulunan kıyı yapılarının 1'inde, iç sularda ise 1 yapıda balık satış yeri bulunmaktadır.

Türkiye'de genelde toptan satış yapılan, işlem hacmi yüksek 12 adet balık hali bulunmaktadır. Bunlar; İstanbul, Samsun, İzmir, Ankara, Çanakkale, Bursa, Bandırma, Trabzon, Ordu illerinde faaliyet göstermektedir. Rize ve Kocaeli illerinde ise 2'şer adet balık hali yer almaktadır. İşlem hacmi yüksek balık satış halleri yerel belediye veya büyükşehir belediyeleri tarafından işletilmektedir.

D.7.2 Altyapı

Yasal düzenlemeler bölümü ile ilgili olarak balık hallerindeki işleyişi araştırmak üzere İstanbul Kumkapı Balık Hali ziyaret edilmiştir. Balık halinde yetkililer ile yapılan görüşmelerde avlanan ürünlerin pazara taşınırken büyük bir kısmının (~%85) karayolunu kullandığı bilgisi edinilmiştir.

Rapor kapsamında balıkçılık kıyı yapılarının hinterlanda bağlantı yolları araştırılmıştır. Saha çalışmalarında, balıkçılık kıyı yapılarının çok şeritli karayolu bağlantılarının durumları araştırılmıştır. Bağlantı yolları stabilize yol, asfalt yol, toprak yol ve diğer olmak üzere 4 grupta değerlendirilmiştir. Diğer olarak tanımlanan yol ise çakıl, mıcır şeklindedir. Tablo D-59'dan da görülebileceği gibi balıkçılık kıyı yapılarının %68,2'sine asfalt yol, %24,9'una stabilize yol, %6,9'una da toprak yoldan ulaşılmaktadır.

Tablo D-59 Balıkçılık Kıyı Yapılarının Karayolu Bağlantı Yolu Tipleri

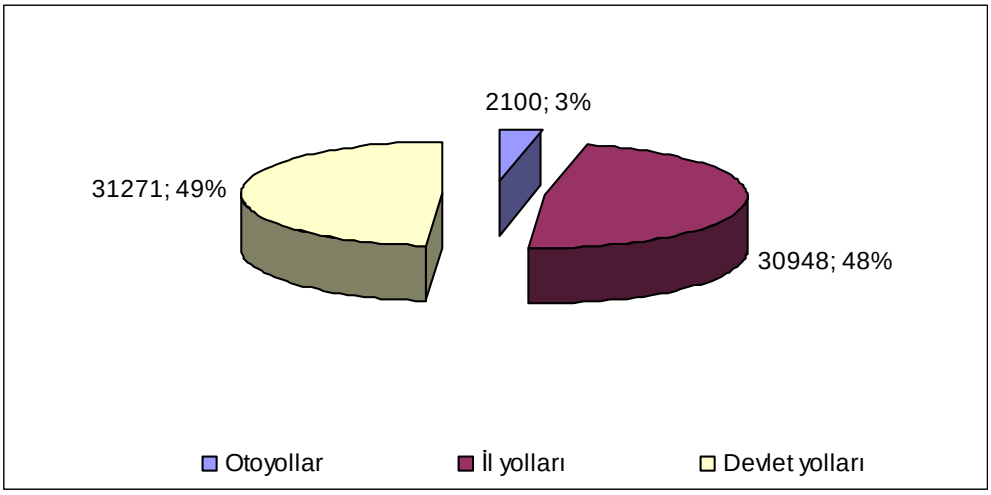
Bölgeler	Stabilize (%)	Toprak (%)	Asfalt (%)
Doğu Karadeniz	53,2	13,5	33,3
Batı Karadeniz	13,6	9,1	77,3
Marmara	1,3	0,0	98,7
Ege	13,6	3,7	82,7
Akdeniz	0,0	0,0	100,0
İç Sular	40,0	0,0	60,0
TOPLAM	24,9	6,9	68,2

Rapor kapsamında Türkiye'nin karayolu, demiryolu ve havayolu durumu ilerleyen bölümlerde açıklanmaktadır.

D.7.2.1 Karayolu Ağı

Ülkemizde 01.01.2010 tarihi itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında 31 271 km devlet yolu, 30 948 km il yolu ve 2 100 km otoyol olmak üzere toplam 64 319 km yol ağı bulunmaktadır (Şekil D-21). Otoyollar, devlet yolları, il yolları ve balıkçılık kıyı yapılarının gösterildiği Türkiye Karayolları Haritası Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Şekil D-21 01.01.2010 İtibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağı (Toplam 64 319 km)



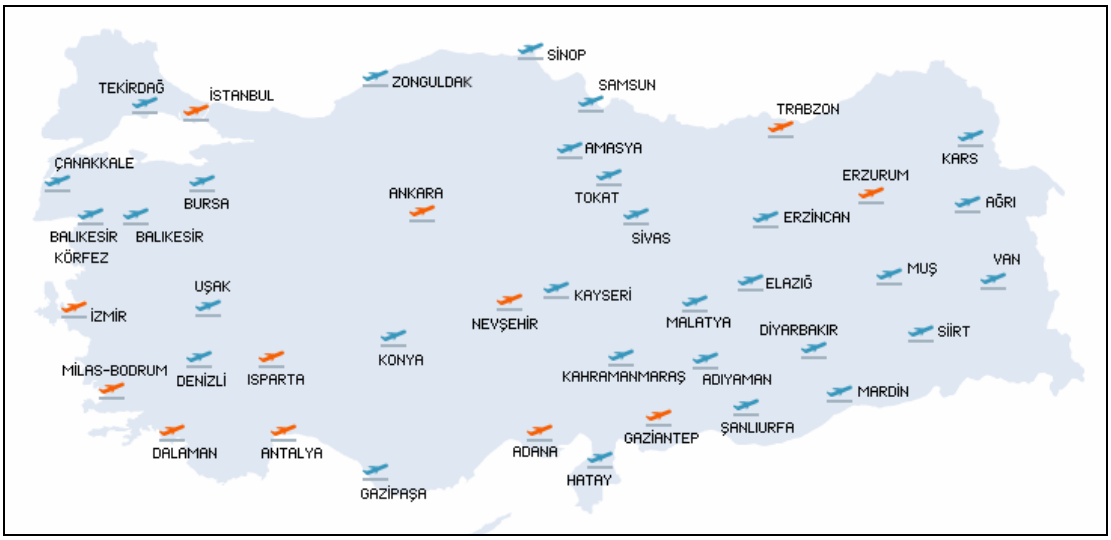
Kaynak: KGM (2010)

D.7.2.2 Havayolu Ağı

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilen 42 havaalanı bulunmaktadır (Şekil D-22). Bunlardan Atatürk (İstanbul), Esenboğa (Ankara), Adnan Menderes (İzmir), Antalya, Dalaman (Muğla), Milas-Bodrum (Muğla), Adana, Trabzon, Süleyman Demirel (Isparta), Kapadokya (Nevşehir), Erzurum ve Gaziantep olmak üzere 12'si havalimanıdır. Adıyaman, Ağrı, Merzifon (Amasya), Edremit Körfez (Balıkesir), Balıkesir Merkez, Yenişehir (Bursa), Çanakkale, Çardak (Denizli), Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Hatay, Kahramanmaraş, Kars, Kayseri, Konya, Malatya, Mardin, Muş, Çarşamba (Samsun), Siirt, Sinop, Sivas, GAP (Şanlıurfa), Çorlu (Tekirdağ), Tokat, Uşak, Ferit Melen (Van), Çaycuma (Zonguldak), Gazipaşa (Antalya) havaalanları bulunmaktadır. Ayrıca, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Yapım Yatırım ve İşletim A.Ş. tarafından işletilen Sabiha Gökçen Havaalanı (İstanbul) bulunmaktadır.

Atatürk (İstanbul), Esenboğa (Ankara), Adnan Menderes (İzmir), Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon, Milas–Bodrum, Süleyman Demirel (Isparta) ve Nevşehir-Kapadokya havaalanları uluslararası ve iç hat uçuşlarında düzenli seferlere ve charter seferlerine açıktır. Bursa-Yenişehir, Denizli-Çardak, Çorlu, Erzurum, Gaziantep, Kars, Kayseri, Konya, Samsun Havaalanı (Çarşamba), Ferit Melen Havaalanı (Van), uluslararası tarifesiz uçuşlara ve iç hat uçuşlarına açıktır. Adıyaman, Ağrı, Balıkesir, Çanakkale, Diyarbakır, Elazığ, Erzincan, Kahramanmaraş, Körfez, Malatya, Mardin, Muş, Siirt, Sivas, Şanlıurfa, Tokat ve Uşak havaalanları sadece iç hat uçuşlarına açıktır.

Şekil D-22 Havaalanları



Kaynak: DHMİ (2010)

D.7.2.3 Demiryolu Ağı

Ülkemizde TCDD'nin 2009 yılı verilerine göre ana hat uzunluğu 8 686 km, tali hat uzunluğu 2 322 km olmak üzere tren şebekesi toplam 11 008 km'dir. Elektrikli hat uzunluğu 2 273 km, elektriksiz hat uzunluğu 8 735 km'dir. Ülkemiz Demiryolu Şebekesi Şekil D-23'de verilmiştir.

Şekil D-23 Demiryolu Ağı

Kaynak: TCDD (2010).

D.7.3 Taşıma

Ana balık hallerine uzak olan çeşitli limanlardan karaya çıkarılan su ürünlerinin çoğu karayolu ile taşınmaktadır. Nakliye araçlarının çoğu balıkçılar, kabzımallar veya küçük ölçekli yerel nakliye şirketlerine aittir. Bununla beraber, daha büyük şirketler (işleme tesisleri), üretim yerinden piyasaya kadar etkin bir soğuk zincir sağlayabilmek amacıyla kendi taşıma olanaklarını kullanmaktadır.

Avlanan ürünlerin çabuk bozulabilir olması nedeniyle ürünlerin kıyı yapılarında bulunması gereken soğutma ünitelerinde bekletilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra ürünleri pazara taşıyacak araçların frigorifik (soğutucu) sistemlerle donatılmış olması gerekmektedir.

Ürünlerin büyük pazarlar ve müzayede alanlarına taşınmasında bazı sorunlar yaşanmaktadır. Daha ucuz bir taşıma yöntemi olduğundan, pelajik[3] avların bir bölümü, başta Karadeniz'de olmak üzere, büyük miktarlar halinde deniz yoluyla taşınmaktadır. İç su ürünlerinin iç kesimlerdeki büyük şehirlerden uzak kırsal pazarlara dağıtımında yaşanan sorunlar sürmektedir.

Saha çalışmalarında; küçük balıkçılık kıyı yapısından çıkarılan ürünlerin genellikle o yörede satış imkanı bulduğu, büyük balıkçılık kıyı yapısından çıkarılan ürünlerin ise genelde karayolu ile İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük balık hallerinin olduğu şehirlere götürülerek satıldığı bilgisi edinilmiştir. Ürün taşımacılığında genellikle karayolunun kullanıldığı anlaşılmıştır.

[3] Deniz veya göllerde zemine veya yüzeye bağlı olmaksızın suda asılı olarak kalan veya aktif olarak hareket edebilen canlı.

D.8 BÖLGELER İTİBARIYLA BALIKÇILIK KIYI YAPILARININ HİNTERLANDI VE ULAŞIM YOLLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Bir limanın hinterlandı gelen yükün çıkış noktası ya da geldiği alan olarak tanımlanmaktadır. Balıkçılık kıyı yapısının hinterlandı, avlanan/yetiştirilen ürünlerin çıkarıldığı ve pazarlandığı bölgelerdir. Balıkçılık kıyı yapılarının hinterlandı ulaştırma limanlarının hinterlandı kadar kapsamlı olmamaktadır. Bu avlanan ve yetiştirilen ürünlerin bozulmadan, tazeliğini yitirmeden, kısa sürede tüketicilerin kullanımına sunulması gerektiğindendir.

Raporun bu bölümünde balıkçılık kıyı yapılarının hinterland bağlantı yolları, hinterlanda ulaşım yolunun güzergahı, şerit sayısı ve durumu incelenmiştir. Değerlendirme, saha çalışmalarında edinilen bilgiler doğrultusunda ulaştırma bölge müdürlüklerine göre yapılmış olup bölge müdürlüğü sınırlarında çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 büyük balık haline gönderildiği kabul edilmiştir.

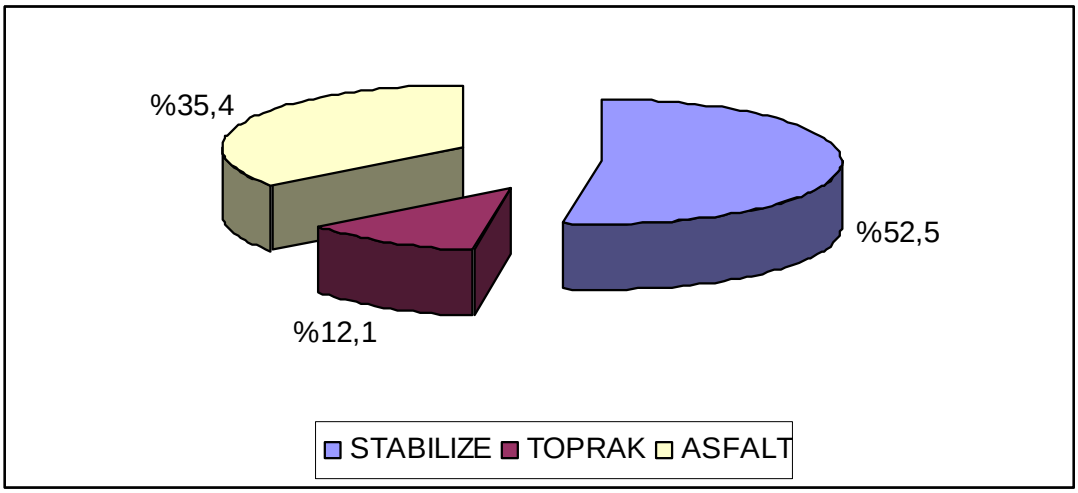
Ayrıca, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün planladığı çalışmalar ve 2007 yılında hazırlanan Türkiye'nin Ulaştırma Alt Yapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması Sonuç Raporu'nda (TINA) yapılan öneriler araştırılmıştır. Çandarlı ve Mersin'de yapılacak konteyner limanları için Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne hazırlanan fizibilite raporunda yapılan öneriler de dikkate alınmıştır.

D.8.1 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında 74 barınma ve çekek yeri, 20 balıkçı limanı, 4 büyük balıkçı limanı ve 1 liman bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında sadece Trabzon'da bulunan Akçaabat Salacık Barınma ve Çekek Yeri'nin yola bağlantısının olmadığı diğer yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Yapıların %52,5'inin karayoluna bağlantı yollarının stabilize, %12,1'inin toprak yol, %35,4'ünün asfalt yol olduğu belirlenmiştir (Şekil D-24).

Şekil D-24 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları



Saha çalışmalarında bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşımın zor olmadığı belirlenmiştir. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve mesafeleri Tablo D-60'da verilmiştir. Yola bağlantısı en uzak balıkçılık kıyı yapısının 1,5 km mesafede olduğu tespit edilmiştir.

Tablo D-60 Trabzon Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Kemalpaşa	Balıkçı Limanı	Artvin	Stabilize	0,1
2	Hopa Limanköy	Barınma ve Çekek Yeri	Artvin	Stabilize	0,06
3	Esen Kıyı	Barınma ve Çekek Yeri	Artvin	Stabilize	0,005
4	Hopa Limanı	Liman	Artvin	Asfalt	0
5	Hopa Sugören	Barınma ve Çekek Yeri	Artvin	Stabilize	0
6	Hopa Çamlıköy	Barınma ve Çekek Yeri	Artvin	Stabilize	0,02
7	Arhavi Hacılar	Barınma ve Çekek Yeri	Artvin	Stabilize	0
8	Arhavi	Balıkçı Limanı	Artvin	Stabilize	0
9	Fındıklı Kıyıcık	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,01
10	Fındıklı Torosi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
11	Fındıklı Aksu	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
12	Fındıklı Yeniköy	Balıkçı Limanı	Rize	Asfalt	0
13	Ardeşen Yeniyol	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
14	Ardeşen Işıklı	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
15	Ardeşen Işıklı Taşbaşı	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
16	Ardeşen	Balıkçı Limanı	Rize	Asfalt	0
17	Pazar Kirazlık	Büyük Balıkçı Limanı	Rize	Asfalt	0,01
18	Pazar Soğuksu	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01

19	Pazar İkiztepe	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
20	Pazar Balıkçılar	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
21	Çayeli Taşhane	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
22	Çayeli	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
23	Çayeli Büyükcaferpaşa	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
24	Çayeli Hamuda	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,1
25	Gündoğdu Söğütlü	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
26	Gündoğdu Balıkçılar	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
27	Gündoğdu Bozukkale	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
28	Gündoğdu	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,1
29	Rize Cumhuriyet Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
30	Rize Engindere	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
31	Rize İslampaşa Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0
32	Rize Gülbahar Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
33	Rize Müftü Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
34	Rize Limanı Motorcu	Balıkçı Limanı	Rize	Asfalt	0,1
35	Rize Fener Boğaz Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,1
36	Rize Çifte Kavak	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,015
37	Rize Alipaşa	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,01
38	Rize Uzunkaya	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,005
39	Derepazarı Eriklimanı	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
40	Derepazarı Tersane Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
41	Derepazarı Yanıktaş Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,015
42	Derepazarı Sandıktaş	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0,01
43	İyidere Yalıköy	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
44	İyidere Sarayköy Tahkimatı	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	1,5
45	İyidere Sarayköy Su Ürünleri Yüksek Okulu Önü	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	1
46	İyidere Yalıköy Tahkimatı	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Asfalt	0,1
47	İyidere	Barınma ve Çekek Yeri	Rize	Stabilize	0
48	Of Eskipazar	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0,1
49	Of	Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0,15
50	Sürmene Balıklı	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0,01
51	Sürmene Merkez	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0,01
52	Araklı	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0,2
53	Araklı Kalecik	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0,1
54	Araklı Yalıboyu Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0
55	Arsin	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0
56	Araştırma Enstitüsü	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Stabilize	0,3
57	Yomra	Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0
58	Trabzon Motorcu (Yüzüncü Yıl)	Büyük Balıkçı Limanı	Trabzon	Stabilize	0,01
59	Ganita	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Asfalt	0,01
60	Faroz	Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0
61	Söğütlü	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0,5
62	Akçaabat	Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0,01
63	Akçaabat Darıca	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0
64	Akçabat Salacık	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon		
65	Akçaabat Akçakale	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0,01
66	Akçaabat Mersin Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0,1
67	Yoroz	Balıkçı Limanı	Trabzon	Toprak	0,15
68	Çarşıbaşı Keremköy	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	10
69	Çarşıbaşı	Büyük Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0
70	Vakfıkebır Yalıköy	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Toprak	0

71	Vakfıkebir	Balıkçı Limanı	Trabzon	Asfalt	0
72	Beşikdüzü	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Asfalt	0
73	Beşikdüzü	Balıkçı Limanı	Trabzon	Stabilize	0,05
74	Beşikdüzü Adacık Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Trabzon	Asfalt	0,15
75	Eynesil Boztepe Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	1,5
76	Eynesil	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0
77	Eynesil Aralık	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	0
78	Çavuşlu	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,02
79	Görele	Balıkçı Limanı	Giresun	Toprak	0
80	Görele İsmailbeyli	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,1
81	Tirebolu Yalıköy	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,05
82	Tirebolu Özlü Köyü (Bada)	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	0
83	Tirebolu Halkovalı	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	0
84	Tirebolu	Büyük Balıkçı Limanı	Giresun	Stabilize	0,2
85	Espiye	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0
86	Espiye Gülburnu	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	0
87	Keşap Kılıçlı	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0
88	Keşap Tepeköy	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Toprak	0,1
89	Keşap	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,02
90	Keşap Karabedir Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Toprak	0,5
91	Giresun Aksu	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,3
92	Giresun Gemiler - Üç kayalar	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Asfalt	0
93	Giresun Limanı Motorcu (Kumyalı)	Balıkçı Limanı	Giresun	Asfalt	0
94	Bulancak Yalıköy	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0
95	Bulancak Küçüklü	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,025
96	Bulancak Talipli	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,02
97	Bulancak İncüvez	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,015
98	Bulancak	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,025
99	Piraziz	Barınma ve Çekek Yeri	Giresun	Stabilize	0,3

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha çalışmalarında; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin bir kısmının yörede tüketildiği bir kısmının yakın çevre illere ve İstanbul gibi büyük balık hallerinin olduğu şehirlere gönderildiği bilgisi edinilmiştir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

Hopa-Rize-Trabzon-Giresun karayolu:

- Bölgede Karadeniz Sahil Yolu Projesi kapsamında kıyı hattı boyunca Hopa-Giresun arası kesim 2x2, 2x3 bölünmüş yol standardında olup, arazi yapısı düzdür.

- Ordu Giresun arası kesim 2x2, 2x3 bölünmüş yol standardındadır.

Giresun-Ordu-Samsun karayolu:

- Giresun Samsun karayolu güzergahı 2x2 ve 2x3 bölünmüş yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Ordu Bolaman arasında sahilden geçen eski yol 2x1 standardındadır.

Samsun-Ankara karayolu:

- Ankara'ya ulaşım Çorum Sungurlu güzergahı üzerinden sağlanmaktadır. 2010 yılında Samsun Ankara arası bölünmüş yol yapım çalışmaları 2x2 olarak tamamlanmıştır. Elmadağ rampaları ise 2x3 şeritlidir.

Giresun-Kocaeli karayolu:

- İstanbul'a ulaşım Gerede bağlantısı ile Anadolu Otoyolu'ndan sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x2, 2x3 standardında bölünmüş yol kesimlerinden oluşmaktadır. Güzergah üzerinde bulunan Çerkeş-Ilgaz kesiminde bölünmüş yol yapım çalışmaları (2 x 2 standardında) devam etmektedir.

Gerede Merzifon güzergahı TINA Türkiye Projesi'nde 15 öncelikli projeler arasında yer almaktadır. Bu yolda Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valiliğince karayolu geometric standartlarının iyileştirilmesi çalışmaları belirli kesimlerde tamamlanmış, belirli kesimlerde devam etmektedir.

Kocaeli-İstanbul karayolu:

- İstanbul'a ulaşım Anadolu Otoyolu üzerinden sağlanmaktadır.

Giresun-Bursa karayolu:

Samsun yolu üzerinden Anadolu Otoyolu'na, Anadolu Otoyolu'ndan Adapazarı-Bilecik yoluna, oradan da İznik yoluna çıkılarak Bursa'ya ulaşılmaktadır. Güzergahta otoyol kullanılmakta olup yolun bir kesimi 2x2, bir kesimi ise 2x3 standardındadır.

Bursa -Bandırma karayolu:

- Güzergah 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür.

Giresun-Çanakkale karayolu:

- Giresun'dan Çanakkale'ye Samsun-Ankara-Eskişehir-Bursa güzergahından ulaşılmaktadır. Söz konusu güzergah 2x2, 2x3 karayolu kesimlerinden oluşmaktadır.

Giresun-İzmir karayolu:

- İzmir'e ulaşım Samsun-Ankara-Afyon güzergahı üzerinden yapılmaktadır. Söz konusu yol 2x2 bölünmüş yol standardındadır.

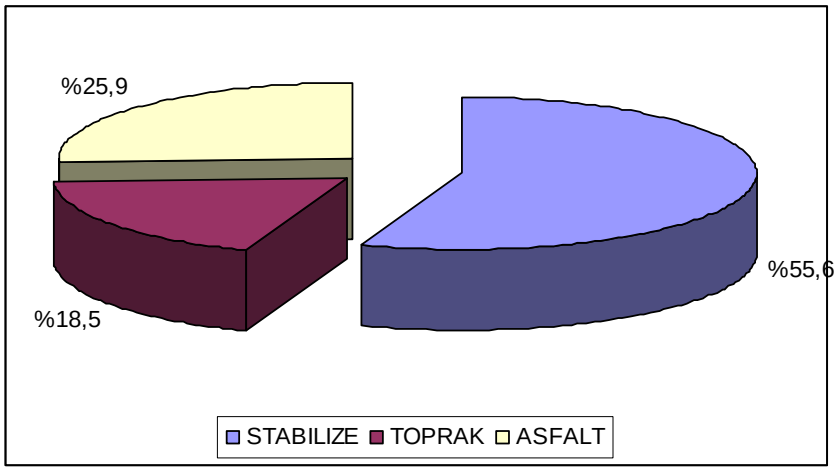
Sivrihisar-Afyon karayolu güzergahı TINA Türkiye Projesi'nde 15 öncelikli proje arasında yer almaktadır. Bu yolda Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valilikler tarafından karayolu geometrik standartlarının iyileştirilmesi çalışmaları belirli kesimlerde tamamlanmış, belirli kesimlerde de devam etmektedir.

D.8.2 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında 7 barınma ve çekek yeri, 14 balıkçı limanı, 5 büyük balıkçı limanı ve 1 liman olduğu tespit edilmiştir. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu Sinop'ta bulunan Helaldı Balıkçı Limanı'nın bağlantı yolunun toprak, Ustaburnu Barınma ve Çekek Yeri'nin bağlantı yolunun stabilize olduğu ve bu yolların iyileştirilmesi gerektiği belirlenmiştir. Bölgede bulunan yapıların %55,6'sının karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %18,5'inin toprak yol, %25,9'unun asfalt yol olduğu anlaşılmıştır (Şekil D-25). Değerlendirme inşa halinde olan yapıları da kapsamaktadır. İnşaatı devam eden Demirciköy Balıkçı Limanı'nın bağlantı yolu için DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nce kamulaştırma çalışmaları yapılmaktadır.

Şekil D-25 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları



Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-61'de verilmiştir.

Saha çalışmalarında Sinop'ta bulunan Ustaburnu Barınma ve Çekek Yeri'nin ana yola uzaklığının 12 km olduğu ve balıkçıların ürünlerini pazarlamakta zorluk çektiği bildirilmiştir.

Tablo D-61 Samsun Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Gülyalı	Balıkçı Limanı	Ordu	Stabilize	0,25
2	Ordu	Barınma ve Çekek Yeri	Ordu	Asfalt	0,15
3	Efirli Kumbaşı	Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	0
4	Perşembe Gacalı	Barınma ve Çekek Yeri	Ordu	Asfalt	8
5	Kışlaönü	Büyük Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	10,50
6	Mersin Köyü	Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	16,7
7	Medreseönü	Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	8,6
8	Fatsa Yalıköy	Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	4
9	Fatsa Bolaman	Balıkçı Limanı	Ordu	Asfalt	0,8
10	Fatsa Kurtuluş Mahallesi	Barınma ve Çekek Yeri	Ordu	Stabilize	0
11	Fatsa	Balıkçı Limanı	Ordu	Stabilize	0,025
12	Ünye Limanı	Liman	Ordu	Stabilize	0,15
13	Terme Yalı Mahallesi	Balıkçı Limanı	Samsun	Toprak	1
14	Samsun	Büyük Balıkçı Limanı	Samsun	Stabilize	0,5
15	Dereköy	Balıkçı Limanı	Samsun	Stabilize	8
16	Alaçam-Toplu-Göçkün Doyran*	Balıkçı Limanı	Samsun	Asfalt	5
17	Yakakent	Büyük Balıkçı Limanı	Samsun	Stabilize	0,1

18	Gerze	Büyük Balıkçı Limanı	Sinop	Stabilize	0,5
19	Demirciköy*	Balıkçı Limanı	Sinop	Asfalt	0,5
20	Sinop Merkez	Balıkçı Limanı	Sinop	Asfalt	0
21	Akliman	Barınma ve Çekek Yeri	Sinop	Asfalt	11
22	Ayancık Aliköy	Barınma ve Çekek Yeri	Sinop	Toprak	0,3
23	Ayancık-Denizciler Mahallesi	Balıkçı Limanı	Sinop	Toprak	1
24	Ustaburnu	Barınma ve Çekek Yeri	Sinop	Stabilize	12
25	Helaldı (Güzelkent)	Balıkçı Limanı	Sinop	Toprak	2,2
26	Türkeli	Büyük Balıkçı Limanı	Sinop	Asfalt	0
27	Türkeli Güllüsu	Barınma ve Çekek Yeri	Sinop	Toprak	0,1

** İnşa halinde olan balıkçılık kıyı yapısı.*

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha bulgularından elde edilen verilere göre; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin bir kısmı yörede tüketilmekte bir kısmı yakın çevre illere, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük balık hallerinin olduğu şehirlere gönderildiği bilgisi edinilmiştir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

<u>Ordu-Trabzon karayolu:</u>

- Kıyı hattı boyunca Ordu Giresun arası bir kısım yol 2x2, bir kısım yol 2x3 bölünmüş yol standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür.
- Ordu Efirli-Fatsa Bolaman arasında tünel yapılmış olup bu yol 2x3 standardındadır. Kıyı güzergahı ise (eski yol) 2x1 standardındadır.

<u>Ordu-Samsun karayolu:</u>

- Ordu Efirli-Fatsa Bolaman arasında tünel yapılmış olup bu yol 2x3 standardındadır. Kıyı güzergahı ise (eski yol) 2x1 standardındadır.

<u>Samsun ve Sinop'tan Ankara'ya ulaşım:</u>

- Samsun'dan Ankara'ya ulaşım Çorum-Sungurlu güzergahı üzerinden sağlanmaktadır. 2010 yılında Samsun-Ankara arası bölünmüş yol çalışmaları 2x2 standardında tamamlanmıştır. Elmadağ rampaları ise 2x3 standardındadır.
- Sinop'tan Ankara'ya ulaşım ise Kastamonu-Ilgaz-Çankırı güzergahından sağlanmaktadır.

Samsun ve Sinop'tan Kocaeli'ye ulaşım:

- Samsun-Kocaeli arasındaki bağlantı İstanbul-Samsun yolu üzerinden gerçekleştirilmektedir. Söz konusu güzergahın Gerede-Kocaeli kesiminde ulaşım otoyol ile sağlanmaktadır. Güzergah 2x2, 2x3 bölünmüş yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Sinop'tan Kocaeli'ye ulaşım Boyabat-Kargı-Atkaracalar-Gerede güzergahı ile sağlanmaktadır. Gerede-Kocaeli arasındaki bağlantı ise otoyol ile gerçekleştirilmektedir.

Samsun ve Sinop'tan İstanbul'a ulaşım:

- Samsun'dan İstanbul'a ulaşım Ilgaz-Gerede güzergahı üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır. Güzergahın Gerede-Çerkeş kesimi Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılında 2x2 bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır.

- Sinop'tan İstanbul'a ulaşım Sinop-Kastamonu-Ilgaz-Gerede güzergahı üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır. Sinop-Kastamonu arası kesim 2x1, 2x2 standardında olup arazi yapısı genellikle dalgalıdır.

Gerede-Merzifon karayolu güzergahı TINA Türkiye Projesi'nde 15 öncelikli proje arasında yer almaktadır. Bu yolda Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valiliğince yol geometrik standartlarının iyileştirilmesi çalışmaları belirli kesimlerde tamamlanmış, belirli kesimlerde de devam etmektedir.

Samsun ve Sinop'tan Bursa ve Bandırma'ya ulaşım:

- Samsun yolu üzerinden Anadolu Otoyolu ile Adapazarı'na, Adapazarı-Bilecik üzerinden de İznik yoluna çıkılarak Bursa ve Bandırma'ya ulaşılmaktadır. Güzergahın Gerede-Adapazarı arası kesiminde ulaşım otoyol ile sağlanmakta olup yolun bir kesimi 2x2, bir kesimi 2x3 bölünmüş yol standardındadır.

- Sinop'tan Bursa ve Bandırma'ya ulaşım Boyabat-Kargı-Atkaracalar-Gerede güzergahı üzerinden de otoyol ile İznik yoluna çıkılarak sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1, 2x2, 2x3 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Samsun ve Sinop'tan Çanakkale'ye ulaşım:

- Samsun'dan Çanakkale'ye ulaşım Samsun yolu üzerinden Ankara-Eskişehir-Bursa güzergahı ile sağlanmaktadır. Güzergah 2x2, 2x3 bölünmüş yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Sinop'tan Boyabat-Kargı-Atkaracalar-Gerede güzergahı ile Gerede üzerinden de otoyol ile İznik yoluna çıkılarak Çanakkale'ye ulaşılmaktadır. Söz konusu güzergah 2x2, 2x3 bölünmüş yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Samsun ve Sinop'tan İzmir'e ulaşım:

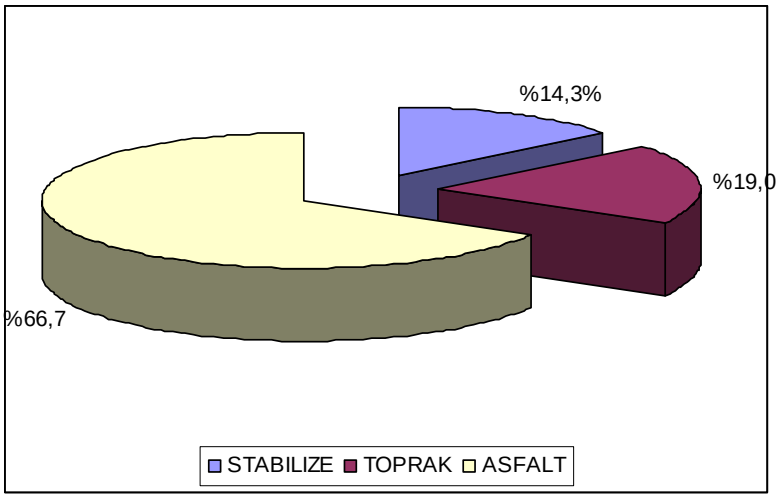
- Samsun ve Sinop'tan İzmir'e ulaşım Ankara-Afyon güzergahı üzerinden sağlanmaktadır. Yol 2x2 standardındadır.

D.8.3 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sınırlarında 2 barınma ve çekek yeri, 15 balıkçı limanı, 2 büyük balıkçı limanı ve 2 liman bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların %14,3'ünün karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %19'unun toprak yol, %66,7'sinin asfalt yol olduğu anlaşılmıştır (Şekil D-26).

Şekil D-26 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları



Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarından Kastamonu'da bulunan Cide, Cide İlyasbey ve Doğanyurt balıkçı limanlarına ulaşım, yolların asfalt olmasına karşı rampa ve virajlı olmasından dolayı oldukça zor olmaktadır. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-62'de verilmiştir.

Tablo D-62 Bolu Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Amasra Limanı	Liman	Bartın	Asfalt	5
2	Tarlaağzı	Balıkçı Limanı	Bartın	Asfalt	5
3	Kurucaşile	Balıkçı Limanı	Bartın	Asfalt	0,5
4	Tekkeönü	Balıkçı Limanı	Bartın	Asfalt	0,7
5	Akçakoca	Balıkçı Limanı	Düzce	Asfalt	2
6	Melenağzı	Barınma ve Çekek Yeri	Düzce	Stabilize	0,2
7	Abana	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Toprak	0,5
8	Yakaören (İlişi)	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Asfalt	0
9	Cide	Büyük Balıkçı Limanı	Kastamonu	Asfalt	1
10	Özlüce	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Toprak	0,03
11	Cide İlyasbey	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Asfalt	0,3
12	Çatalzeytin (Ginolu)	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Asfalt	0
13	Doğanyurt	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Stabilize	0,15
14	Gemiciler (Evrenye)	Balıkçı Limanı	Kastamonu	Toprak	0,1
15	İnebolu Limanı	Liman	Kastamonu	Asfalt	0
16	Alaplı	Büyük Balıkçı Limanı	Zonguldak	Stabilize	0,3
17	Hisarönü (Filyos)	Balıkçı Limanı	Zonguldak	Asfalt	10
18	Ereğli (Bozhane)	Balıkçı Limanı	Zonguldak	Asfalt	0
19	Kilimli	Balıkçı Limanı	Zonguldak	Stabilize	0,6
20	Kozlu	Balıkçı Limanı	Zonguldak	Toprak	0
21	Karasu Yenimahalle	Barınma ve Çekek Yeri	Sakarya	Asfalt	0,2

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha bulgularından elde edilen verilere göre; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin bir kısmı yörede tüketilmekte, bir kısmının ise yakın çevre illere gönderildiği bilgisi edinilmiştir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

<u>İnebolu-Kastamonu karayolu:</u>

- İnebolu-Kastamonu güzergâhı 2x1 ve2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Bartın-Zonguldak karayolu:

- Bartın Zonguldak karayolu güzergahı 2x1 ve 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Zonguldak-Düzce karayolu:

- Zonguldak Düzce karayolu güzergahı 2x1 ve 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Düzce-Sakarya karayolu:

- Düzce'den Sakarya'ya otoyol ile ulaşılabileceği gibi devlet yolu ile de ulaşım sağlanabilmektedir. Söz konusu karayolu güzergahı 2x1 ve 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan İstanbul'a ulaşım:

- Kastamonu'dan İstanbul'a ulaşım Ilgaz-Gerede güzergâhı üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır. Güzergâhın Gerede-Çerkeş kesimi Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılında 2x2 bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır.

- Bartın ve Zonguldak'tan İstanbul'a ulaşım Anadolu Otoyolu ile sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1 ve 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan Ankara'ya ulaşım:

- Kastamonu'dan Ankara'ya ulaşım ise Ilgaz Atkaracalar Kızılcahamam üzerinden sağlanmaktadır. Yolun bir kesimi 2x1 bir kesimi 2x2 şeritlidir.

- Bartın'dan Ankara'ya Çaycuma-Devrek güzergâhı üzerinden otoyola çıkılarak bağlantı sağlanmaktadır. Yolun bir kısmı 2x1, bir kısmı 2x2 şeritlidir.

- Zonguldak'tan Ankara'ya ulaşım Zonguldak-Devrek-Mengen-Yeniçağa güzergahı ile otoyola bağlanarak sağlanmaktadır. Söz konusu yolun Zonguldak-Yeniçağa arasında kalan kesimi 2x1, 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Kastamonu Bartın ve Zonguldak'tan Bursa'ya ulaşım:

- Kastamonu'dan Bursa'ya ulaşım Ilgaz-Gerede güzergâhı üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1, 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Bartın ve Zonguldak'tan Bursa'ya ulaşım Anadolu otoyolu ile İznik üzerinden sağlanmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan Bandırma'ya ulaşım:

- Kastamonu'dan Ilgaz Atkaracalar Gerede üzerinden otoyol ile İznik yoluna çıkarak Bandırma'ya ulaşılmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1, 2x2 ve 2x3 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Bartın ve Zonguldak'tan Bandırma'ya ulaşım Anadolu Otoyolu ile İznik üzerinden sağlanmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan Çanakkale'ye ulaşım:

- Kastamonu'dan Ilgaz Atkaracalar Gerede üzerinden otoyol ile İznik yoluna çıkarak Bandırma'ya ulaşılmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1, 2x2 ve 2x3 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Bartın ve Zonguldak'tan Bandırma'ya ulaşım Anadolu Otoyolu ile İznik üzerinden sağlanmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan Kocaeli'ye ulaşım:

- Kocaeli'ye Kastamonu'dan Ilgaz Atkaracalar Gerede üzerinden otoyol ile bağlantı sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1, 2x2 ve 2x3 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

- Bartın ve Zonguldak'tan Kocaeli'ye ulaşım Düzce bağlantısı ile Anadolu Otoyolu üzerinden sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1 ve 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Kastamonu, Bartın ve Zonguldak'tan İzmir'e ulaşım:

- Kastamonu'dan İzmir'e ulaşım Ankara-Afyon-Uşak güzergâhı ile sağlanmaktadır. Söz konusu yol 2x2 standardında bölünmüş yoldur.

- Bartın ve Zonguldak'tan İzmir'e ulaşım Düzce bağlantısı ile otoyola, otoyoldan da İznik-Bursa-Balıkesir-Manisa güzergâhı ile sağlanmaktadır. Söz konusu güzergah 2x1 ve 2x2 karayolu kesimlerinden oluşmaktadır.

Sinop ve Kastamonu'da bulunan kıyı yapılarından diğer şehirlere ulaşım, coğrafik koşullar nedeniyle zor olmaktadır.

Söz konusu güzergah TINA Türkiye Projesi kapsamında önerilen 15 öncelikli proje arasında yer almamaktadır.

D.8.4 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında 5 büyük balıkçı limanı, 37 balıkçı limanı ve 28 barınma ve çekek yeri bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların %4,7'sinin karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %95,3'ünün asfalt yol olduğu, bağlantı yolu toprak olan kıyı yapısının olmadığı anlaşılmıştır.

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşım şehir içi yollardan sağlanmakta olduğundan kıyı yapılarına ulaşım ve ürünlerin pazarlanması oldukça zor olmaktadır. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-63'de verilmiştir.

Tablo D-63 İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Enez	Büyük Balıkçı Limanı	Edirne	Asfalt	42
2	Sultaniçe	Balıkçı Limanı	Edirne	Asfalt	60
3	Yaylaköyü	Balıkçı Limanı	Edirne	Asfalt	37
4	İbrice	Balıkçı Limanı	Edirne	Asfalt	30
5	Harem	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,001
6	Salacak	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
7	Bostancı	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,001
8	Küçükyalı	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,001
9	Kartal	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,001
10	Pendik	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
11	Tuzla	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	2
12	Değirmendere İskelesi	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
13	Silivri	Büyük Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	1

14	Selimpaşa	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,5
15	Mimarsinan	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,01
16	Ambarlı	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	2
17	Yeşilköy	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	1
18	Bakırköy	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,01
19	Zeytinburnu	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,01
20	Kocamustafapaşa	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,01
21	Kumkapı	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	0,01
22	Ahırkapı (Çatladıkapı)	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
23	Sivriada	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	
24	Kınalıada	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	
25	Burgazada	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	
26	Heybeli Ada	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	
27	Büyükada	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	
28	Kadıköy Kurbağalı Dere	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
29	Menekşe Deresi	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
30	Fener Ayakapı	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
31	Eyüp	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
32	Piripaşa Mah. Haliç Sahili	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
33	Kabataş	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
34	Güzelce (Kumburgaz)	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	1
35	Ağva	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	1,5
36	Şile	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	2,8
37	Anadolu Feneri	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	10,9
38	Poyrazköy	Büyük Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	12,2
39	Anadolu Kavağı	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	7,4
40	Beykoz	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
41	Kireçburnu	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	1,8
42	Büyükdere	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
43	Garipçe Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	15
44	Rumeli Kavağı	Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	4,8
45	Rumeli Feneri	Büyük Balıkçı Limanı	İstanbul	Asfalt	15,5
46	Karaburun	Balıkçı Limanı	İstanbul	Stabilize	0,25
47	Paşabahçe	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,1
48	Çubuklu	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
49	Anadolu Hisarı Göksu Deresi	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,001
50	Çengelköy	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Stabilize	2,5
51	İstinye	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
52	Sarıyer Yeniköy	Barınma ve Çekek Yeri	İstanbul	Asfalt	0,01
53	Kıyıköy	Balıkçı Limanı	Kırklareli	Asfalt	30,2
54	İğneada	Balıkçı Limanı	Kırklareli	Asfalt	64,5
55	İğneada Beğendikköyü	Balıkçı Limanı	Kırklareli	Asfalt	76
56	Eskihisar	Barınma ve Çekek Yeri	Kocaeli	Asfalt	0,2
57	Tavşancıl	Barınma ve Çekek Yeri	Kocaeli	Asfalt	0,2
58	Hereke	Balıkçı Limanı	Kocaeli	Asfalt	0,5
59	Karamürsel Ereğlisi	Balıkçı Limanı	Kocaeli	Asfalt	0,1
60	Karamürsel	Barınma ve Çekek Yeri	Kocaeli	Asfalt	0,5
61	Kefken Adası	Barınma ve Çekek Yeri	Kocaeli	Stabilize	
62	Kefken	Balıkçı Limanı	Kocaeli	Asfalt	0,3
63	Bağırganlı	Büyük Balıkçı Limanı	Kocaeli	Asfalt	15
64	Şarköy	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	27,5
65	Mürefte	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	39,7
66	Hoşköy	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	34

67	Kumbağ	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	11,5
68	Barbaros	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	6,7
69	Tekirdağ Merkez	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	0,2
70	Marmara Ereğlisi	Balıkçı Limanı	Tekirdağ	Asfalt	1

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha bulgularından elde edilen verilere göre; burada çıkan ürünlerin bir kısmı yörede tüketilmekte bir kısmı yakın çevre illere ve İzmir, Ankara gibi büyük balık hallerinin olduğu yerlere gönderilmektedir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir. Dağıtım yollarının mevcut durumu:

<u>İstanbul-Samsun-Trabzon karayolu:</u>

- İstanbul'dan Samsun'a ulaşım Ilgaz-Gerede güzergahı üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır. Gerede Merzifon güzergahı TINA Türkiye Projesi kapsamında önerilen 15 öncelikli proje arasında yer almaktadır. Bu yolda Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valilikçe yol geometrik standartlarını iyileştirme çalışmaları belirli kesimlerde tamamlanmış, belirli kesimlerde devam etmektedir.

- Samsun'dan Trabzon'a ulaşım Ordu Giresun güzergahından sağlanmakta olup yolun bir kesimi 2x2, bir kesimi 2x3 standardındadır. Ordu Efirli-Fatsa Bolaman arasında tünel yapılmış olup bu yol 2x3 standardındadır. Kıyı güzergahı ise (eski yol) 2x1 standardındadır.

<u>İstanbul-Kocaeli karayolu:</u>

- İstanbul'a ulaşım Anadolu Otoyolu üzerinden sağlanmaktadır.

<u>İstanbul-Antalya karayolu:</u>

- Mevcut karayolu 2x2 bölünmüş yol standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür.

İstanbul-İzmir karayolu:

- Mevcut karayolu 2x1, 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmakta olup arazi yapısı genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamdında hazırlanan raporda Balıkesir-Akhisar-Manisa arası kesimin iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur.

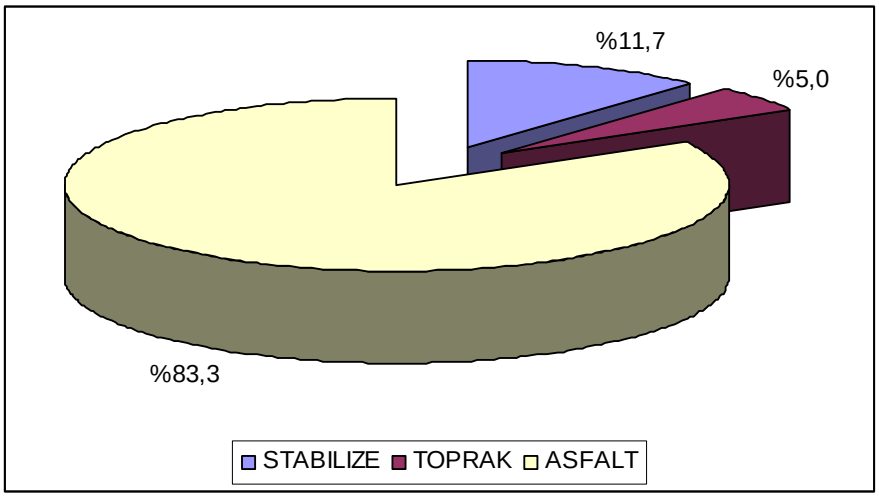
- İstanbul-İzmir bağlantısı İzmir-Manisa-Balıkesir-Bursa-Yalova güzergahı ile sağlanmaktadır.

D.8.5 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında 3 büyük balıkçı limanı, 48 balıkçı limanı ve 19 barınma ve çekek yeri bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların %11,7'sinin karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %5,0'inin toprak yol, %83,3'ünün asfalt yol olduğu anlaşılmıştır (Şekil D-27). Değerlendirme inşa halinde olan yapıları da kapsamaktadır.

Şekil D-27 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Kıyı Yapılarının Bağlantı Yol Durumları



Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşımın zor olmadığı gözlenmiştir. Karayoluna en uzak yapının Çanakkale'de bulunan Yeniköy

Balıkçı Limanı olduğu tespit edilmiştir. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-64'de verilmiştir.

Tablo D-64 Bursa Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Yalova Küçüktekne	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	0,5
2	Yalova Samanlıdere	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	1,5
3	Koruköy	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	1,5
4	Çınarcık	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	14,5
5	Esenköy	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	33,9
6	Armutlu	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	43
7	Fıstıklı	Balıkçı Limanı	Yalova	Asfalt	36
8	Kapaklı Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Yalova	Asfalt	26,6
9	Narlı Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Bursa	Asfalt	18
10	Gemlik	Büyük Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	0
11	Gemlik Kurşunlu	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	10,6
12	Güzelyalı	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	15,7
13	Mudanya Arnavutköy	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	15,8
14	Kumyaka Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Bursa	Asfalt	21,1
15	Zeytinbağ	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	27
16	Bayramdere (Yeniköy)	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	33,6
17	Karacabey Kurşunlu	Balıkçı Limanı	Bursa	Asfalt	41
18	Yenice Köyü*	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Stabilize	15,5
19	Dut Liman Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	8,7
20	Bandırma*	Büyük Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	3,3
21	Erdek Aşağı Yapıcı	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	9
22	Tatlısu	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	11,5
23	Karşıyaka	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	21
24	Çakıl	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	26,5
25	Kestanelik	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	28
26	Şahinburgaz (Çayağzı)	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	26,4
27	Turanlar	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	34,4
28	Doğanlar	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	40
29	İlhanlar Köyü	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	38
30	Ocaklar Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	25
31	Erdek	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	18,5
32	Musakça Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	4
33	Karabiga	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	19,8
34	Aksaz	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	22
35	Değirmencik Köyü	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Asfalt	20
36	Kemer	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	13
37	Şevketiye	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0,5
38	Lapseki	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0,1
39	Gelibolu	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	2
40	Asmalı Köyü	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,1
41	Topağaç Köyü	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,1
42	Marmara Adası	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,1
43	Çınarlı Köyü*	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Stabilize	

44	Ekinlik Adası*	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Stabilize	
45	Avşa Yiğitler	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,1
46	Güneyli	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Stabilize	2
47	Kaleköy (Gökçeada)	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0
48	Kuzu Limanı	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0
49	Kabatepe (Arıburnu)	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	2
50	Seddülbahir	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Stabilize	0,2
51	Kilitbahir	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	5
52	Eceabat (Eski)	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Toprak	1
53	Eceabat (Yeni)	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Toprak	1
54	Çanakkale	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0
55	Kumkale	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Toprak	0,8
56	Çanakkale Yeniköy	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	20
57	Bozcaada	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	0
58	Dalyan	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Stabilize	22
59	Sivrice	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Asfalt	5
60	Gülpınar	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	6
61	Babakale	Büyük Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	9
62	Koyunevi	Barınma ve Çekek Yeri	Çanakkale	Asfalt	5
63	Behramkale	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	18
64	Küçükkuyu	Balıkçı Limanı	Çanakkale	Asfalt	26
65	Altınoluk	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,4
66	Burhaniye	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	0,2
67	Karaağaç	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Stabilize	0,9
68	Gömeç	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Stabilize	2,5
69	Alibey Adası	Balıkçı Limanı	Balıkesir	Asfalt	17
70	Altınova	Barınma ve Çekek Yeri	Balıkesir	Asfalt	5

** İnşa halinde olan balıkçılık kıyı yapıları.*

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha bulgularından elde edilen verilere göre; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin bir kısmının yörede tüketildiği, bir kısmının çevre illere Çanakkale, İzmir, Bursa'da bulunan balık hallerine gönderildiği bilgisi alınmıştır.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

<u>Samsun-Bursa karayolu:</u>

Samsun yolu üzerinden Anadolu Otoyolu'na, Anadolu Otoyolu'ndan Adapazarı-Bilecik yoluna Adapazarı-Bilecik yoluna, oradan da İznik yoluna çıkılarak Bursa'ya ulaşılmaktadır. Güzergah 2x2, 2x3 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Bursa -Bandırma karayolu:

- Güzergah 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır.

Samsun-Çanakkale karayolu:

- Çanakkale'ye Samsun yolu üzerinden Ankara-Eskişehir-Bursa güzergahı ile ulaşılmaktadır. Güzergahta yolun bir kesimi 2x2, bir kesimi de 2x3 standardındadır.

Bursa- Bandırma karayolu:

- Mevcut karayolu 2x2 standardında bölünmüş yol olup arazi yapısı genel olarak düzdür.

Balıkesir-Bandırma karayolu:

- Mevcut karayolu 2x2 standardında olup arazi yapısı engebelidir. Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu'nda yolun liman faaliyetlerinden dolayı 2024'te 2x3 standardına çıkarılması önerisinde bulunulmuştur.

Kocaeli-Bursa-Bandırma karayolu:

- Mevcut karayolu 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür.

Bursa-Çanakkale karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1 bir kesimi 2x2 standardında olup arazi genel olarak düzdür. Güzergahta Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valiliğince bölünmüş yol çalışmaları devam etmektedir.

Bandırma -Çanakkale karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. Güzergahta Karayolları Genel Müdürlüğü ve/veya ilgili valiliğince bölünmüş yol çalışmaları devam etmektedir.

Balıkesir-İzmir karayolu:

- Mevcut karayolu 2x1, 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmakta olup arazi yapısı genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda Balıkesir-Akhisar-Manisa arası kesimin iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur.

Çanakkale-İzmir karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1, bir kesimi ise 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. Çanakkale-İzmir karayolu güzergahı TINA Türkiye Projesinde iyileştirme çalışması önerilen öncelikli projeler arasında yer almaktadır.

D.8.6 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sınırlarında 3 büyük balıkçı limanı, 34 balıkçı limanı ve 19 barınma ve çekek yeri bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların %8,9'unun karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %91,1'inin asfalt yol olduğu, bağlantı yolu toprak olan kıyı yapısının olmadığı anlaşılmıştır.

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşımın zor olmadığı tespit edilmiştir. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-65'de verilmiştir.

Tablo D-65 İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Dikili	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	4,5
2	Çandarlı	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	12
3	Şakran Dereağzı	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	1
4	Aliağa	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,1
5	Aliağa Çakmaklı	Balıkçı Limanı	İzmir	Stabilize	0,7
6	Yeni Foça	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	15
7	Eski Foça	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	25
8	Eskifoça	Büyük Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	25
9	Şemikler	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0
10	Karşıyaka	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,05
11	Bakü	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	0
12	Narlıdere Sahil Evleri	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,2
13	Güzelbahçe 1	Büyük Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0
14	Güzelbahçe 2	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0
15	Kalabak	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	0

16	Urla (İskele)	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0
17	Çeşmealtı	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	0
18	Özbekköy	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	4
19	Balıklıova	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,3
20	Mordoğan 2	Büyük Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	1,5
21	Mordoğan 1	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	1
22	Kaynarpınar	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,2
23	Ambarseki	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	1
24	Saipköy	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,3
25	Karaburun	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,7
26	Yeni Liman	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,1
27	Ilıca - Yıldızburnu	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	1
28	Dalyanköy	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	1
29	Çeşme	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0
30	Çiftlikköy	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	0,7
31	Alaçatı	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	2,5
32	Gümüldür	Barınma ve Çekek Yeri	İzmir	Asfalt	36,8
33	Sığacık	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	5
34	Özdere	Balıkçı Limanı	İzmir	Asfalt	24,6
35	Kuşadası	Barınma ve Çekek Yeri	Aydın	Asfalt	1,5
36	Davutlar	Barınma ve Çekek Yeri	Aydın	Asfalt	4
37	Güzelçamlı	Barınma ve Çekek Yeri	Aydın	Asfalt	16,5
38	Akköy (Taşburun)	Barınma ve Çekek Yeri	Aydın	Asfalt	12,8
39	Akbük	Barınma ve Çekek Yeri	Aydın	Asfalt	16,2
40	Kıyıkışlacık	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	0,2
41	Güllük	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	8,1
42	Torba	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	3,3
43	Türkbükü	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	14,5
44	Gündoğan	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	14,5
45	Yalıkavak	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	10,5
46	Turgutreis	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	0
47	Akyarlar	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	9
48	Ören	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	40
49	Akyaka	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	2,5
50	Karaköy (Gerince)	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	98
51	Palamutbükü	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	117
52	Hayıtbükü	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	111
53	Datça	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	96
54	Bozburun	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	78
55	Köyceğiz	Balıkçı Limanı	Muğla	Asfalt	2
56	Küçük Tekne	Barınma ve Çekek Yeri	Muğla	Asfalt	5

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha bulgularından elde edilen verilere göre; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin bir kısmı yörede tüketilmekte olduğu, bir kısmının çevre illere, Çanakkale, İzmir ve Bursa'da bulunan balık hallerine gönderildiği bilgisi alınmıştır.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek

olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

İzmir-Aydın karayolu:

- Ulaşım otoyol ile sağlandığı gibi devlet yolu ile de sağlanabilmektedir. Mevcut karayolu 2x2 standardında olup arazi genel olarak düzdür.

İzmir-Balıkesir-Bandırma karayolu:

- Balıkesir-Bandırma arası 2x2 standardında bölünmüş yoldur. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda bu güzergahta yer alan Balıkesir-Akhisar-Manisa arası yolun iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur. Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu'nda da yolun 2024 yılında 2x3 standardına çıkarılması önerilmiştir.

Bu güzergâhta yer alan Manisa-Akhisar yolu 2x2 standardında olup arazi yapısı düzdür. Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu'nda yolun kapasitesinin 2024 yılında aşılacağı tahmininde bulunulmuş, bu yolun 2024 yılından itibaren 2x3 standardına çıkarılması, 2035 yılından itibaren de 2x4 standardına çıkarılması önerilmiştir.

Aynı güzergâhta yer alan Akhisar-Balıkesir karayolunun bir kesimi 2x1 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. Söz konusu fizibilite raporunda yolun 2013 yılında 2x2 şeride, 2024 yılında da 2x3'e çıkarılması önerilmiştir.

Balıkesir-Bandırma mevcut karayolu 2x2 standardında olup arazi yapısı düzdür.

İzmir-Bursa karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1, bir kesimi 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda Balıkesir-Akhisar-Manisa arası yolun iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur.

İzmir-Çanakkale karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1, bir kesimi 2x2 standardında olup arazi yapısı düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda söz konusu yolun iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur. Bu güzergahta Çandarlı-Edremit, Çandarlı-Menemen ve Menemen-İzmir arasında mevcut karayolu 2x2 standardındadır. Çandarlı Limanı Fizibilite Raporu'nda Çandarlı-Edremit yolunun 2025 yılında 2x3 standardına; Çandarlı-Menemen yolunun da 2032 yılında 2x4

standardına; Menemen-İzmir yolunun da 2012 yılında 2x3 standardına 2020 yılında da 2x4 standardına çıkarılması önerilmektedir.

İzmir-İstanbul karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1, bir kesimi 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. 2x2 şeritli olup bir kesimi 2x1 şeritlidir ve düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda bu güzergahta yer alan Balıkesir-Akhisar-Manisa arası yolun iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur.

- İzmir'den İstanbul'a ulaşım İzmir-Manisa-Balıkesir-Yalova güzergahı ile sağlanmaktadır. Mevcut karayolunun bir kesimi 2x2 standardında olup bir kesimi 2x1 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda Balıkesir-Akhisar-Manisa arası yolun iyileştirilmesi önerisinde bulunulmuştur.

D.8.7 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sınırlarında, 1 barınma ve çekek yeri, 6 balıkçı limanı ve 1 liman bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların tamamı karayoluna asfalt yol ile bağlanmıştır. Saha çalışmalarında bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşımın zor olmadığı belirlenmiştir. Bölgede bulunan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-66'da verilmiştir.

Tablo D-66 Antalya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Kalkan	Balıkçı Limanı	Antalya	Asfalt	0,5
2	Kaş	Barınma ve Çekek Yeri	Antalya	Asfalt	1
3	Finike	Balıkçı Limanı	Antalya	Asfalt	0
4	Antalya Limanı	Liman	Antalya	Asfalt	1,2
5	Side	Balıkçı Limanı	Antalya	Asfalt	1,7
6	Alanya	Balıkçı Limanı	Antalya	Asfalt	1,5
7	Eğirdir	Balıkçı Limanı	Isparta	Asfalt	0,2
8	Sarıidris	Balıkçı Limanı	Isparta	Asfalt	0

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha çalışmalarında; kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin genellikle yörede bulunan restoranlarda tüketildiği bilgisi edinilmiştir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 1'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

Antalya-Mersin karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1 olup bir kesimi ise 2x2 standardında olup arazi genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda bu güzergaha ilişkin herhangi bir iyileştirilme önerisinde bulunulmamıştır.

Antalya-Muğla karayolu:

- Mevcut karayolunun bir kesimi 2x1 olup bir kesimi 2x2 standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. TINA Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan raporda raporunda bu güzergaha ilişkin herhangi bir iyileştirilme önerisinde bulunulmamıştır.

Antalya-Isparta karayolu:

- Mevcut karayolu 2x2 standardında olup arazi yapısı düzdür. Türkiye Projesi kapsamında hazırlanan TINA raporunda bu güzergaha ilişkin herhangi bir iyileştirilme önerisinde bulunulmamıştır.

Antalya-İstanbul karayolu:

Mevcut karayolu 2x1, 2x2 standardındaki yol kesimlerinden oluşmaktadır. Söz konusu karayolu kesimi TINA Türkiye Projesi kapsamında önerilen projeler arasında yer almamaktadır.

D.8.8 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü

a. Balıkçılık kıyı yapılarının bağlantı yollarının değerlendirilmesi:

Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında 6 büyük balıkçı limanı, 8 balıkçı limanı ve 2 barınma ve çekek yeri bulunmaktadır. Saha çalışmaları sırasında söz konusu yapıların karayoluna bağlantılarının olduğu tespit edilmiştir. Bölgede bulunan yapıların %12,5'inin karayoluna bağlantı yolunun stabilize, %87,5'inin asfalt yol olduğu, bağlantı yolu toprak

olan kıyı yapısının olmadığı anlaşılmıştır.

Saha çalışmalarında bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarına ulaşımın zor olmadığı belirlenmiştir. Bölge müdürlüğü sorumluluk sınırlarında olan balıkçılık kıyı yapılarının yola bağlantı durumları ve uzaklıkları Tablo D-67'de verilmiştir.

Tablo D-67 Adana Ulaştırma Bölge Müdürlüğü Sorumluluk Sınırlarında Olan Balıkçılık Kıyı Yapılarının Yola Bağlantı Durumları ve Uzaklıkları

Sıra no	BKY adı	Niteliği	İli	Durumu	Mesafesi (km)
1	Yoğunduvar	Büyük Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	0
2	Aydıncık	Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	0
3	Yeşilovacık (Hacı İshaklı)	Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	0,5
4	Taşucu**	Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	0,5
5	Erdemli*	Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	1
6	Çamlıbel (Hamidiye)***	Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	0,3
7	Karaduvar	Büyük Balıkçı Limanı	Mersin	Asfalt	2,5
8	Karataş	Büyük Balıkçı Limanı	Adana	Asfalt	2
9	Yumurtalık	Balıkçı Limanı	Adana	Asfalt	0
10	Dörtyol	Büyük Balıkçı Limanı	Hatay	Asfalt	2
11	İskenderun	Büyük Balıkçı Limanı	Hatay	Asfalt	0
12	Işıklı Konacık	Balıkçı Limanı	Hatay	Asfalt	33
13	Çevlik (Samandağı)	Büyük Balıkçı Limanı	Hatay	Asfalt	29
14	Akdamar Dereağzı	Balıkçı Limanı	Van	Stabilize	1
15	Yarımada	Barınma ve Çekek Yeri	Van	Stabilize	0,5
16	Akdamar İskelesi	Barınma ve Çekek Yeri	Van	Asfalt	0

** İnşa halinde olan balıkçılık kıyı yapısı.*

*** Diğer sektörlere de hizmet vermektedir.*

**** Mersin Limanı bünyesinde olup diğer sektörlere de hizmet vermektedir.*

b. Hinterlanda ulaşım güzergahı ve şerit sayısı:

Saha çalışmalarında bölgede çıkan ürünlerin genellikle yörede, çevre illerde ve büyük balık hallerinde pazarlandığı tespit edilmiştir.

Bölge müdürlüğü sınırlarında kıyı yapılarından çıkarılan ürünlerin işlem hacmi yüksek olan 12 balık haline gönderildiği düşünülerek dağıtım yolları Cilt 2 Ek 11'de verilmiştir.

Dağıtım yollarının mevcut durumu:

Mersin-Adana yolu:

- Mevcut karayolu 2x2 bölünmüş yol standardında olup arazi yapısı genel olarak düzdür. Mersin Fizibilite Raporu'nda Yenice arasındaki yolun kapasitesinin 2016 yılında aşılacağı ve yeni limanın getireceği yükten dolayı da yolun 2016 yılından itibaren 2x3 standardına, 2025'den itibaren de 2x4 standardına çıkarılması gerekeceği ifade edilmiştir. Aynı şekilde Yenice Adana arasındaki yolun kapasitesinin de 2013 yılında aşılacağı, 2013 yılından itibaren 2x3 standardına, 2020 yılında da 2x4 standardına çıkarılması, 2035 yılında da yolun otobana dönüştürülmesi önerilerinde bulunulmuştur.

Yenice-Pozantı yolu:

- Mevcut karayolu 2x1 standardında olup arazi yapısı genel olarak engebelidir. Mersin Limanı Fizibilite Raporu'nda yolun kapasitesinin 2012 yılında aşılacağı, 2012 yılından sonra yolun 2x3 şeride çıkarılması önerilmektedir. Raporda 2x2 standardındaki yolun 2025 yılından itibaren 2x3'e çıkarılması, 2035 yılında 2x4 şeride çıkarılması önerilmektedir.

Mersin-İstanbul ulaşımı:

- İstanbul'a ulaşım Ankara üzerinden otoyol ile sağlanmaktadır.

Mersin-Ankara ulaşımı:

- Ankara'ya ulaşım Pozantı'ya kadar otoyol ile sağlanmaktadır. Pozantı'dan sonra Aksaray-Şereflikoçhisar güzergahından Ankara'ya ulaşılmaktadır.

Mersin-Samsun ulaşımı:

- Samsun'a ulaşım otoyol ile Ankara üzerinden sağlanmaktadır.

Mersin-Kocaeli ulaşımı:

- Mersin'den Kocaeli'ye Ankara üzerinden otoyol ile ulaşılmaktadır.

Mersin-Bursa-Bandırma-Çanakkale ulaşımı:

- Ankara'dan Eskişehir-Bursa-Balıkesir güzergâhından ulaşım sağlanmaktadır. Yol 2x2 standardında olup arazi engebelidir. Çanakkale-Bandırma arası kesimde çalışmalar devam etmektedir.

Mersin-Ordu ulaşımı:

Ulaşım Mersin-Ankara, Mersin-Samsun güzergahı üzerinden sağlanmaktadır.

D.8.9 Ulaşım Yollarının Değerlendirilmesi

Balıkçılık kıyı yapılarından çıkan ürünün kullanıcıya ulaşması çoğunlukla karayolu ile sağlanmaktadır. Kıyı yapılarından çıkan ürünün bozulabilir nitelikte olması nedeniyle çok kısa sürede ulaştırılması gerekmektedir.

Yapılan projeksiyon sonuçlarına bakıldığında avlanan ürün miktarında çok fazla bir artış beklenmemektedir. Mevcut karayolu ürünlerin taşınması için yeterli olmaktadır.

Saha çalışmalarında kıyı yapılarının tamamına yakınının yola bağlantısı olduğu tespit edilmiştir.

Karayolları durumu ile ilgili olarak 2007 yılında hazırlanan Türkiye'nin Ulaştırma Alt Yapısı İhtiyaç Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması Sonuç Raporu (TINA), Çandarlı ve Mersin limanlarına ilişkin fizibilite raporları, Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan çalışmalarında karayollarının belirli kesimleriyle ilgili genişletme önerilerinde bulunulmuştur.

Demiryolu bağlantısının değerlendirilmesi:

Herhangi bir balıkçılık kıyı yapısının bağlı olduğu demiryolu yoktur. Balık taşıma maksatlı demiryolu ağı fazla kullanılmamaktadır.

Avlanan/yetiştirilen ürünlerin tren ile taşınması için tren vagonlarının bir kısmının frigorifik hale getirilmesi gerekmektedir.

D.9 İDARİ VE HUKUKİ DÜZENLEMELER

Türk hukuk sisteminde kıyıların ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 743 sayılı Medeni Kanun'da yer almıştır. Kıyılarla ilgili kapsamlı düzenlemeler ise 1970'li yıllarda hazırlanmaya başlanmıştır. Bu tarihe kadar hukuki düzenlenmeler 1930 tarih 1580 sayılı Belediye Kanunu, 1933 tarih 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile kısmen yapılmıştır. 1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile deniz ve göl kıyılarında kamuya ait arazi ve arsaların özel mülkiyete konu olması, alınıp satılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi suretiyle gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır. Kıyı alanlarına dair planlama ve yapılaşmaya ilişkin yapılan ilk yasal düzenleme ise 1972 yılında 1605 sayılı kanunla 6785 sayılı İmar Kanunu'na eklenen ek 7. ve 8. maddelerle olmuştur. Bu maddelerle kıyı alanları da imar düzenine dahil edilmiştir. 1975 tarihinde 6785 sayılı İmar Kanunu`nun ek 7. ve 8. maddelerine istinaden çıkarılan Uygulama Yönetmeliği'nde kıyıların herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık oluşu, kıyının korunması ve kamu yararına kullanılmasına başlanmasına yönelik olarak liman, iskele, dalgakıran, rıhtım gibi yapı ve tesislerin dışında yapı yapılamayacağı hükümleri yer almıştır.

1982 Anayasası'nın 43. maddesi ile kıyıların korunması ve kamu yararına kullanımı anayasal güvenceye bağlanmıştır. Bu doğrultuda kıyı alanlarının planlanması ve yapılaşma şartları 1984 yılında yasalaşan 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile düzenlenmiştir. Bu Kanun ile kıyılardan faydalanma esasları belirlenmiş, herkes için eşit faydalanma ilkesi getirilmiş, ayrıca kıyı elemanları olan kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi gibi kavramlar tanımlanarak hukuki terminolojiye girmiştir.

Söz konusu kanunun uygulama yönetmeliği 1985 yılında yürürlülüğe girmiş ancak 3086 sayılı kanun Anayasa Mahkemesi'nce 1986 yılında iptal edilerek yürürlükten kaldırılmıştır. Bu iptalden sonra 1990 tarihine kadar olan yaklaşık 4 yıllık dönem Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca 1987 yılında yayımlanan 110 sayılı genelge ile doldurulmaya çalışılmıştır.

Günümüzde yürürlükte olan 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği ise 1990 yılında yayımlanmıştır. Bu kanun günümüze kadar 3830, 4971, 5398, 5728, 5801 sayılı kanunlarla 1992, 2003, 2005 ve 2008 yıllarında revize edilmiştir. Benzer şekilde Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği de bir çok kez revize edilmiştir.

Kıyı alanlarının kullanımı ve bu alanlarda yapılaşmanın düzenlemesine ilişkin kanun ve yönetmelikler Tablo D-68'de verilmiştir.

Tablo D-68 Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Bu Alanlarda Yapılaşmanın Düzenlenmesine Ait Kanun ve Yönetmelikler

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	İlgili Madde ve Açıklama
1.	1926 tarih 743 sayılı Medeni Kanun	Kanunun 641. maddesinde kıyıların kamuya ait yerlerden olduğu ve bu yerlerin tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiştir. Sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait olan mallar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Hilafı sabit olmadıkça menfaatı umuma ait sular ile ziraate elverişli olmayan yerler, kayalar, tepeler, dağlar ve onlardan çıkan kaynaklar kimsenin mülkü değildir. Sahipsiz şeylerin ihraz ve işgali, yollar ve meydanlar, akar sular ile yatakları gibi menfaati umuma ait malların işletilmesi ve kullanılması hakkında ahkamı mahsusa vaz olunur.
2.	1930 tarih 1580 sayılı Belediye Kanunu	159. madde: Belediye sınırı içinde sahipsiz arazi ve belediye marifetiyle deniz, nehir ve göllerden doldurulmuş olan yerlerin tasarruf, idare ve nezareti belediyelere devir olunur.
3.	1933 tarih 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu	Deniz ve göl kenarlarında, ya da rıhtım yapılabilecek noktalardan 10 m. genişliğindeki yerin, kamu yararına ayrılmış yer olarak serbest bırakılması öngörülmektedir. Kıyı 10 m. genişliğindeki bir bant olarak korunmaktadır.
4.	1954 tarih ve 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun	Yurt kıyılarındaki yerleşimlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı ile ilgili düzenlemeler getirmektedir.
5.	1970 tarih 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı	Deniz ve göl kıyılarında kamuya ait arazi ve arsaların özel mülkiyete konu olması, alınıp satılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi suretiyle gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır.
6.	1972 tarih 1605 sayılı Kanun	Ek madde 7 ve 8: Deniz, göl ve nehir kenarlarında 10 metreden az olmamak üzere İmar ve İskan Bakanlığı'nca tespit edilecek mesafe dahilinde hususi şahıslarca umumun istifadesine ayrılmayan bina inşa edilemez. Denizden doldurma ve bataklık kurutma suretiyle özel mülkiyet adına arazi ve arsa da kazanılamaz.
7.	1982 Anayasası	43. madde: Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
8.	1984 tarih 3086 sayılı Kıyı Kanunu	Kıyılarda yapılaşma esaslarını belirlemektedir. Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda; imar planlı alanlarda en az 10 m. diğer yerlerde en az 30 m. genişliğinde sahil şeridi tanımlanmıştır.
9.	1986 tarih 1986/4 sayılı Anayasa Mahkemesi Kararı	3086 sayılı Kıyı Kanununun bazı maddelerinin iptal edilmesi karşısında diğer hükümlerin uygulanmasına imkan kalmadığı gerekçesiyle kanunun tümü iptal edilmiştir.
10.	1987 tarih 110 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Genelgesi	Kıyı Kanununun iptali ile doğan boşluk Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın genelgesi ile doldurulmuştur. 10 ve 30 m. ek olarak planı olmayan yerlerde 100 m. uygulaması getirilmiştir.
11.	1990 tarih 3621 sayılı Kıyı Kanunu	Kıyıların düzenlenmesini, öncelikle kamu yararı gözetilerek herkesin kıyılardan eşit bir şekilde kullanımı ile ilgili maddeleri içermektedir.

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	İlgili Madde ve Açıklama
12.	1990 tarih 3621 sayılı Kıyı Kanunu (3621 sayılı) Uygulama Yönetmeliği	3621 sayılı Kanun çerçevesinde kıyıların planlanması ve yapılaşma esasları düzenlenmektedir.
13.	1991 tarih 1991/29 sayılı Anayasa Mahkemesi Kararı	3621 sayılı Kıyı Kanununun 3., 4., 5., 9., 10. ve 11. maddeleri iptal edilmiştir.
14.	1992 tarih 3830 sayılı 3621 Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun	3621 sayılı Kıyı Kanununun 4. ve 5. maddelerinin değiştirilmesi: Sahil şeridinin iki kısma ayrılarak yapılaşma düzenlenmiştir.
15.	1992 tarihli Kıyı Kanunu (3830 sayılı) Uygulama Yönetmeliği	3830 sayılı Kanun ile Kıyı Kanununda yapılan değişiklikler çerçevesinde yönetmelik revize edilmiştir.
16.	1994 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	Kıyı, kıyı kenar çizgisi tanımları değiştirilerek dar-yüksek ve alçak-basık kıyı tanımları eklenmiştir. Dolgu ve kurutma yolu ile elde edilen alanlarda kullanımlar çeşitlenmiştir.
17.	1994 tarih ve 19946 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Genelgesi	Yönetmelikle getirilen değişiklikler detaylı olarak açıklanmış ve yönetmeliğin uygulaması sırasında ilgili idarelerce dikkat edilmesi gereken hususlar vurgulanmıştır.
18.	1996 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	Günübirlik turizm tesisleri çeşitlendirilmiş, limanlar kapsamında teknik ve sosyal altyapı tesislerinin inşa edilmesine olanak sağlanmıştır. Yeni tanımlar ilave edilmiştir: - Su ürünleri üretim ve yetiştirme alanları, - Çekek yeri, - Tersane, - Liman, - Yat limanı, - Balıkçı barınağı, - Yat çekek yeri, - Yönetim ve destek birimleri tanımları eklenmiştir.
19.	1996 tarih ve 1189/10163 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Genelgesi	Yönetmelikle getirilen değişikliklerin detaylı olarak açıklanması, yönetmeliğin uygulanması sırasında ilgili idarelerce dikkat edilmesi gereken hususların vurgulanması ve yönetmeliğin uygulanması sırasında ortaya çıkan bazı sorunlara açıklık getirilmesi amaçlanmıştır.
20.	1996 tarih ve 1371/1013 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Genelgesi	Yapılacak kıyı yapılarında uygulanacak prosedür tanımlanmıştır.
21.	2003 tarih ve 4964 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun	Kamu taşınmazlarının kiralanmasında uyulacak esaslar ve yıllık kira artışları ile mal ve hizmet alımları hakkında açıklamalar yer almaktadır.
22.	2004 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik	Ek Madde 1: Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve kıyıda yer alan arazi ve yapılar için Kıyı Kanunu hükümleri çerçevesinde yapılması gereken işlemler ilave edilmiştir.

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	İlgili Madde ve Açıklama
23.	Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ	Kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alakalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemler ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usûl ve esasları belirlemektedir.
24.	2008 tarih 5728 sayılı Kanun	Madde 15: Kıyılarda kaçak yapılaşma ve kıyının doğal yapısını bozacak müdahalelerin cezalandırılması.
25.	2008 tarih 5801 sayılı Kanun	Kıyılarda her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri yapılmasına olanak tanınmıştır.

Diğer yandan, su ürünleri üretimini 1971 tarihli 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve bu kanunun uygulama esaslarını belirleyen Su Ürünleri Yönetmeliği düzenlemektedir. Söz konusu kanunun bazı maddeleri 1986 yılında 3288 sayılı Kanun ile değiştirilmiştir.

Yukarıda bahsedilen Kıyı Kanunu ve ilgili kanunlar, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun yanı sıra balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili düzenlemelerin en temel olanı 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkında Kanunun 37'nci maddesi ile Su Ürünleri Kanunu'na dayanılarak çıkarılan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'dir. İlerleyen bölümlerde ilgili mevzuat çerçevesinde balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili süreç ve tespit edilen sorunlar ve bu sorunların çözümüne ilişkin ana düzenleme alanları açıklanmaktadır.

D.9.1 Kıyı Alanları Planlaması ve Kullanımı: Yasal Yapı

Yukarıda balıkçılık kıyı yapılarını doğrudan ilgilendiren kıyı kanunu, su ürünleri kanunu, kıyı kanunu uygulama yönetmeliği ve balıkçı barınakları yönetmeliğinin tarihsel süreçte değişimleri açıklanmıştır. Diğer yandan konu ile ilgili bir çok kanun, yönetmelik ve kurum bulunmaktadır. Bu bölümde kıyı ve su ürünleri üretimine ilişkin düzenlemeler içeren ve balıkçılık kıyı yapılarını etkileyen meri yasal düzenlemeler verilmektedir.

- 1983 tarih 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu,
- 1985 tarih 3194 sayılı İmar Kanunu,
- 1990 tarih 3621 sayılı Kıyı Kanunu,
- 2003 tarih 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,

- 1956 tarih 6831 sayılı Orman Kanunu,
- 1983 tarih 2872 sayılı Çevre Kanunu,
- 1987 tarih 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- 1983 tarihli 178 sayılı Maliye Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,
- 1983 tarih 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu,
- 1983 tarih 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu,
- 1981 tarih 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu,
- 2005 tarih 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu,
- 2004 tarih 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu,
- 2005 tarih 5393 sayılı Belediye Kanunu,
- 1971 tarih 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu,
- 1989 tarihli 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname,
- 1991 tarihli 441 sayılı Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,
- 1993 tarihli 491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- 1994 tarihli 540 sayılı Devlet Planlama Teşkilatı'nın Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname,
- 1953 tarih 6200 sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun.
- 618 sayılı Limanlar Kanunu,
- 6237/7305 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun,

Söz konusu yasalar, yönetmelikler ve genelgeler ile desteklenmiştir. Ancak konu ile doğrudan ilgili birincil mevzuatın yanı sıra kıyı yapısının bulunduğu/inşa edileceği alanın

statüsüne bağlı olarak ikincil mevzuat da konu ile ilgilidir. Bu alanda pek çok yasa ve yönetmeliğin bulunması, bazı konuların net ve açık olmaması nedeniyle uygulamada sorunlar yaşanmaktadır.

Yasal yapıya benzer şekilde balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili birçok bakanlık ve kuruluş yetki ve sorumluluk sahibidir. Balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili bakanlık ve kuruluşların isimleri aşağıda verilmiştir:

- Ulaştırma Bakanlığı,
- Tarım ve Köyişleri Bakanlığı,
- Devlet Planlama Teşkilatı,
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı,
- Çevre ve Orman Bakanlığı,
- Kültür ve Turizm Bakanlığı,
- Milli Savunma Bakanlığı,
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,
- Maliye Bakanlığı,
- Denizcilik Müsteşarlığı,
- Genel Kurmay Başkanlığı,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı,
- Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü,
- Valilikler,
- Belediyeler.

Kurumların balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili yetki ve sorumlulukları Tablo D-69'da verilmiştir.

Tablo D-69 Kurumların Balıkçılık Kıyı Yapıları ile İlgili Yetki ve Sorumlulukları

Kurum Adı	Yasal Dayanak	Yetki ve Sorumluluklar
Ulaştırma Bakanlığı	- 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun	- DLH Genel Müdürlüğü kanalı ile limanlar, balıkçı barınakları ve ilgili tesislerin inşaatını yapmak veya yaptırmak, hazırlanan projeleri inceleyerek onaylamak, balıkçı barınaklarını devretmek
Tarım ve Köyişleri Bakanlığı	- 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu - Su Ürünleri Yönetmeliği - Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	- Su ürünleri stoklarını korumak, rasyonel işletilmesini sağlamak, bu amaçla su ürünleri avcılığını, teknolojisini ve ruhsat tezkerelerini düzenlemek, kontrol etmek. - Balıkçı barınaklarının yer tespiti ve yapımında ilgili kuruluşlar ile işbirliği içinde plan ve programlar yapmak, kiralanmasına ve işletilmesine ilişkin çalışmaları yürütmek. - Deniz ve iç sulardaki; su ürünlerinin korunması, kontrolü ve yetiştirilmesine yönelik uygulama ve düzenlemeler ile balıkçı barınaklarının denetimini yapmak.
Devlet Planlama Teşkilatı	- 540 sayılı Devlet Planlama Teşkilatının Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname	- Bölge planı hazırlamak/hazırlatmak ve onaylamak, - Kalkınma planları ve yıllık programların hazırlanmasına katkıda bulunmak - Kurumsal ve hukuki düzenlemeler ile ilgili görüş vermek, - Ulaştırma Bakanlığı'nca yapımı uygun görülen balıkçılık kıyı yapıları tekliflerini değerlendirmek, - Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının bakım onarım işleri için bütçe imkanları dahilinde yatırım programı hazırlamak.
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	- 3621 sayılı Kıyı Kanunu - 3194 sayılı İmar Kanunu - Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik - 180 sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname - 4708 sayılı Yapı Denetimi Kanunu	- Ülke ölçeğinden yerel ölçeğe kadar, fiziksel planlama, imar planlama ve plan uygulamaya ilişkin düzenleyici ve yönlendirici çalışmalar ve araştırmalar yaparak, gerektiğinde yaptırarak, ilgili mevzuatın oluşturulması yönünde çalışmalar yapmak, - Komisyonca tespit edilen kıyı kenar çizgisini onaylamak, - Doldurma veya kurutma ile arazi elde edilmesi durumunda hazırlanan uygulama imar planlarını onaylamak, -
Çevre ve Orman Bakanlığı	- 2872 sayılı Çevre Kanunu - 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun - 383 sayılı ÖÇKK Başkanlığı'nın Kurulmasına Dair KHK - ÇED Yönetmeliği - Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği - Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği - Çevre Düzeni Planlarına dair Yönetmelik	- Kıyı alanlarını ve sulak alanları korumak planlarını hazırlamak ve onaylamak, - Özel çevre koruma bölgeleri ile ilgili her türlü planı hazırlamak ve onaylamak, - Milli park ve tabiat parklarındaki planları hazırlamak ve onaylamak, - Çevreyi ve ekolojik yapıyı korumak, - Çevre düzeni planlarını hazırlamak/hazırlatmak ve onaylamak.
Kültür ve Turizm Bakanlığı	- 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	- Korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek.
Denizcilik Müsteşarlığı	- 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun	- Deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik ederek; deniz ve iç suların potansiyelini geliştirerek işletmesini yapmak,

Kurum Adı	Yasal Dayanak	Yetki ve Sorumluluklar
	Hükmünde Kararname - Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Yönetmelik	- Liman hizmetlerini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek, - Denizcilikle ilgili ihtiyaç ve talepleri tespit etmek, - Kıyı yapıları işletme izni vermek.
Maliye Bakanlığı	- 178 sayılı Maliye Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname	- Milli Emlak Genel Müdürlüğü aracılığıyla; Hazine özel mülkiyetinde bulunan ve devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazların yönetimine ilişkin hizmetleri sağlamak, kiralama işlerini yapmak,
Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvet Komutanlıkları	- 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler Kanunu - 1738 sayılı Oşinografi Kanunu	- Askeri yasak ve güvenlik bölgelerinde; ülke güvenliği ile ilgili bölgelerde ve askeri harekat bölgelerindeki her türlü plan, proje ve uygulamayı incelemek ve onay vermek.
Sahil Güvenlik Komutanlığı	- 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu	- 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'na, seyir güvenliği ile demirleme, bağlama, avlanma, dalgıçlık ve bayrak çekme ile ilgili hükümlere ve deniz ve hava araçları ile denizlerdeki tesislerden yapılacak her türlü kirletmelerle ilgili hükümlere aykırı eylemleri önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak, yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmek.
Büyükşehir Belediyeleri	- 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu - 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun	- Büyükşehir belediyesi sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafında yer alan ve kıyı yasası ile tanımlanan alanlara komşu kesimlerin nazım imar planlarını hazırlamak/ hazırlatmak ve onamak, mücavir alan içinde yapı ruhsatlarını vermek.
Belediyeler	- 5393 Sayılı Belediye Kanunu - 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun	- Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak/ hazırlatmak ve onamak, yapı ruhsatlarını vermek.
İl Özel İdareleri	- 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu - 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun	- Belediye sınırları ve mücavir alanlar dışında kalan alanlarda kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları, uygulama imar planlarını hazırlamak/ hazırlatmak ve onamak, yapı ruhsatlarını vermek, - İl bütünü çevre düzeni planlarını hazırlamak/hazırlatmak ve onaylamak.

Kıyılardaki planlama, planlarla ilgili görüş bildirme yetkisi ve görevleri değişik kurumlar arasında dağılmış, çok başlı bir sisteme dönüşmüştür.

Farklı yasal düzenlemeler kurumlar arasında iletişim ve koordinasyon eksikliği gibi sorunlara neden olmakta, bürokratik işlemler uzamaktadır. Kurumların bağlı olduğu farklı yasal düzenlemelerin birbiri ile zaman zaman çelişmesi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği nedeniyle uzlaşma sağlanamaması, yetki karmaşası ve kurumlar arası yazışmaların uzun sürmesi gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarında yasal olmayan uygulamalar ortaya çıkmakta ve etkin bir denetim sağlanamamaktadır.

Tablo D-69'un incelenmesinden görüldüğü gibi kıyıların planlaması, kıyılarda inşa edilecek yapılar ve inşa edilen yapıların işletilmesi ile ilgili uygulama aşamalarında pek çok kurum ve kuruluş görev ve sorumluluk almakta veya doğrudan işin sahibi olarak ilgili

yapıların işletilmesinde aracı olmaktadır.

Balıkçılık kıyı yapısı yapımına ilişkin talebin iletilmesinden işletmeye alınmasına kadar olan süreç aşağıda açıklanmaktadır.

D.9.1.1 İşletme Öncesi Süreç

Balıkçılık kıyı yapıları işletme öncesi süreç Şekil D-28'de akış diyagramı şeklinde verilmiştir. Aşamalar ve detayları aşağıda açıklanmaktadır. İmar planlaması ayrı bir süreç gerektirdiğinden ayrıca ilerleyen bölümlerde açıklanmaktadır.

- Süreç, balıkçılık kıyı yapılarının yapımına ilişkin taleplerin TKİB'ye bildirilmesi ile başlamaktadır. Bu talepler; yörenin su ürünleri potansiyeli ve üretimi, balıkçı ve balıkçı gemisi sayısı, diğer barınaklara ve kültür balıkçılığı üretim alanlarına olan uzaklığı gibi hususlar dikkate alınarak değerlendirilmektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 6).

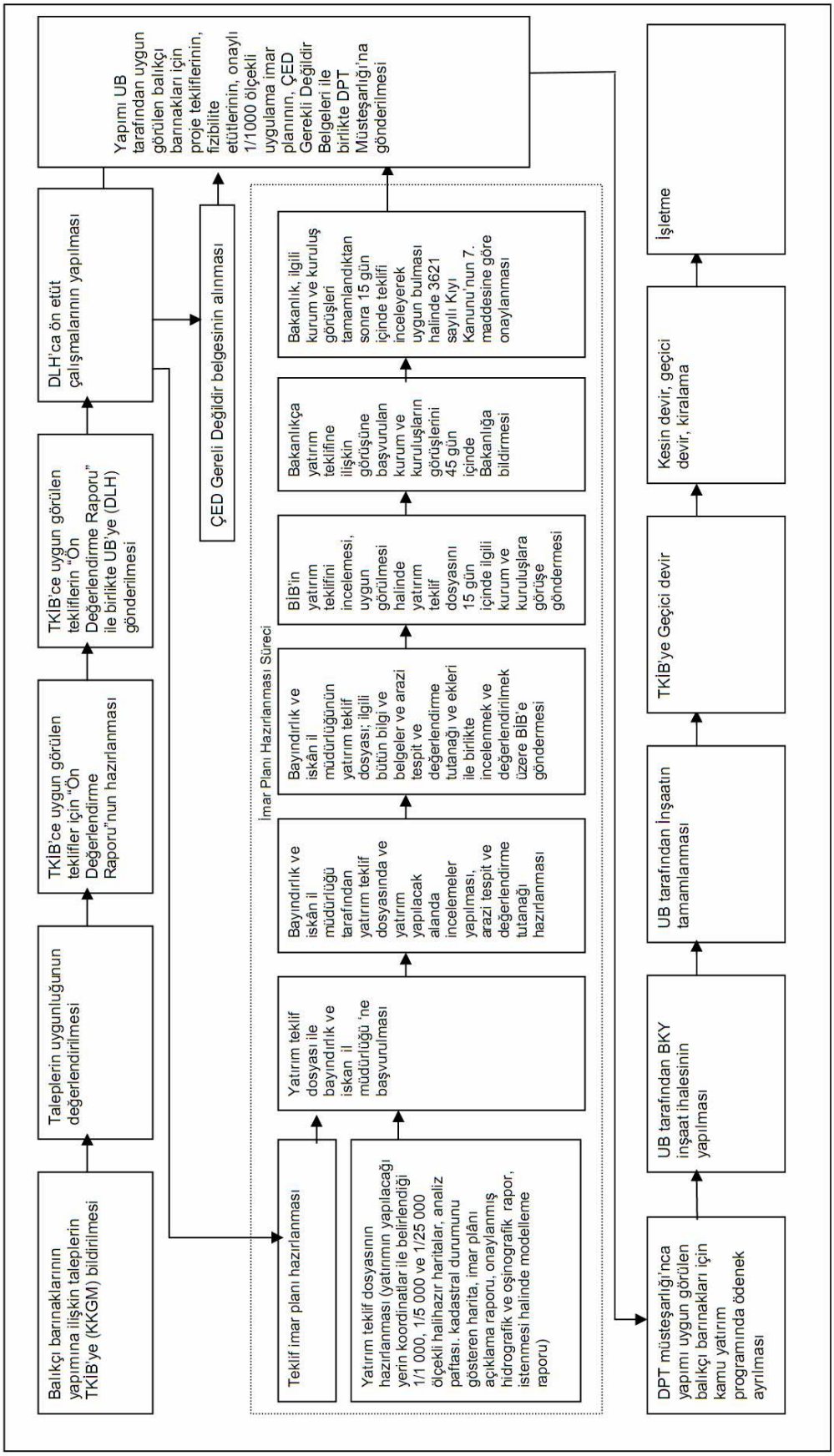
- TKİB tarafından uygun görülen teklifler, yukarıda belirtilen hususlar göz önünde bulundurularak, balıkçı barınağının üretime, değerlendirmeye, pazarlamaya ve ekonomiye yapacağı katkıların incelenip değerlendirildiği "Ön Değerlendirme Raporu" ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 6).

- Ulaştırma Bakanlığı, TKİB'den gelen tekliflerle ilgili gerekli ön etüt çalışmalarını yaparak projeleri hazırlayıp, yapımı uygun görülen balıkçı barınakları proje teklifleri, fizibilite etütleri, ilgili mevzuat çerçevesinde onaylı 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve ÇED Gerekli Değildir Belgesi ile birlikte DPT Müsteşarlığı'na göndermektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 6).

- Ulaştırma Bakanlığı'nın gönderdiği yatırım teklifleri ve yapılabilirlik etütleri DPT tarafından incelendikten sonra uygun görülmesi halinde DPT tarafından oluşturulan ve Yıllık Program'da yer alacak olan makro hedefler ve politikalar Yüksek Planlama Kurulu'na sunulmakta, gerekirse öneriler doğrultusunda revize edilerek onaylanmaktadır (540 sayılı Devlet Planlama Teşkilatı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, madde 28).

- Yüksek Planlama Kurulu programları inceleyerek bir raporla Bakanlar Kurulu'na sunmakta, Bakanlar Kurulu'nda kabul edilen yıllık programlar kesinleşmektedir.

Şekil D-28 Balıkçılık Kıyı Yapıları İşletme Öncesi Süreç



- Balıkçılık kıyı yapıları 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'a göre Ulaştırma Bakanlığı'nca inşa edilmektedir.

- İnşası yeni tamamlananlar geçici olarak teknik işletme kriterlerinin yer aldığı bir tutanakla Ulaştırma Bakanlığı'nca TKİB'ye devredilmekte, barınakların, işletme ve idaresi tarım il müdürlükleri tarafından gerçekleştirilmektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 8).

- Barınaklar için su ürünleri kooperatif veya birliklerinden kiralama talebi gelmesi ile barınak, Maliye Bakanlığı tarafından illerde defterdarlık, ilçelerde mal müdürlükleri eliyle kiralanmakta, barınağı işletecek kuruluş ile kira sözleşmesi imzalanmaktadır.

- Su ürünleri kooperatif ve birlikleri ilan edilen süre içinde kiralama talebinde bulunmadığı veya gerekli şartları taşımadıkları takdirde barınak, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu gereğince Maliye Bakanlığı tarafından talep bulunması halinde öncelikle yerel yönetimlere, aksi takdirde diğer gerçek ve tüzel kişilere kiralanmak üzere ihale edilmektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 8).

- 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun çerçevesinde yapımı gerçekleştirilen BKY'ler belediye, köy tüzel kişiliği, il özel idare müdürlüğü ve benzeri kuruluşlara geçici olarak devredilebilmektedir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 17).

- Bakanlar Kurulu Kararı ile kamu kurum ve kuruluşlarına, il özel idarelerine, belediyelere, köy tüzel kişiliklerine devredilen barınaklar, 8. maddeye göre kiralanıncaya kadar bu Yönetmelik hükümlerine uyulması kaydıyla kesin olarak devredildiği kuruluşlarca işletmeye devam edilir (Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, madde 18).

Teklif edilen balıkçılık kıyı yapısı ile ilgili 1/1000 ölçekli uygulama imar planı hazırlanma ve onay süreci genel hatları Kıyı Kanunu, Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği, İmar Kanunu tarafından çizilmekte fakat yukarıda belirtilen kanunlar da bu süreci etkilemektedir. 4 Eylül 2010 tarih ve 27692 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Süreçlerine İlişkin Tebliğ ile kıyı yapılarında uygulanacak iş ve işlemler belirlenmiştir.

Kıyı alanlarında dolgu başvurusunda bulunabilmek için uygulanan yöntem, temel olarak aşağıdaki aşamalardan oluşmaktadır:

- DLH yatırım teklif dosyası ile ilgili bayındırlık ve iskan il müdürlüğüne müracaat

eder. Yatırım teklif dosyasında aşağıda belirtilen belgelerin bulunması gerekmektedir.

- o yatırımın yapılacağı yerin ve alan sınırlarının koordinatlar ile belirlendiği 1/1 000, 1/5 000 ve 1/25 000 ölçekli halihazır haritalar,
- o analiz paftası,
- o kadastral durumunu gösteren harita ve mülkiyet durumunu gösterir belge,
- o 1/1 000 ölçekli uygulama imar planı ile 1/5 000 ölçekli nazım imar planı teklifi,
- o imar planı açıklama raporu.
- o onaylı hidrografik ve oşinografik rapor,
- o modelleme raporu (istenmesi halinde)

- Bayındırlık ve iskan il müdürlüğü; yatırımcı tarafından hazırlanan yatırım teklif dosyasında ve yatırım yapılacak alanda incelemeler yapıp, arazi tespit ve değerlendirme tutanağı hazırlar.
- Bayındırlık ve iskan il müdürlüğü yatırım teklif dosyası; ilgili bütün bilgi ve belgeler ve arazi tespit ve değerlendirme tutanağı ve ekleri ile birlikte incelenmek ve değerlendirilmek üzere Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na; yatırımın yapılacağı yerin ve alan sınırlarının koordinatlar ile belirlendiği 1/1 000, 1/5 000 ve 1/25 000 ölçekli halihazır haritaların, analiz paftasının, kadastral durumunu gösteren haritanın ve mülkiyet durumunu gösterir belgenin birer örneklerini ise, ön izin işlemleri için ilgili defterdarlığa gönderir.
- BİB, yatırım teklifini inceler ve teklifin uygun görülmesi halinde yatırım teklif dosyasını 15 gün içinde ilgili kurum ve kuruluşlara görüşe gönderir. Bakanlıkça yatırım teklifine ilişkin görüşüne başvurulan kurum ve kuruluşlar, görüşlerini 45 gün içinde BİB'e bildirir.
- BİB; yatırım yapılacak alana ilişkin olarak hazırlanan yatırım teklif dosyasını ve teklif planı, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri çerçevesinde 15 gün içerisinde inceleyip ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7 nci maddesine göre onaylanmak üzere, Bakan onayına sunar. Teklife konu yatırımın, içerik yönünden tamamlayıcısı niteliğinde olan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan

bölümleri var ise, bu alanlar, planlamaya dahil edilir ve teklifin bütünlüğünün ve işleyişinin kolaylaştırılması maksadıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7 nci maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9 uncu maddesi uyarınca onama yapılır. Onaylanan planların ilan ve askı işlemleri, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8 inci maddesi uyarınca valilik ve belediyesi tarafından yerine getirilir.

- Dolgu imar planı teklifinin BİB tarafından uygun bulunup onaylanmasını takiben ilgili kurumlara dağıtılır.

Kıyı ve sahil şeridi, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazi üzerinde yapılacak yapılarda (3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 15. maddesinde belirtildiği üzere) DLH adına müteahhit, yapı ruhsatı almak için belediye veya il özel idaresine başvurarak; 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmelikler gereğince yapı ruhsatı alacaktır.

Kıyı ve sahil şeridi, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazi üzerinde yapılacak yapılarla ilgili olarak, yapıların tamamen bitmesi halinde veya kullanılması mümkün olan bölümleri için yapının ruhsat ve eklerine uygun olarak, 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliğine göre belediye sınırları içinde belediyeler; belediye sınırı dışında ise il özel idaresi yapı kullanma izin belgesi vermektedir.

Yatırımcı, Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usûl ve Esaslar Hakkında Yönetmelik kapsamında Denizcilik Müsteşarlığı'na müracaat eder ve Denizcilik Müsteşarlığı'nca yapılan inceleme sonucunda uygun görülen tesislere ilgili işletme izni veya geçici işletme izni 45 gün içerisinde verilir.

D.9.1.2 İşletme Aşaması

İnşası yeni tamamlanan balıkçılık kıyı yapıları Maliye Bakanlığı tarafından işletmeciye kiralanıncaya kadar, geçici olarak teknik işletme kriterlerinin yer aldığı bir tutanakla Ulaştırma Bakanlığı'nca TKİB'ye devredilir. Bu barınakların, işletme ve idaresi tarım il müdürlüğü tarafından gerçekleştirilir. İnşaatı tamamlanan balıkçılık kıyı yapısının işletmesi 3 yönteme göre gerçekleştirilebilir.

- Kiralama,
- Geçici devir,
- Kesin devir

yöntemi ile balıkçılık kıyı yapısının işletmesi ve idaresi devredilebilir.

Balıkçılık kıyı yapısı, öncelikle balıkçı barınağının mülki idare sınırları içerisinde bulunan ve ortakları orada ikamet eden, en az 12 aydan beri faaliyette bulunan, münhasıran su ürünleri ile iştigal eden ve 30 günlük ilan süresi içerisinde kiralamak için müracaat eden su ürünleri kooperatif veya kooperatif birliklerine kiraya verilir.

Balıkçılık kıyı yapıları kamu kurum ve kuruluşlarına, il özel idarelerine, belediyelere, köy tüzel kişiliklerine geçici veya Bakanlar Kurulu Kararı ile kesin devredilebilir.

D.9.1.2.1 Kiralama Esas ve Usûlleri

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği 8. maddeye göre balıkçı barınakları sınırları, yüzölçümü, üst yapı tesislerinin gösterildiği vaziyet planıyla birlikte, TKİB ile UB'nin olumlu görüşlerine dayanılarak, Maliye Bakanlığı'nca 30 günlük ilan süresi içerisinde kiralamak için müracaat eden su ürünleri kooperatif veya kooperatif birliklerine, 10 yıldan az ve 25 yıldan fazla olmamak üzere açık pazarlık usûlüyle kiraya verilir.

Su ürünleri kooperatif ve birlikleri ilan edilen süre içinde kiralama talebinde bulunmadığı veya gerekli şartları taşımadıkları takdirde barınak, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu gereğince Maliye Bakanlığı tarafından talep bulunması halinde öncelikle yerel yönetimlere aksi takdirde diğer gerçek ve tüzel kişilere kiralanmak üzere ihale edilir.

Balıkçı barınaklarının ilk yıl tahmini kira bedeli, sınıf ve maliyet durumları ile yıllık gelir, yıllık gidere göre tarım il müdürlüklerince tespit ve hesap edilerek Maliye Bakanlığı il teşkilatına bildirilmektedir. Bu bedel 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'nun 13 üncü maddesine göre oluşturulan ihale komisyonunca incelenir ve tarım il müdürlüğünce belirlenen bedelden az olmamak üzere, yıllık kira bedeli olarak karara bağlanır.

Daha sonraki yıllara ait kira bedeli, Devlet İhaleleri Genelgesi'nde öngörülen artış oranından az olmamak üzere Maliye Bakanlığı'nca belirlenir. Bu bedel kiracıya kira dönemi başlangıcından en az 15 gün önce tebliğ edilir.

Maliye Bakanlığı'nca kiralama işlemi gerçekleştirilen barınaklar Bakanlık tarafından oluşturulacak heyet marifetiyle Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenen kriterlere uyulmak kaydı ile yeni kiracıya devredilir.

Maliye Bakanlığı'nca, yeni kiralama işlemlerine, eski kiralama süresinin sona ermesinden altı ay önce başlanır ve kira süresinin bitimini müteakip istisnai durumlar hariç, iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Kiralamanın bitiminden yeni kiralamaya kadar geçen süre içerisinde barınağın işletme ve idaresi eski barınak işletmecisi tarafından

gerçekleştirilir. Bu süre içerisinde mevcut ve geçerli olan barınma ücretleri uygulanır.

Kira süresinin sona ermesiyle kiracının tüm hakları sona erer ve yeniden yapılacak kiralamada eski kiracıya herhangi bir öncelik ve tercih hakkı tanınmaz. Kira süresinin sonunda veya kira sözleşmesinin süresinden önce feshi halinde, kiracı tarafından hiç bir hak ve tazminat iddiasında bulunulmadan barınak ve üzerindeki tesisler Hazine'ye teslim edilir.

D.9.1.2.2 İşletme Esasları ve İşletmecinin Sorumlulukları

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 9. maddesi işletme esaslarını belirlemektedir. Bu maddeye göre barınak işletmecisi, o barınak için özel olarak hazırlanan kira şartnamesinde belirlenen maddelerin yanı sıra

- güvenlik önlemleri almak ve giriş-çıkışları kontrol altında tutmaktan,
- temizlik ve bakım-onarım hizmetlerinden,
- barınaktan yararlananlar arasındaki koordinasyonu sağlamaktan

sorumludur. Bu kapsamda

- barınağın sınırlarını tel, çit veya ihata duvarı ile belirlemek,
- gemilerin barınma giriş ve çıkış kontrolü ile emniyetlerinin sağlanmasını temin etmek,
- gemilerin barınağa giriş, bağlama, kalkış ve çıkışlarını düzenlemek,
- barınaktan sürekli veya geçici olarak yararlanan gemi ve sahibi için gerekli kayıtları tutmak,
- gemilerin uzunluk, genişlik, derinlik ve tipleri ile kullanım durumlarına göre bağlama planı yapmak ve uygulamak,
- tarım il müdürlüğünce tasdik edilen barınma ücret tarifesine uygun olarak tahakkuk ettirilen bedelleri tahsil etmek,
- avladıkları ürünleri karaya çıkartmak isteyen balıkçı gemilerinin yanaşacağı bir ürün boşaltma yeri ayırmak,
- barınaktan karaya çıkarılan su ürünlerinin tür ve miktar üzerinden kayıtlarını tutmak,

- karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirleri almak ve aldırmak,
- barınakta meydana gelebilecek kazalar sonucunda denize dökülen katı ve sıvı atıkları toplamak ve denize yayılmasını önlemek için gerekli tedbirleri almak ve aldırmak,
- barınakta, tahribata neden olabilecek vinç, kamyon, treyler gibi çeşitli ağır vasıtaların rıhtımların beton sahası üzerinde hareket ettirilmesine, yükleme-boşaltma yaptırılmasına ve rıhtım geri sahasında gemilerin bakım onarımının yapılmasına izin vermemek de

barınak işletmecisinin görev ve sorumlulukları arasındadır.

Barınak işletmecisinin sorumlulukları yönetmeliğin 9. maddesinde açık olarak verilmesine karşın, bunlardan çoğunun yerine getirilmediği veya getirilemediği yerinde yapılan inceleme ve saha ziyareti sırasında görülmüştür. Bunlar arasında özellikle, barınağa giriş ve çıkış yapan gemi sayıları, gemilerin bağlanacağı yerleri gösterir planlar, barınakta çalışanlara koruyucu giysi temini, çevre ve su kirliliğini önleyici malzemelerin eksikliği görülmüştür.

D.9.1.2.3 Ücretler

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'ne göre barınağın kiralanmasını müteakip barınma ve ürün boşaltma ücreti il müdürlüğü ve barınak işletmecisi tarafından belirlenir. Barınma ve ürün boşaltma ücreti barınağın sınıfı, barınaktan yararlanan gemilerin büyüklüğü, motor gücü, av araç gereç kapasitesi ve avlanma tipi gibi özellikler dikkate alınarak belirlenir. Barınak barınma ve ürün boşaltma ücreti, il müdürlüğü tarafından onaylandıktan sonra kiralama tarihinden geçerli olmak üzere bir yıl süreyle uygulanır. Daha sonraki yıllara ait barınma ve ürün boşaltma ücretlerinin tespitinde, Üretici Fiyat Endeksi artış oranı esas alınır.

Ürün boşaltma ücreti; barınaktan barınma amaçlı yararlanmayan ve barınma ücreti tahsil edilmeyen balıkçı gemilerinden karaya ürün çıkartılması durumunda alınır.

Barınma ve ürün boşaltma ücreti, barınak işletmecisine geminin barındığı süreye ve amaca bağlı olarak ödenir.

TKİB kontrol ve araştırma gemileri, Sahil Güvenlik Komutanlığı yüzer unsurları, sahil sıhhiye gemileri gibi kontrol ve sağlık hizmetleri yürüten kamu kurum ve kuruluşlarına ait gemilerden barınma ücreti alınmaz.

D.9.1.2.4 Yatırım, Hasar ve Bakım

Alt ve üst yapısı tamamlanamamış veya üst yapısı bulunmayan barınaklarda kira sözleşmesinde belirtilmesi halinde veya kira dönemi içinde barınak işletmecisinin talebine bağlı olarak TKİB, Ulaştırma Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı'nın uygun görmesi halinde yapılacak değişiklik taleplerine ilişkin olarak barınak işletmecisi tarafından hazırlanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı teklifi Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca değerlendirilir.

1/1000 ölçekli uygulama imar planı teklifinin onanmasından sonra değişiklik teklifi Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün denetiminde barınak işletmecisi tarafından gerçekleştirilir.

Barınak işletmecisi bu yatırımlar için herhangi bir bedel, hak veya kira bedelinden indirim talebinde bulunamaz. Yapılan tesisler, kira süresi sonunda veya sözleşmenin süresinden önce feshi halinde, işletmeci tarafından hiç bir hak iddiasında bulunulmadan sağlam ve çalışır vaziyette bedelsiz olarak Hazine'ye devredilir.

Barınak ve tesislerde veya barınaktan faydalanan balıkçı gemilerinde hasar ve zarar meydana gelmesi durumunda, barınak işletmecisinin talebi üzerine, en yakın liman başkanlığından, Ulaştırma Bakanlığı taşra teşkilatından, il müdürlüğünden ve su ürünleri kooperatif veya birliklerinden birer kişiden oluşan heyet tarafından durum tespit edildikten sonra hasar ve zarar sorumlusundan tahsil edilir.

Ayrıca, barınaklarda tabii afetler sonucunda meydana gelecek hasarların onarımı ve barınağın geliştirilmesi, büyütülmesi amacıyla ileride yapılacak tevsii inşaatların karşılığı olarak, 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesine göre her yılın brüt gelirinin (gayri safi) % 10'u barınak işletmecisi tarafından Hazine'ye yatırılır. Bu miktarın artırılması, eksiltilmesi veya kaldırılması yönünde kira sözleşmesine hüküm konulamaz.

Diğer yandan, Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 15. maddesi bakım ve onarım ile ilgili düzenlemeleri düzenlemektedir. Barınakta şiddetli dalga ve tabii afetler sonucu meydana gelebilecek büyük alt yapı onarım işleri Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenecek usûl ve esaslara göre bütçe imkanları dahilinde yapılır.

Kullanım sonucu ortaya çıkacak onarım çalışmaları ise Ulaştırma Bakanlığı'nca onaylanacak projelere uygun olarak aynı Bakanlığın denetiminde barınak işletmecisi tarafından yapılır veya yaptırılır. Barınağın usûlüne uygun işletilmediğinden dolayı meydana gelen her türlü zarar ve ziyan barınak işletmecisi tarafından karşılanır.

Barınakta ihtiyaç duyulan tarama çalışmaları Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenecek esas ve usûllere göre bütçe imkanları dahilinde gerçekleştirilir.

D.9.1.2.5 Barınağın Kira Sözleşmesinin ve Geçici veya Kesin Devir Protokolünün İptali

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 21. maddesi barınağın kira sözleşmesinin ve geçici veya kesin devir protokolünün iptaline ilişkin hükümleri içermektedir. Bu maddeye göre

- kiralanan balıkçı barınaklarının kira şartnamesine, Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen teknik işletme kriterlerine ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliği hükümlerine aykırı olarak işletilmesinin tespiti halinde kiracıya;

- 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun çerçevesinde, geçici ve kesin olarak belediye, köy tüzel kişiliği, il özel idare müdürlüğü ve benzeri kuruluşlara devredilen barınakların Balıkçı Barınakları Yönetmeliği hükümlerine aykırı olarak işletildiğinin tespiti halinde işletmeciye

TKİB tarafından yazılı uyarıda bulunularak tespit edilen aksaklıkların en geç bir ay içerisinde giderilmesi istenir.

Kiralanan barınakta yapılan kontrolde aksaklıkların düzeltilmediği belirlenir ise, kira sözleşmesi tek taraflı olarak Bakanlığın teklifi üzerine Maliye Bakanlığı'nca feshedilir. Geçici devredilmiş barınakta yapılan kontrollerde aksaklıkların düzeltilmediği belirlenir ise, Bakanlığın teklifi üzerine geçici devir protokolü Ulaştırma Bakanlığı'nca iptal edilir. Kararname ile kesin devri yapılanlar ise, yine TKİB'nin teklifi ve bu teklifi Maliye Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'nın da uygun görmesi halinde, mevcut kararname Ulaştırma Bakanlığı'nca iptal ettirilir.

KKGM, örneği Cilt 2 Ek 12'de verilen Balıkçı Barınakları İzleme ve Denetim Formu ile balıkçı barınaklarının belirli bir sisteme göre izlenmesini denetlemesini gerçekleştirmektedir. Form mevcut durumun tespiti ve barınağı işleten kuruluşun yapmakla yükümlü olduğu işleri yapıp yapmadığının belirlenmesi amacıyla kullanılmaktadır. Kiralanan balıkçı barınaklarının kira şartnamesine, Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen teknik işletme kriterlerine ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliği hükümlerine aykırı olarak işletilmesinin ve idaresinin tespiti halinde kiracıya TKİB tarafından yazılı uyarıda bulunularak tespit edilen aksaklıkların en geç bir ay içerisinde giderilmesi istenir. Yapılan kontrolde aksaklıkların düzeltilmediği belirlenir ise, kira sözleşmesi tek taraflı olarak TKİB'nin teklifi üzerine Maliye Bakanlığı'nca feshedilir.

D.9.2 Balıkçılık Kıyı Yapıları ile İlgili Gündemde Olan Sorunlar

Balıkçı barınaklarında yaşanan sorunlar; su ürünleri kooperatif başkanları ve balıkçılar ile yapılan görüşmelerde ve/veya balıkçılarla yapılan toplantılarda dile getirilmiştir.

Sorunlar genelde yasal yetersizliklerden veya uygulama farklılıklarından ileri gelmektedir. Yasal yetersizliklerin olduğu durumlar yönetmeliklerle çözülmeye çalışılmasına karşın, yönetmeliklerin yaptırım gücü bulunmadığından sorunların bir kısmı çözümlenememektedir. Balıkçı barınaklarının bir kısmı inşa edildiği yıllarda konu ile ilgili yasalarda bir çok hüküm yer almasına rağmen uygulamalar yürürlükteki mevzuata uygun olarak yapılmamıştır. Balıkçı barınaklarında özellikle “imar planları, alt ve üst yapılar” konularında sorunlar bulunmaktadır.

Sorunlar işletme öncesi süreç ve işletme aşamasında yaşanan sorunlar olarak verilmektedir.

D.9.2.1 İşletme Öncesi Süreçte Yaşanan Sorunlar

“D.9.1 Kıyı Alanları Planlaması ve Kullanımı: Yasal Yapı” bölümünde de belirtildiği gibi kıyı alanlarında yapılaşmayı Kıyı Kanunu düzenlemekle birlikte kıyı alanları bir çok kurum ve kuruluşun yetki ve sorumluluk alanında bulunmakta ve bir çok kanun ve yönetmelik kıyı alanlarında yapılaşmayı düzenlemektedir. Konu ile doğrudan ilgili birincil mevzuatın yanı sıra kıyı yapısının bulunduğu/ inşa edileceği alanın statüsüne bağlı olarak ikincil mevzuat da konu ile ilgilidir. Bu alanda pek çok yasa, yönetmeliğinin bulunması, bazı konuların net ve açık olmaması nedeniyle uygulamada sorunlar yaşanmaktadır.

Kıyılar pek çok sektöre ve farklı kullanıcı gruplarına hizmet etmektedir. Uygulama imar planı onayını sadece BİB yapmakla birlikte, kamu ve özel kesim tarafından ve farklı sektörler için talep edilen kıyı tesislerinin hep birlikte düşünülerek ve kıyıların tüm bileşenleri ve taşıma kapasiteleri düşünülerek planlanması gerekmektedir. BİB tarafından son yıllarda çalışmalarına başlanılmış bulunan bütünsel kıyı alanları yönetim planları bu kapsamda önemli görülmektedir.

İmar planlarının hazırlanması ve onay süreci oldukça uzun süre almakta ve öneri imar planının bulunduğu yerin korunma statüsüne bağlı olarak imar planı onaylanmamaktadır.

Dolgu ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerin uygulama imar planları Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nca onaylanarak yürürlüğe girmektedir. Sahil şeridi uygulama imar

planları ise kıyı yapısının tamamlayıcısı ve devamı olan yapı ve tesisler talep vukuunda ve uygulama kolaylığı sağlanması amacıyla planlama alanı içine dahil edilerek onay işlemi gerçekleştirilmektedir. Diğer durumlarda ise 3194 sayılı İmar Kanunu'nun ilgili maddeleri uyarınca belediyesince veya il özel idaresince onaylanarak yürürlüğe girmektedir.

İmar planı bulunmaması üstyapıların planlı bir biçimde inşa edilememesine, işletme izni alınmasında sorunlara sebep olmaktadır. Bu nedenle bazı balıkçılık kıyı yapılarında balıkçıların ihtiyacı olan yapıların kaçak ve düzensiz biçimde inşa edildiği gözlenmiştir.

Diğer yandan balıkçılık kıyı yapılarının işletmeye alma aşamasında bir çok kurum ve kuruluş görevlendirilmiştir. Balıkçı barınakları 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve bu kanuna dayanılarak hazırlanan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 8. maddesine göre Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından işletilmesi için kiraya verilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı ise Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik uyarınca işletme izni vermektedir. Bu durum balıkçı barınağını işletmek için 2 ayrı kurumdan izin alınmasını gerektirmektedir.

D.9.2.2 İşletme Sırasında Yaşanan Sorunlar

D.9.2.2.1 Alt ve Üstyapı Eksiklikleri

Balıkçılık kıyı yapılarında planlama alanı içerisinde yapılabilecek yapılar konusunda balıkçı barınakları yönetmeliğinin 5. maddesine atıfta bulunulmakta, ayrıca başka herhangi bir yapı ve tesis mevzuat gereği plan üzerinde gösterilmemektedir.

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'ndeki balıkçı barınağı tanımından dolayı tanımda yer almayan ancak balıkçılık faaliyetleri bakımından önemli olan balıkçı depoları gibi bazı üstyapılar imar planlarında yer alamamakta ve inşa edilememektedir. Bunun yanı sıra imar planında gösterilebilen ve inşa edilebilecek üstyapı tesisleri bütçe imkanları dahilinde inşa edildiğinden genellikle üstyapılar imal edilmeden işletmecisine teslim edilmektedir.

Alt ve üst yapısı tamamen gerçekleşmemiş veya üst yapısı bulunmayan barınaklarda kira sözleşmesinde belirtilmesi halinde işletmeci bu tesisleri tamamlamak sorumluluğunu almaktadır. Ancak, kira bedeli hesaplama yönteminde bu hususlar dikkate alınmadığı için yapılan harcamalar kira bedelinden düşülememekte veya yapılan tesisler için kira süresi sonunda veya sözleşmenin süresinden önce feshi halinde, işletmeci tarafından hiç bir hak iddiasında bulunulamamaktadır. Yeterli ekonomik güce erişememiş su ürünleri kooperatiflerinin 10 yıllığına kiraladıkları balıkçılık kıyı yapısı için ciddi

yatırımlarda bulunması gerçekçi değildir.

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 5. maddesinde idari ve sosyal tesislerin "imkanlar dahilinde" yapılması öngörülmekte ancak yine aynı maddede "bulunması zorunludur" ifadesi yer almaktadır. Bu madde çelişki barındırmaktadır.

18 Mart 2010 tarih ve 27525 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 24. maddesine göre balıkçı barınakları hizmet verdikleri gemilerden atıklarını alabilecek kapasitede atık kabul tesislerine sahip olmak zorundadırlar. Balıkçılık kıyı yapılarının büyük bir kısmında gemilerden atık alma düzeneği yoktur.

D.9.2.2.2 Bakım, Onarım, Tarama

Balıkçılık kıyı yapılarının doğal olaylara ve kullanımına bağlı olarak zamanla bakım onarıma ihtiyacı bulunmaktadır. Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 15. maddesine göre barınakta şiddetli dalga ve tabii afetler sonucu meydana gelebilecek büyük alt yapı onarım işleri Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenecek usûl ve esaslara göre bütçe imkanları dahilinde yapılır.

Kullanım sonucu ortaya çıkacak onarım çalışmaları ise Ulaştırma Bakanlığı'nca onaylanacak projelere uygun olarak aynı Bakanlığın denetiminde barınak işletmecisi tarafından yapılır veya yaptırılır.

Bütçe imkanları dahilinde yapılan büyük alt yapı onarım işlerine zaman zaman kaynak eksikliğinden dolayı başlanamamakta veya tamamlanamamaktadır. Zamanında müdahale edilmemesi halinde küçük bir hasarın zamanla büyüdüğü, daha fazla yatırım gerektirdiği bilinmektedir.

Özellikle kiralanan barınakların kooperatiflerin ekonomik güçlerinin yetersiz olmasından dolayı kullanım sonucu ortaya çıkan hasarları dahi yerine getiremedikleri, bunları da Ulaştırma Bakanlığı'ndan talep ettikleri bilinmektedir.

Saha incelemelerinde mevcut balıkçılık kıyı yapılarının yalnızca yüzde 46'sında fenerlerin olduğu tespit edilmiştir. Seyir güvenliği bakımından balıkçılık kıyı yapılarının fenerlerin bulunması ve çalışır durumda olması oldukça önemlidir.

Diğer yandan, yapılan saha çalışmaları sırasında balıkçılık kıyı yapılarında tali dalgakıran olmaması, mahmuz olmaması, dalgakıran boyunun kısa kalması, liman baseni içine akan deşarj hattının olması vb. nedenlerden dolayı, liman baseninde

kumlanma olduğu gözlenmiştir.

Bazı kanunlarla koruma altında bulunan balıkçılık kıyı yapılarının kiralanmasında, bakım -onarım ve ilave tesis yapılmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.

D.9.2.2.3 Kiralamada Fiyatlandırma

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 8. madde 2. fıkrasında balıkçı barınaklarının şartları sağlayan kooperatife açık pazarlık usûlüyle kiraya verileceği belirtilmekte ancak aynı maddenin 3. fıkrasına göre balıkçı barınakları ilk yıl tahmini kira bedeli, sınıf ve maliyet durumları ile yıllık gelir, yıllık gidere göre Tarım ve Köyişleri Bakanlığı il müdürlüklerince tespit ve hesap edilerek Maliye Bakanlığı il teşkilatına bildirilmekte, yıllık kira bedeli ihale komisyonunca bu bedelden az olmamak üzere olarak karara bağlanır denilmektedir. Söz konusu bu iki hüküm birbiri ile çelişmektedir.

Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nca sınıf ve maliyet durumları ile yıllık gelir, yıllık gider dikkate alınarak belirlenirken, Maliye Bakanlığı 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ve bu kanunun 74. maddesine göre çıkarılan Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin 12. maddesine göre uygulama yapmaktadır. 12. maddede "bedel tespit ve takdirinde, taşınmazın konumu ve özellikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle rayiç bedel esas alınır" ifadesi yer almaktadır. Diğer yandan, kira bedeli tespitinde rayiç bedeller kullanıldığında farklı sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

Turistik yörelerde rayiç bedeller alındığında oldukça yüksek rakamlar ortaya çıkmaktadır.

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 14. maddesi, su ürünleri kooperatiflerinin ödediği kira bedeline ilave olarak barınaklarda tabii afetler sonucunda meydana gelecek hasarların onarımı ve barınağın geliştirilmesi, büyütülmesi amacıyla ileride yapılacak tevsi inşaatların karşılığı olarak, 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesine göre her yılın brüt gelirinin (gayri safi) % 10'u barınak işletmecisi tarafından Hazine'ye yatırılmasını gerektirmektedir.

6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesinde "Mevcut ve hususi kanunları ile inşa edilmekte olanlarla bu kanun gereğince ele alınacak tesislerin bakım ve iyi halde bulundurulmaları bunları işleten teşekküllere aittir. Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ile iktisadi devlet teşekküllerine ait olanların esaslı tamirleri kendilerine aittir. Belediye ve mahalli idarelere ait olanların esaslı tamirleri Bayındırlık Vekaleti'nce yapılır. Tamirleri Bayındırlık Vekaleti'nce yaptırılacak tesisleri işleten teşekküller

devredilmiş ve devredilecek tesislerin devrinden sonra yapılacak esaslı tamir karşılığı olarak her yılın gayrisafi iradından %10 nispetinde bir meblağı Hazine'ye yatırmaya mecburdurlar" hükmü bulunmaktadır. Bu maddede kiralanan balıkçı barınakları ile ilgili bir hüküm bulunmamaktadır. Balıkçı barınakları yönetmeliğinde kira bedeli ödenen bir yapı için ayrıca her yılın brüt gelirinin yüzde 10'unun talep edilmesi çelişki içermektedir. Düzenli olarak kirasını ödeyen ve her yılın brüt gelirinin yüzde 10'unu hazineye yatıran bir balıkçılık kıyı yapısının hasar görmesi halinde onarımı bütçe imkanları dahilinde yapıldığında ise bir başka eşitsizlik ortaya çıkmaktadır.

D.9.2.2.4 Kiralama Süreci ve Kira Süresi

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 8. maddesinde "Yeni kiralama işlemlerine eski kira süresinin sona ermesinden altı ay önce başlanacağı ve kira süresinin bitimini müteakip istisnai durumlar hariç, iki ay içerisinde sonuçlandırılır" denilmesine karşın, kiralama işlemi yıllarca devam eden balıkçı barınakları bulunmaktadır. Kiralama sürecinde 2 aylık süre aşıldığında, nasıl bir işlem yapılacağı belli değildir. Bu konunun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Balıkçı Barınakları; 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun 17. maddesi ile Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 8. maddesi kapsamında 10 yıldan az 25 yıldan fazla olmayacak şekilde kiraya verilebilmektedir. Ancak Maliye Bakanlığı, hazineye ait taşınmazların kiraya verilmesine ilişkin esas ve usûlleri belirleyen 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkındaki Yönetmelik ve 300 sıra sayılı Milli Emlak Genel Müdürlüğü hükümlerine göre kira süresini 10 yıl olarak belirlemektedir

Kiracı konumunda bulunan kooperatiflerin önlerini görebilmeleri mali sıkıntıya girmeden üst yapılarının tamamını bir plana göre tamamlayabilmeleri için 10 yıldan fazla süreye ihtiyaç duyulmaktadır. Zamanın kısıtlı olması ve uygun mali kaynak bulunamaması nedenleri ile üst yapılar yapılamamakta, alt yapılar onarılamamakta, bu nedenle barınaklar hızla harap hale gelmektedir.

D.9.2.2.5 İmar Planı ve Kaçak Yapılaşma

Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının yüzde 59,4'ü imar planı olmadan inşa edilmiştir. İmar planı olmayan balıkçılık kıyı yapılarının imar planlarının sözleşmesinde belirtilmesi durumunda işletmecisi tarafından onaylatılması gerekmektedir. Ayrıca, alt ve üst yapısı tamamen gerçekleşmemiş veya üst yapısı bulunmayan barınaklarda, kira

sözleşmesinde belirtilmesi halinde barınak işletmecisi tarafından 1/1000 ölçekli uygulama imar planı teklifi hazırlanması gerekmektedir. Sınırlı ekonomik gücü bulunan su ürünleri kooperatifleri genellikle uygulama imar planı teklifi hazırlanmasını gerçekleştirememektedir.

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde balıkçı barınağı "her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle korunmuş, yeterli havuz ve geri saha ile barınacak gemilerin manevra yapabilecekleri su alanı ve derinliğe sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurtarma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan kıyı yapıları" olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle bu tanımda yer almayan ancak balıkçılık faaliyetleri bakımından önemli olan bazı üstyapılar imar planlarında yer alamamakta ve inşa edilememektedir.

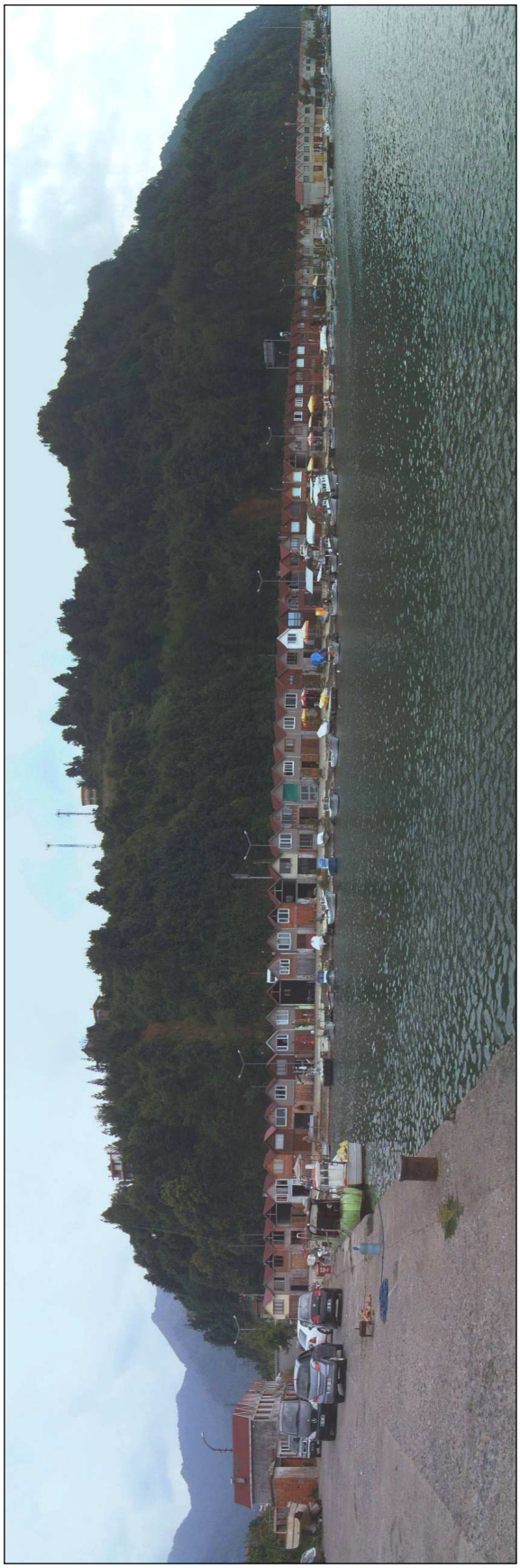
Yapılan saha ziyaretleri sırasında tanımın ve amacın dışında konaklama, tekne koruma amacıyla yapılan kaçak yapılar olduğu tespit edilmiştir. Kıyı Kanunu kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütüleceği kanunda belirtilmiş ve cezai hükümler getirilmiş olmasına rağmen kaçak yapıların yıkımına yönelik uygulamaların sosyal, siyasi, politik ve diğer bazı konular dikkate alınıp yıkım kararı uygulanmadığı tespit edilmiştir. Diğer yandan belediyeler tarafından işletilen barınakların bir kısmında Ulaştırma Bakanlığı'ndan görüş alınmadan alt ve üst yapılar inşa edilmektedir. Bu durum genellikle balıkçılık kıyı yapısının amaç dışı kullanıma açılması durumunda gözlenmektedir.

Bu sorun balıkçılık kıyı yapılarının sahip olması gereken alt ve üst yapılarla birlikte bir bütün olarak tanımlanması ile aşılabilecektir. Bu ise balıkçı barınakları yönetmeliğinde revizyon gerektirmektedir.

İmar planı bulunmaması üstyapıların planlı bir biçimde inşa edilememesine, işletme izni alınmasında sorun yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle bazı balıkçılık kıyı yapılarında balıkçıların ihtiyacı olan yapıların kaçak ve düzensiz biçimde inşa edildiği gözlenmiştir.

Büyük bir çoğunluğunun imar planı olmamasının yanı sıra balıkçılık kıyı yapılarında kaçak yapılaşmaların olduğu saha ziyaretlerinde tespit edilmiştir (Şekil D-29).

Şekil D-29 Balıkçı Barınağında Kaçak Yapılaşmaya Örnek



D.9.2.2.6 Geçici ve Kesin Devir, Başka Amaçla Kullanım

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 17. ve 18. maddesi gereği barınakları kesin veya geçici olarak devralan belediyeler, köy tüzel kişilikleri, il özel idareleri bu yerleri kendi malları gibi görmekte, farklı amaçlarla kullanmaktadırlar.

Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının 28 adedi kesin devir ile belediyelere, köy tüzel kişiliklerine, il özel idarelerine devredilmiştir. Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 21. maddesi barınağın kira sözleşmesinin ve geçici veya kesin devir protokolünün iptalini düzenlemektedir. Bu maddeye göre kararname ile kesin devri yapılanlar ise, yine TKİB'nin teklifi ve bu teklifi Maliye Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'nın da uygun görmesi halinde, mevcut kararname Ulaştırma Bakanlığı'nca iptal ettirilir.

Bu yapıların balıkçılara hizmet vermek için yapılmasına ve yörede bulunan kooperatiflerin kiralama talebi olmasına karşın, İçişleri Bakanlığı olumlu görüş vermediğinden Bakanlar Kurulu Kararı iptal etmemekte, bu durum ise sorunlara neden olmaktadır.

Diğer yandan, zaman zaman balıkçılık kıyı yapılarının başka sektörlere devredilme talebi olmaktadır. Benzer şekilde atıl kapasiteye sahip balıkçılık kıyı yapılarının atıl olan kapasitelerinin başka sektörlerce de kullanılması önerilmiştir. Bu konuda balıkçı barınakları yönetmeliğinin 19. maddesi yeterlidir.

Denizlerde üretim alanları belirlenen ve avcılıkla yapılan üretime yaklaşacağı düşünülen yetiştiricilik tesislerinin de balıkçılık kıyı yapılarından faydalanması olasıdır. Yetiştiricilik tesislerinin yavru balıkların kıyılardan kafeslere taşınması, balıklar pazarlanabilir büyüklüğe gelene kadar yem ve diğer malzemelerin taşınması, ihtiyaç duyulan diğer malzeme ve ekipmanların taşınması, ve pazarlama büyüklüğüne geldiklerinde kafeslerden hasat edilerek kıyıya taşınması konularında balıkçılık kıyı yapılarından faydalanması gerekmektedir. Bu konu ile ilgili balıkçı barınakları yönetmeliğinde düzenleme yapılması gerekmektedir.

Balıkçılık kıyı yapılarının yetiştiricilik tesislerinin de ihtiyacına cevap vermesi gerekmektedir. Bu nedenle mevcut balıkçılık kıyı yapılarından bazılarının bu yönde geliştirilmesi veya yeni inşa edilecek kıyı yapılarında bu hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir.

Saha çalışmalarında bazı balıkçılık kıyı yapılarının işletmecisi olmadığı tespit edilmiştir. Bu kıyı yapılarının sahiplenilmesi ve sektörün katma değer yaratması bakımından destek olması için kiralanması veya devredilmesine ilişkin çalışmalar yapılması gerekmektedir.

D.9.3 Sektörde Yaşanan Sorunların Temel Nedenleri ve Ana Düzenleme Alanları

Ülkemizde bir çok kurum kıyılarla ilgilenmekte kıyılarda inşa edilecek yapıların inşaatı ve işletilmesi sırasında sorunlar yaşanmaktadır. Anayasa, mevcut yasalar, bugüne kadar çıkarılmış olan yönetmelikler ve yayınlanmış olan bakanlık genelgeleri ile sorunlar çözülmeye çalışılmakta, uygulamada farklılıklar görülmektedir.

Konu; bir çok kurumun sorumluluk alanındadır. Ortak alınan kararların; kararı alan kurumlarca dahi zamanla uygulanmadığı görülmektedir. Bunun sebebi ise ilgili kamu kurumlarının uygulamada sadece kendi kurumlarının penceresinden bakmasıdır.

Sorunların çözümü ve gelecekte tekrar etmemeleri için yapılacaklar aşağıda sorun başlıkları altında açıklanmaktadır. Bu kapsamda önerilenlerin bir kısmı mevzuatta düzenlemeler gerektirmekte bir kısmı ise mevcut mevzuatın iyi işletilmesi ile çözülebilecek niteliktedir. Yukarıda tespit edilen sorunların çözümüne ilişkin öneriler aşağıda açıklanmakta ve sorun, çözüm önerisi, ilgili mevzuat ve sorumlu kurum Tablo D-70‘de özet halinde sunulmaktadır.

D.9.3.1 İşletme Öncesi Süreç

Sahada yapılan incelemelerde işletme öncesi süreç tam olarak işletilmeden inşa edilmiş balıkçılık kıyı yapıları olduğu tespit edilmiştir. Bu ise plansız balıkçılık kıyı yapılarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

İşletme öncesi süreç işletilmeden inşa edilen balıkçılık kıyı yapılarının olmaması için işletme öncesi sürecin ilgili tüm tarafların katılımı ile ve etkin biçimde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu sürecin ilgili kurumların merkez ve özellikle taşra teşkilatınca verimli bir şekilde yapılması gerekmektedir.

Kıyılarımızın balıkçılık kıyı yapılarının yanı sıra diğer sektörlerin de ihtiyaçlarını dikkate alarak kıyılarımızı tahrip etmeden, taşıma kapasitesini dikkate alarak planlanması gerekmektedir. Olası yeni sorunların önüne geçilmesi ve mevcut sorunların çözümü için kıyıların yalnızca kıyıdan ve sahil şeridinden oluşan sınırlı bir alan olarak değil, çeşitli kaynak ve değerler ile farklı sektörlerin bir arada ve etkileşim halinde bulundukları bir bölge olarak ele alınması gerekmektedir. Bu ise Bütünsel Kıyı Alanı Yönetim Planı’nı gerektirmektedir. BİB tarafından 2007 yılından bu yana Türkiye’nin çeşitli kıyı kesimlerinde bütünleşik kıyı alanları planlama çalışmaları sürdürülmektedir.

İşletme öncesi süreçle ilgili sorunlar, Bütünsel Kıyı Alanı Yönetim Planı yaklaşımının tüm taraflarca benimsenmesi ve sürecin ilgili tüm tarafların katılımı ile ve etkin biçimde işletilmesi ile aşılabilecektir.

D.9.3.2 Alt ve Üst Yapı Eksiklikleri

Alt ve üst yapı eksiklikleri balıkçılık kıyı yapılarındaki en önemli sorunlardandır. Yeni inşa edilecek balıkçılık kıyı yapısını inşa eden DLH'nın alt ve üst yapıları balıkçılık kıyı yapısının sınıfına göre eksiksiz biçimde inşa etmesi, daha sonra kooperatiflere kiralanması daha gerçekçidir.

Bu ise bu yapıların imar planlarında gösterilebilmesine bağlıdır. Kıyı mevzuatı çerçevesinde hazırlanan ve onaylanan imar planlarında alt ve üst yapıların gösterilebilmesi için balıkçılık kıyı yapılarının balıkçı barınakları yönetmeliğinde ve kıyı kanununun uygulanmasına dair yönetmelikte; sınıfları ve barındırması gereken alt üst yapılarla bir bütün olarak tanımlanması gerekmektedir.

Balıkçılık kıyı yapılarına göre sahip olması gereken yapıların büyüklükleri ile ilgili DLH, KKGM ve BİB uzmanlarının katılımı ile bir komisyon kurulması ve emsallerin belirlenmesi gerekmektedir. Belirlenen emsal değerler esas alınarak büyük balıkçı limanı, balıkçı limanı ve barınma ve çekek yerinde bulunması gereken alt ve üst yapılara ait tip projeler hazırlanmalıdır.

Hazırlanan tip projeler kendi imkanları ile uygulamak isteyen işletmeciler tarafından yasal izinler çerçevesinde ve uygulamalar denetlenerek uygulanabilir.

Yukarıda da belirtildiği gibi balıkçılık kıyı yapılarının yüzde 59,4'ünün imar planı yoktur. İmar planı olmayan kıyı yapıları için aşağıda belirtildiği gibi imar planı hazırlanması gerekmektedir. İmar planı olanlarda ise bu yapılar gösterilmemiştir. Bu nedenle mevcut imar planlarının bu kapsamda revize edilmesi gerekmektedir.

İmar planlarının onaylanması sonrasında, projesi DLH tarafından onaylanması ve uygulamaların denetlenmesi şartı ile eksik altyapı ve üst yapıların barınak işletmecisi tarafından inşa edilmesi önerilmektedir. Bu kapsamda yapılan yatırımların her yıl yapılan yatırımlar yıllık kira bedelini aşmamak şartı ile DLH ve/veya BİB birim fiyatlarına göre belirlenen yatırım bedeli kira bedelinden düşülmesi için Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde düzenleme yapılması gerekmektedir.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 24. maddesine göre balıkçı barınakları hizmet verdikleri gemilerden

atıklarını alabilecek kapasitede atık kabul tesislerine sahip olmak zorundadırlar ancak balıkçılık kıyı yapılarının büyük bir kısmında gemilerden atık alma düzeneği yoktur. Bu alt yapı eksikliğinin balıkçılık kıyı yapısı işletmecisi tarafından kısa sürede tamamlanması gerekmektedir. Atık kabul tesislerinin DLH tarafından bakım onarım sırasında ilave edilmesi de mümkündür. Söz konusu yönetmeliğin 24. Maddesinde yer alan "Bu madde gereklerine uymayan limanların faaliyetlerine izin verilmez", hükmünden bahisle, gereği yapılmadığı takdirde, söz konusu tesislere ilgili mevzuat uyarınca yaptırım uygulanabilmektedir.

D.9.3.3 Bakım, Onarım, Tarama

Kıyı yapılarında hasar genelde birden bire olmamakta, özellikle mendireklerde ve rıhtımlarda yavaş yavaş gelişmektedir. Bu hasarların erken tespiti durumunda alınacak önlemler ile zamanla hasarın büyümesi sonrasında alınacak önlemler ciddi biçimde farklılık göstermektedir. Bu nedenle balıkçılık kıyı yapılarının, her yıl barınağı işleten kurum veya kiralayan su ürünleri kooperatifi, tarım il müdürlüğü, UB bölge müdürlükleri veya barınağın bulunduğu liman müdürlüğü temsilcilerinin katılımı ile "*muayene komisyonu*" kurularak, balıkçılık sezonu başlamadan Temmuz ve Ağustos aylarında muayene edilmesi önerilmektedir. Balıkçılık Kıyı Yapıları Bakım Onarım Talimatı Önerisi Cilt 2 Ek 13'de verilmiştir.

Formun proje kapsamında geliştirilen Coğrafi Bilgi Sistemine girilmesi ile il, bölge ve ülkesel ölçekte bakım onarım ödeneğinin gerçekçi biçimde önceliklendirilmesi gerçekleşebilecektir.

Seyir güvenliğini sağlamak için fenerlerin bakım onarımlarının da DLH tarafından gerçekleştirilmesi elzem görülmektedir. Önerilen bakım onarımlar kapsamında fenerlerin de bakım onarımının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Diğer yandan, balıkçılık kıyı yapılarında tali dalgakıran olmaması, mahmuz olmaması, dalgakıran boyunun kısa kalması, liman baseni içine akan deşarj hattının olması vb. nedenlerden dolayı gerçekleşen kumlanmanın tarama ihtiyacının çözümünü DLH'nın mevcut tarama gemi parkı veya kooperatiflerin yetersiz ekonomik gücü ile gerçekleştirmek oldukça zordur.

Diğer yandan DLH'nın mevcut tarama gemi parkının yetersizliğinden dolayı DLH tarafından taramanın yapılamamasından dolayı her ne kadar Balıkçı Barınakları Yönetmeliği madde 15'de "taramalar Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanacak projeye uygun olarak aynı Bakanlığın denetimi altında gerçekleştirilir" ifadesi yer almakta

ise de taramalardan çıkarılan kumun ticari değerinden dolayı barınakların kum ocağı gibi görüldüğü bilinmektedir. Bu nedenle taramaların DLH'nın mevcut tarama gemi kapasitesi geliştirilerek DLH tarafından gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

D.9.3.4 Kiralamada Fiyatlandırma

Yukarıda da belirtildiği gibi balıkçı barınakları yönetmeliğinde öngörülen fiyatlandırma ile 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ve bu kanunun 74. maddesine göre çıkarılan Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte öngörülen fiyatlandırma farklıdır. Maliye Bakanlığı'nca oluşturulan komisyon tarafından belirlenen kira bedeli, zaman zaman su ürünleri kooperatiflerinin ödeme gücünün oldukça üzerinde olmaktadır. Bunun sebebi ise Maliye Bakanlığı'nın uygulamalarında farklılıklar bulunmasındandır.

Balıkçı barınakları su ürünleri kooperatifleri tarafından kiralanması suretiyle sahiplenilmektedir. Kira bedellerinin kooperatiflerin ödeme güçlerinin üzerinde belirlenmesi ile balıkçılık kıyı yapılarının öngörülen amaç dışında kullanımı teşvik edilmektedir.

2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ve bu kanunun 74. maddesine göre çıkarılan Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin 12. maddesinin "bedel tespit ve takdirinde, taşınmazın konumu ve özellikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle kullanım amacına göre rayiç bedel esas alınır" şeklinde düzenlenmesi ile balıkçılık kıyı yapılarının fiyatlandırılmasındaki problem çözülebilecektir.

Ayrıca, kira bedeli tespit edilmeden önce mal müdürlükleri ve defterdarlıkların tarım il müdürlükleri ile koordineli çalışarak kira bedelinin tespitinde görüş birliğine varılması da sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır.

Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından ülke genelinde bir çalışma yapılarak balıkçılık kıyı yapılarında birbirinden çok farklı olarak uygulanan kira bedellerinin, bölgelere, il ve ilçelerin gelişmişlik durumuna göre alt üst sınırlarının belirlenmesi ve bunun yerel teşkilata yol gösterici bir genelge ile duyurulması da önemlidir.

6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesine göre balıkçılık kıyı yapısı işletmecileri (kooperatifler) yapılacak esaslı tamir karşılığı olarak her yılın brüt gelirinin %10 nispetinde bir miktarı Hazine'ye yatırmaya mecburdurlar. Yukarıda açıklanan çelişki ve sorunlardan dolayı bu bedelin balıkçılık kıyı yapısı işletmecisinden tahsil edilmemesi gerektiği düşünülmektedir.

6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesine "kiralanan balıkçılık kıyı

yapılarının bu uygulamadan muaf olduğu"na dair bir ibare eklenmesi ve balıkçı barınakları yönetmeliği 14. maddenin de bu kapsamda düzenlenmesi ile sorun çözülebilecektir.

D.9.3.5 Kiralama Süreci ve Kira Süresi

Kiralama sürecinin kısaltılması bakımından Mart 2010'da yürürlüğe giren 327 sıra sayılı Milli Emlak Tebliği ile balıkçılık kıyı yapılarının, söz konusu tebliğin "Ç.1 Kira işlemlerinde yetki" bölümünün birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilen parasal sınırlar dahilinde 10 yıl süreyle kiralanması işlemlerinin valiliklerce (defterdarlıklar); balıkçı barınağı ilçede ise valilikten (defterdarlık) izin alınmak suretiyle kaymakamlıklarca (mal müdürlükleri) yapılacağı hüküm altına alındığından, bu sayede balıkçı barınaklarının kiralanması işlemlerinde gecikmelerin azalacağı düşünülmektedir.

Balıkçı Barınakları; 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun 17. maddesi ile Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 8. maddesi kapsamında 10 yıldan az 25 yıldan fazla olmayacak şekilde kiraya verilebilmektedir. Ancak Maliye Bakanlığı, hazineye ait taşınmazların kiraya verilmesine ilişkin esas ve usûlleri belirleyen 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkındaki Yönetmelik ve 300 sıra sayılı Milli Emlak Genel Müdürlüğü hükümlerine göre kira süresini 10 yıl olarak belirlemektedir

Kiracı konumunda bulunan kooperatiflerin önlerini görebilmeleri mali sıkıntıya girmeden üst yapılarının tamamını bir plana göre tamamlayabilmeleri için 10 yıldan fazla süreye ihtiyaç duyulmaktadır. Zamanın kısıtlı olması ve uygun mali kaynak bulunamaması nedenleri ile üst yapılar yapılamamakta, alt yapılar onarılamamakta, bu nedenle barınaklar hızla harap hale gelmektedir.

Bu nedenle 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'nun 64. maddesinde 10 yıldan fazla süre ile kiraya verilmesi mümkün olarak nitelendirilen kullanımlara balıkçılık kıyı yapılarının da bir kanun ile ilave edilmesi ile bu sorunun aşılabileceği düşünülmektedir.

Diğer yandan, uzun süreli kiralamalarda kullanıcının çok iyi denetlenmesi gerekmektedir.

D.9.3.6 İmar Planı ve Kaçak Yapılaşma

Yukarıda da belirtildiği gibi, "kıyı mevzuatına göre kıyılarda onaylı uygulama imar planı olmadan hiç bir yapı yapılamaz" hükmüne rağmen balıkçılık kıyı yapılarının % 59,4'ünün imar planı yoktur. İmar planı olmayan yapıların bir kısmı kıyılar imar düzenine dahil edilmeden önce inşa edilmiş bir kısmı ise işletme öncesi süreç olarak açıklanan süreç

(Bölüm D.9.1.1) iyi işletilmeden inşa edilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Diğer yandan balıkçılar tarafından kullanılan bazı kıyı yapılarının ise plan ve projesi olmadan yerel yönetimler veya halk tarafından inşa edildiği bilinmektedir.

Bu nedenle imar planı olmayan balıkçılık kıyı yapılarını 2 gruba ayırarak çözüm önerisi geliştirilmiştir. Birinci grup tarım sektörü ödenekleri ile yapılan balıkçılık kıyı yapılarını, ikinci grup ise bir plan veya proje olmaksızın yerel yönetimler veya halk tarafından inşa edilmiş balıkçılık kıyı yapılarını barındırmaktadır.

Hali hazırda imar planı olmayan balıkçılık kıyı yapılarının imar planı DPT tarafından yatırım programında belirlenen ödenek çerçevesinde, DLH tarafından hazırlanarak BİB tarafından onaylanmaktadır. Birinci grupta yer alan balıkçılık kıyı yapılarının imar planlarının bu kapsamda hazırlanması gerekmektedir. Ancak, her yıl çıkarılan balıkçı barınaklarına ait imar planı sayısı çok az olduğundan barınaklarda yaşanan sorunlar çözümsüz kalmaktadır. Bu nedenle, imar planı yapılacak tesis sayısı arttırılarak bu tesislere ait imar planlarının bir an önce tamamlanması birçok problemi ortadan kaldıracaktır.

Eksik imar planlarının tamamının kısa ve orta erimde hazırlanması ve onaylanmasının önemli olduğu düşünülmektedir. Diğer yandan imar planı olmasına karşın imar planında altyapı ve üst yapıları imar planına işlenmemiş balıkçılık kıyı yapılarının imar planları revize edilmelidir.

DLH tarafından yapılmayan, belediye veya yerel halk tarafından kaçak olarak yapılan balıkçılık kıyı yapılarının bu kapsamda değerlendirilmemesi gerekmektedir.

Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde kanun, plan ve yönetmelik hükümlerine uyulmadan, ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı yapı yapılması halinde, 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 32. maddesi hükümleri uyarınca, aynı kanunda belirlenen yasal süreler içinde gerekli işlemler yapılır.

Kanunla getirilmiş olan para cezaları, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye başkanları, belediye mücavir alan sınırları dışında valiler tarafından verilir.

Ruhsatsız yapılan bina, belediye encümeni veya il idare kurulu kararını müteakip, belediye veya valilikçe yıktırılır ve yıkım bedeli "6183 sayılı Amme Alacakları Tahsil Usûlü Hakkında Kanun" hükümlerine göre tahsil edilir.

Bu konudaki yasal mevzuat yeterlidir. Kaçak yapıların yıkımı konusundaki sorun, mevcut yasal mevzuat değil, sorun kaçak yapıların yıkımı konusunda 32. Madde hükümlerini esas alarak uygulama yapacak yönetimlerin kararlılığı ve etkinliğidir. Kaçak yapıların

yapımı aşamasında durdurulması gerekmektedir. Balıkçılık kıyı yapısı ile ilgili kurumların taşra teşkilatları ile yerel yönetimlerin birbirini denetlemesi ile daha etkin bir yapı oluşacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan balıkçılık kıyı yapısı içindeki kaçak yapılaşmadan doğrudan işletmeci sorumlu olduğundan bu doğrultuda işletmeciye yaptırım uygulanmasına olanak sağlayacak düzenlemelerin de balıkçı barınakları yönetmeliğine ilave edilmesi gerekmektedir.

D.9.3.7 Geçici ve Kesin Devir, Başka Amaçla Kullanım

Kesin devri yapılmış balıkçılık kıyı yapılarına yörede bulunan kooperatiflerin kiralama talebi olması durumunda balıkçılara daha iyi hizmet verilmesi için kesin devir kararının Bakanlar Kurulu tarafından öncelikle balıkçılık sektörü göz önünde bulundurularak kaldırılması gerekmektedir.

Yetiştiricilik tesislerinin ve yavru balıkların kıyılardan kafeslere taşınması, balıklar pazarlanabilir büyüklüğe gelene kadar yem ve diğer malzemelerin taşınması, ihtiyaç duyulan diğer malzeme ve ekipmanların taşınması, ve pazarlama büyüklüğüne geldiklerinde kafeslerden hasat edilerek kıyıya taşınması konularında balıkçılık kıyı yapılarından faydalanabilmesi için balıkçı barınakları yönetmeliğine madde hükümleri eklenebilir.

Tablo D-70 Sorun, Çözüm Önerisi, İlgili Mevzuat ve Sorumlu Kurum

Sorun	Çözüm Önerisi	İlgili Mevzuat	Sorumlu Kurum	İşbirliği Yapılacak Kurum
İşletme öncesi sürecin iyi işletilememesi	İşletme öncesi sürecin ilgili kurumların merkez ve özellikle taşra teşkilatınca verimli bir şekilde işletilmesi.	- Balıkçı Barınakları Yönetmeliği - 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun - 540 sayılı Devlet Planlama Teşkilatının Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname - 3621 Sayılı Kıyı Kanunu - 3194 Sayılı İmar Kanunu - Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik - 180 Sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname	- DLH, - DPT, - BİB, - TKİB	- DLH, - DPT, - BİB, - TKİB
Balıkçılık kıyı yapılarında eksik alt ve üstyapı	Balıkçı barınakları yönetmeliği revize edilerek balıkçılık kıyı yapıları büyük balıkçı limanı, balıkçı limanı, barınma ve çekek yeri olarak sınıflandırılması ve bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesislerinin tanımlanması Sınıflarına göre emsallerin belirlenmesi ve Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nde ilgili değişikliklerin yapılması Eksik imar planlarının hazırlanması Projesi DLH tarafından onaylanmak ve uygulamalar denetlenmek şartı ile eksik alt ve üst yapıların barınak işletmecisi tarafından inşa edilmesi Yapılan yatırımların kira bedelinden düşülmesi için balıkçı barınakları yönetmeliğinde düzenleme yapılması.	- Balıkçı Barınakları Yönetmeliği - 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun - 3621 Sayılı Kıyı Kanunu - 3194 Sayılı İmar Kanunu - Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik	- DLH, - DPT, - BİB, - TKİB	- DLH, - DPT, - BİB, - TKİB

Sorun	Çözüm Önerisi	İlgili Mevzuat	Sorumlu Kurum	İşbirliği Yapılacak Kurum
Mevcut balıkçılık kıyı yapılarının % 59,4'ünün imar planının olmaması	DPT tarafından yatırım programında belirlenen ödenekler artırılarak Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü tarafından imar planı yapılacak tesis sayısı arttırılması DLH tarafından yapılmayan, belediye veya yerel halk tarafından kaçak olarak yapılan balıkçılık kıyı yapılarının bu kapsamda değerlendirilmemesi. Eksik imar planlarının kısa ve orta erimde hazırlanması.	- 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun - 540 sayılı Devlet Planlama Teşkilatının Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname - 3621 Sayılı Kıyı Kanunu - 3194 Sayılı İmar Kanunu - Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik - 180 Sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname - 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu - 5393 Sayılı Belediye Kanunu - 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu	- DLH Genel Müdürlüğü	- DPT, - BİB ve il müdürlükleri - Belediyeler, ve il özel idareleri
Balıkçılık kıyı yapılarında kaçak yapılaşma	Bu konudaki yasal mevzuat yeterlidir. Kaçak yapıların yapımı aşamasında durdurulması için ilgili kurumların taşra teşkilatları ile yerel yönetimlerin birbirini denetlemesi ile daha etkin bir yapı oluşacaktır.	- 3621 Sayılı Kıyı Kanunu - 3194 Sayılı İmar Kanunu - Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik - 180 Sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname - 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu - 5393 Sayılı Belediye Kanunu - 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu	- Belediyeler ve Valilikler	- TKİB, - BİB, - Milli Emlak Genel Müdürlüğü
Balıkçılık kıyı yapılarının tanımının -sahip olması gereken alt ve üst yapılarla birlikte net olarak belirtilmemesi	Balıkçı barınakları yönetmeliği revize edilerek balıkçılık kıyı yapıları büyük balıkçı limanı, balıkçı limanı, barınma ve çekek yeri olarak sınıflandırılması ve bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesislerinin tanımlanması	- Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	- TKİB	- DLH - BİB

Sorun	Çözüm Önerisi	İlgili Mevzuat	Sorumlu Kurum	İşbirliği Yapılacak Kurum
Liman baseninde kumlanma ve tarama ihtiyacının uzun süre karşılanamaması	Taramaların DLH'nın mevcut tarama gemi kapasitesi geliştirilerek DLH tarafından gerçekleştirilmesi	- balıkçı barınakları yönetmeliği - 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun	- DLH	
Kira süresinin kısa olması	2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'nun 64. maddesinde on yıldan fazla süre ile kiraya verilmesi mümkün olarak nitelendirilen kullanımlara balıkçılık kıyı yapılarının da bir kanun ile ilave edilmesi	- 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu	- Milli Emlak Genel Müdürlüğü	- TKİB
Kirada fiyatlandırma	2886 sayılı Devlet İhale Kanunu ve bu kanunun 74. maddesine göre çıkarılan Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin 12. maddesinin "bedel tespit ve takdirinde, taşınmazın konumu ve özellikleri göz önünde bulundurulmak suretiyle kullanım amacına göre rayiç bedel esas alınır" şeklinde düzenlenmesi	- 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu - Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik	- Milli Emlak Genel Müdürlüğü	- DLH, - DPT, - TKİB
Kira ödeyen işletmecilerin (kooperatifler) ayrıca her yılın brüt gelirinin %10 nispetinde bir miktarı Hazine'ye yatırması	6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 5. maddesine "kiralanan balıkçılık kıyı yapılarının bu uygulamadan muaf olduğu"na dair bir ibare eklenmesi ve Balıkçı Barınakları Yönetmeliği 14. maddesinin de bu kapsamda düzenlenmesi	- 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun - Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	- Maliye Bakanlığı	- DLH, - DPT, - TKİB

E

SONUÇ

T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilen "Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi" kapsamında hazırlanan bu raporun temel bulguları aşağıda özetlenmiştir.

Günümüz balıkçılık kıyı yapılarına ilişkin tanımlama ve nitelikleri hakkında değerlendirme yapılmıştır. **Balıkçılık kıyı yapılarının tanımı ve sınıflandırılması** yapılmıştır. Balıkçılık kıyı yapılarının sınıflandırılması yapılırken her bir sınıf için işlevi, hizmet alanı, barındıracağı tekne ve/veya gemi özellikleri, verimli bir şekilde hizmet verebilmesi için gerekli alt ve üst yapı tesisleri ve gerekli ekipmanlar dikkate alınmıştır.

Balıkçılık kıyı yapıları (balıkçı barınakları);

- **Barınma ve çekek yeri,**
- **Balıkçı limanları,**
- **Büyük balıkçı limanları**

olmak üzere üç sınıfta toplanmıştır.

Tüm balıkçılık kıyı yapılarının kategori açısından değerlendirilmeleri (barınma ve çekek yeri, balıkçı limanı, büyük balıkçı limanı) yapılmıştır. Bu sınıflandırmaya göre 5 adedi balıkçı limanı olarak da kullanılan limanla birlikte toplam 367 adet balıkçılık kıyı yapısının 152 adedi barınma ve çekek yeri, 182 adedi balıkçı limanı, 28 adedi büyük balıkçı limanı olarak önerilmiştir.

Balıkçılık sektörünü etkileyen yurtdışı ve yurtdışı gelişmeler değerlendirilmiştir. Yurt dışı gelişmelerin değerlendirildiği bölümde; **mevcut durum analiz** edilmiş, **dünya su ürünleri üretim ve tüketimleri** tablolar halinde verilmiştir. **Dünya su ürünleri kaynakları ve potansiyeli** irdelenmiş, **dünya su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayi** ile **su ürünleri politikaları** incelenmiştir. Bu kapsamdaki **beklentiler ve ileriye dönük stratejiler** ortaya konulmuştur.

Yurt içi gelişmelerin değerlendirildiği bölümde; **mevcut durum analiz** edilmiş, **su ürünleri kaynakları ve potansiyeli** araştırılmış, **su ürünleri üretimi** analiz edilmiştir. Ayrıca, **su ürünleri işleme ve değerlendirme sanayi** hakkında bilgiler verilmiş, **su ürünleri politikası, beklentiler ve ileriye dönük stratejiler** sunulmuştur. Öte yandan, **dış ülkelerle halihazırda yürütülen balıkçılık amaçlı bağlantılar ve faaliyetler** açıklanmıştır.

Türkiye kıyılarında bulunan balıkçılık kıyı yapılarının **mevcut durumunun ortaya konulduğu bölümde**; sahada incelenen kıyı yapıları durumlarına göre kategorilere

ayrılmıştır. Balıkçılık kıyı yapıları **işletilmekte olan**, **inşaatı devam eden** ve **niteliği tanımlanmamış** kıyı yapıları olmak üzere üç ana kategoride incelenmiştir. Saha incelemeleri ve analizleri grafik ve tablolarla değerlendirilmiştir.

Yapılan çalışmada Türkiye'de, her 100 balıkçılık kıyı yapısının ortalama 53 adedinde kullanma suyu olanağının mevcut olduğu tespit edilmiştir. Bu oran en yüksek Akdeniz Bölgesi'ndeki yapılarda elde edilmiş, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 67, Batı Karadeniz Bölgesi'nde ise 21 adet yapıda, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde de sırasıyla 48, 54 ve 13 adet yapıda kullanma suyu bulunduğu belirlenmiştir.

Elektrik olanağı bulunan balıkçılık kıyı yapıları ise Türkiye genelinde %61'dir. Akdeniz Bölgesi %76 oranla en yüksek oranda elektrik olanağı sağlayan bölge olmuştur. Diğer bölgelerdeki elektrik kullanım oranı Türkiye geneline yakın olarak tespit edilmiştir.

Türkiye genelinde her 100 balıkçılık kıyı yapısından 57'sinin feneri bulunmamaktadır.

Öte yandan saha gözlemleri çekek yeri bulunan yapıların en yüksek oranda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde olduğunu göstermiştir. Ege Bölgesi'nde ise her 2 yapıdan sadece 1'inde çekek hizmeti verilmektedir. Türkiye genelinde ise her 10 yapıdan 7'sinde çekek yeri bulunmaktadır.

Ortalama her 100 balıkçılık kıyı yapısının 42 adedinde ağ kurutma sahası mevcuttur.

Türkiye genelinde ortalama her 100 balıkçılık kıyı yapısının 16 adedinde balık satış yeri bulunmaktadır. Her 3 yapıdan 1'inde balık satış yeri bulunan Ege Bölgesi bu alanda başı çekmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi ise bu sınıflandırmada en son sırada yer almaktadır.

Türkiye genelinde ön soğutma ünitesi bulunan yapıların oranı %10'un altında kalmaktadır.

Türkiye'deki yaklaşık her 4 balıkçılık kıyı yapısının 1'inde balıkçı depoları bulunmaktadır. Doğu Karadeniz'de bu oran %40'ın üzerine çıkmıştır. Marmara Bölgesi'nde ise %20'ye yaklaşmaktadır. Diğer bölgelerde ise bu oran çok daha azdır.

Türkiye genelinde toplam 80 adet balıkçılık kıyı yapısında balıkçı lokali mevcuttur.

Balıkçılık kıyı yapılarının mevcut işletmecisinin olup olmadığı, kiralama yapmış olan kooperatif ya da kiralama yapmak üzere başvuru yapmış olan kooperatifler belirlenmiştir.

Raporda; atıl kapasitesi olan balıkçılık kıyı yapıları listesi verilmiştir. Atıl kapasitesi olan

balıkçılık kıyı yapıları; balıkçılık kıyı yapısının doluluk oranının %50'nin altında olması, konumu (uğrak yeri, sığınma yeri, vb.), civarında balıkçılık kıyı yapısı olup olmadığı, yakınındaki kıyı yapılarının mesafesi ve yoğunlukları gibi kriterler göz önüne alınarak belirlenmiştir. Doluluk oranları rıhtımlı kapasite üzerinden hesaplanmıştır.

İhtiyaç duyulan kapasitelerin karşılanmasına yönelik mevcut balıkçılık kıyı yapılarının geliştirilmesi ve/veya yeni tesislerin planlanması bölümünde öncelikle talep tahmini metodolojisi belirlenerek, 2015, 2020 ve 2030 yılı itibariyle balıkçılık faaliyetleri ihtiyacı talep tahminleri yapılmış, ülkesel ve bölgesel bazda yeni yatırımlar planlanmıştır. Ayrıca mevcut balıkçılık kıyı yapılarının günümüz ihtiyaçlarına göre yeterliliği ve geliştirilme olanakları değerlendirilmiş, mevcut balıkçı barınaklarının atıl kapasitelerinin belirlenerek balıkçılık sektörü için gereksinim duyulmayan kapasitelerden, balıkçılık amacı dışında başka sektörlere hizmet amacıyla yararlanabilme olanaklarına ilişkin değerlendirme ve tavsiyelerde bulunulmuştur.

Aynı şekilde **ihtiyaç duyulan ilave kapasiteler, onarım ve tarama ihtiyaçları belirlenmiş**, **onarım, tarama tevsiat veya yeni projelerin kısa, orta ve uzun vade planlaması** yapılmıştır. Ancak, gelecek yıllarda kıyı yapılarında görülebilecek bakım-onarım ve tarama ihtiyacından dolayı idame yatırımların sayısının değişebileceği belirtilmiştir.

Balıkçılık Kıyı Yapılarının Hinterlandındaki Ulaşım Bağlantıları değerlendirilmiş olup saha çalışmalarında balıkçılık kıyı yapısının bağlantı yolunun olup olmadığı, varsa durumu (stabilize, asfalt, toprak v.b.) ve yolun hinterlanda uzaklığı araştırılmıştır.

Su ürünleri sektörü ve balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili **yasal mevzuat incelenmiş, idari ve hukuksal düzenleme** ihtiyaçları belirlenerek, **işletme öncesi** ve **işletme sırasında yaşanan sorunlar** saptanmış, çözüm önerileri sunulmuştur.

Kıyı alanlarının kullanımı ve bu alanlarda yapılaşmanın düzenlenmesine ait kanun ve yönetmelikler, kurumların balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili yetki ve sorumlulukları, balıkçılık kıyı yapısının işletme öncesindeki süreç ve işletme aşaması incelenmiştir. İşletme aşaması ile ilgili olarak;

- kiralama esas ve usûlleri,
- işletme esasları ve işletmecinin sorumlulukları,
- ücretler,
- yatırım, hasar ve bakım,
- barınağın kira sözleşmesinin ve geçici veya kesin devir protokolünün iptali,

konuları incelenmiştir. İşletme öncesi süreçte yaşanan sorunların yanı sıra işletme sırasında yaşanan sorunlar balıkçılık kıyı yapıları ile ilgili gündemde olan sorunlar tespit edilmiştir.

Tespit edilen sorunlar;

- altyapı ve üstyapı eksiklikleri,
- bakım, onarım, tarama,
- kiralamada fiyatlandırma,
- kiralama süreci ve kira süresi,
- imar planı ve kaçak yapılaşma,
- geçici ve kesin devir, başka amaçla kullanım

başlıkları altında incelenmiş ve sektörde yaşanan sorunların temel nedenleri ve ana düzenleme alanları değerlendirilmiştir.

İdari ve Hukuksal Düzenleme İhtiyacı incelenmiş ve sektörle ilgili olarak belirlenen sorunların çözümü için gerekli düzenleme alanları tespit edilmiş ve bu kapsamda ilgili mevzuatta yapılması gerekli değişiklik önerileri sıralanmıştır.

KAYNAKÇA

ABGS (2001), Türkiye Ulusal Programı, ABGS, Ankara.

ABGS (2007a), Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı (2007-2013), ABGS, Ankara.

ABGS (2007b),Türk Su Ürünleri Sektörünün AB Müktesebatına Yasal ve Kurumsal Uyumunu Desteklemek İçin Teknik Yardım, Su Ürünleri Avcılığı ve Yetiştiriciliği Sektör Çalışması, 2007

ABGS (2008a), AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, ABGS, Ankara.

ABGS (2008b), AB Komisyonu Türkiye Delegasyonu, 2008, Ankara.

Balık İ, Çubuk, H, Özkök, R. (2007) Eğirdir Gölü'nde Ekonomik Balık Popülasyonlarının Göl Sahasındaki Dağılımları, Journal of Fisheries Sciences, 2007011, Sayfa 88-96

Benli, H. A., 2006, Türkiye İçin Uzak Deniz Balıkçılığının Önemi, DEÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

British Standard BS 6349 Maritime Structures (1984a), Part 1, Code of Practice for Maritime Structures General Criteria.

British Standard BS 6349 Maritime Structures (1984b), Part 2, Code of Practice for Maritime Structures General Criteria.

DHMİ (2010), DHMİ web sitesi (http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx)

DİE (1968), 1967 Su Ürünleri Anket Sonuçları, DİE, Ankara.

DİE (1969), 1968 Su Ürünleri Anket Sonuçları, DİE, Ankara.

DİE (1971), 1969 Su Ürünleri Anket Sonuçları, DİE, Ankara.

DİE (1974),1970, 1971 Su Ürünleri Anket Sonuçları, DİE, Ankara.

DİE (1979),1972, 1975 Su Ürünleri Anket Sonuçları, DİE, Ankara.

DİE (1981a), 1976- 1979 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1981b), 1980 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1982), 1981 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1984), 1982 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1985), 1983 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1986), 1984 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1987), 1985 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1988), 1986 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1989), 1987 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1991), 1988 - 1989 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1992), 1990 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1993), 1991 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1994), 1992 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1995), 1993 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1996), 1994 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1997a), 1995 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1997b), 1996 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (1998), 1997 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2001a), 1998 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2001b), 1999 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2002), 2000 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2003a), 2000 Genel Nüfus Sayımı:Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri, Türkiye, DİE, Ankara

DİE (2003b), 2001 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2004), 2003 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DİE (2005), 2002 Su Ürünleri İstatistikleri, DİE, Ankara.

DLH (2008), Kıyı ve Liman Yapıları, Demiryolları, Hava Meydanları İnşaatları Deprem Teknik Yönetmeliği, 2008

DLH (2009), Kıyı Yapıları İmar Planı Envanteri (basılmamış doküman)

DPT (2000), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), DPT, Ankara

DPT (2006a), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), DPT, Ankara

DPT (2006b), Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi, DPT, Ankara

DPT (2007), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Balıkçılık Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT, Ankara.

DPT (2009), 2009 Yılı Kamu Yatırım Programı (DPT web sitesi: http://www2.dpt.gov.tr/kamuyat/index.html)

DTO (2005), 2004 Deniz Sektörü Raporu, DTO, İstanbul.

EC (2008), Facts and Figures on the CFP, European Communities, 2008.

EC (2009), European Commission Web Site (http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/structural _measures/archives/summary_structural_interventions/be_en.htm)

EC (2010), Facts and Figures on the Common Fishery Policy, Basic Statistical Data, European Commission Maritime Affairs, 2010 Edition.

Erdoğan, N., ve Düzgüneş, E. (2006), Türkiye ve Avrupa Birliği'nde Balıkçılık Hakları, KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi Balıkçılık Teknolojisi Bölümü, Trabzon.

FAO (1999), Report of The Expert Consultation on Cleaner Fishery Harbours and Fish Quality Assurance, BOBP.

FAO (2009a), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, FAO, Rome.

FAO (2009b), World fisheries production, by capture and aquaculture, by country (2007)ftp://ftp.fao.org/fi/stat/summary/a-0a.pdf

FAO (2010), Fisheries and Aquaculture Depatment, Fisheries Statistics and Information.

Hoşsucu, H. v. dğr., 2001, Türkiye Balıkçılık Sektörü ve 2000'li Yıllarda Beklenen Gelişmeler, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi, İzmir.

IAPH, 2001, Guidelines For Port Planning and Design, IAPH,

JICA, 1993, Report of Demersal Fisheries Resource Survey in the Rebulic of Turkey, JICA.

KGM (2010), KGM web sitesi (http://www.kgm.gov.tr)

Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007), Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı (2007-2013).

National Fishing Ports Association of Japan (n.d), Fishing Port Structures Standard Design Methods,

Nuhoğlu, Y. ve Öymen, T. (1993), Doğu Karadeniz Bölgesi (Bölümü) Su Kaynakları Kirliliği İle Balık Populasyonları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi, Çevre Dergisi, Sayı: 6, Sayfa: 28-33

OCDI, 2002, Technical Standards for Harbour Facilities in Japan, OCDI

PIANC, 1991, Guidance on Facility and Management Specification for Marine Yacht Harbours and Inland Waterway Marinas With Respect To User Requirements, PIANC

TAU, 2009, Kıyı Yapıları İmar Planı Envanteri (basılmamış doküman).

TCDD (2010), TCDD web sitesi (http://www.tcdd.gov.tr/upload/Files/ContentFiles/2010/ basin-kiti/harita.jpg)

TKİB (2007), Su Ürünleri Avcılığı ve Yetiştiriciliği Sektör Çalışması Nihai Raporu, TKİB, Ankara.

TKİB (2009a), Su ürünleri üretim potansiyeli (yayınlanmamış doküman).

TKİB (2009b), Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, Ankara.

TOBB (2003), AB'ye Üyelik Sürecinde Su Ürünleri Sempozyumu, 2003, Ankara.

TÜİK (2006), 2004 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

TÜİK (2007a), 2005 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

TÜİK (2007b), 2006 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

TÜİK (2008), 2007 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

TÜİK (2009), 2008 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

TÜİK (2009), 2008 Su Ürünleri İstatistikleri, TÜİK, Ankara.

UK Sea Fish Industry Act, 1951, Chapter 30

UNCTAD, 1985, Port Development.

Yüksek Planlama Kurulu (2004), Tarım Stratejisi (2006-2010).

ZMO (2010), Ziraat Mühendisleri Odası VII.Teknik Kongresi, Ankara.